



Bruxelles, 10 luglio 2018
Annulla e sostituisce l'avviso del
27 febbraio 2018

AVVISO AI PORTATORI DI INTERESSI

RECESSO DEL REGNO UNITO E NORME UNIONALI SUI TRASPORTI FERROVIARI

Il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato l'intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea. Salvo che un accordo di recesso ratificato¹ preveda una data diversa, la totalità del diritto primario e derivato dell'Unione cesserà quindi di applicarsi al Regno Unito alle ore 00.00 del 30 marzo 2019 (ora dell'Europa centrale) ("data del recesso")². Il Regno Unito diventerà allora un "paese terzo"³.

La preparazione al recesso è una questione che non riguarda soltanto l'Unione e le autorità nazionali, ma anche i privati.

Poiché regna notevole incertezza, in particolare circa il contenuto di un eventuale accordo di recesso, si richiama l'attenzione di tutti i portatori di interessi sulle ripercussioni giuridiche di cui si dovrà tener conto quando il Regno Unito diventerà un paese terzo.

Fatto salvo il regime transitorio che potrà essere previsto nell'eventuale accordo di recesso, le norme unionali sui trasporti ferroviari non si applicheranno più al Regno Unito dalla data del recesso. Le conseguenze nei vari settori dei trasporti ferroviari saranno, in particolare, le seguenti.

1. GESTIONE E UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

A norma del capo III della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico⁴, 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'Unione 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. A decorrere dalla data del recesso, le licenze

¹ I negoziati per un accordo di recesso con il Regno Unito sono in corso.

² A norma dell'articolo 50, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea, il Consiglio europeo, d'intesa con il Regno Unito, può decidere all'unanimità che i trattati cessino di applicarsi in una data successiva.

³ Un paese terzo è un paese che non è membro dell'Unione europea.

⁴ 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).

rilasciate dal Regno Unito non saranno più valide nell'Unione a 27. Le imprese ferroviarie titolari di tali licenze che intendano continuare ad operare nell'Unione a 27 a decorrere dalla data del recesso dovranno richiedere il rilascio di una nuova licenza in uno Stato membro dell'Unione a 27 conformemente al capo III della direttiva 2012/34/UE.

Le imprese ferroviarie che prestano servizi transfrontalieri tra il Regno Unito e l'Unione a 27 e che intendono continuare a farlo dopo la data del recesso dovranno rispettare le prescrizioni giuridiche vigenti nell'Unione a 27 e nel Regno Unito. Tali imprese dovranno pertanto assicurarsi la titolarità di una licenza valida nell'Unione a 27 per le sezioni dei servizi transfrontalieri situate nel territorio dell'Unione a 27. A norma dell'articolo 17, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, lo stabilimento in uno degli Stati membri dell'Unione a 27 è una condizione necessaria per acquisire la licenza dell'Unione a 27.

2. SICUREZZA DELLE FERROVIE

A norma dell'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie⁵, per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria nell'Unione l'impresa ferroviaria deve aver ottenuto un certificato di sicurezza rilasciato da uno Stato membro. A decorrere dalla data del recesso, i certificati di sicurezza rilasciati nel Regno Unito a norma dell'articolo 10 della direttiva non saranno più validi nell'Unione a 27. Le imprese ferroviarie titolari di un tale certificato che intendano continuare ad operare nell'Unione a 27 a decorrere dalla data del recesso dovranno richiedere il rilascio di un nuovo certificato in uno Stato membro dell'Unione a 27⁶, conformemente all'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE.

A norma dell'articolo 14 *bis*, paragrafo 4, della direttiva 2004/49/CE, ciascun soggetto responsabile della manutenzione (SRM) di vagoni merci deve essere certificato. A decorrere dalla data del recesso, i certificati rilasciati dal Regno Unito non saranno più validi nell'Unione a 27⁷. Gli SRM titolari di un certificato rilasciato dal Regno Unito che intendano proseguire la loro attività professionale nell'Unione europea dovranno richiedere un certificato in uno Stato membro dell'Unione a 27.

Inoltre, a decorrere dalla data del recesso, gli SRM possono richiedere un certificato in base alle norme della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari

⁵ Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44).

⁶ Più in particolare, dovranno essere titolari di un certificato di sicurezza, parte A, rilasciato da uno Stato membro dell'Unione a 27 per operare nell'Unione e di un certificato di sicurezza, parte B, rilasciato da ciascuno degli Stati membri in cui intendono prestare servizi.

⁷ Tale principio è valido anche per i certificati SRM 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 a 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).

(COTIF), cui aderiscono i 26 Stati membri dell'Unione che dispongono di un sistema ferroviario^{8 9}.

3. INTEROPERABILITÀ FERROVIARIA¹⁰

- Immissione sul mercato dei prodotti ferroviari disciplinati dalla direttiva 2008/57/CE: 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 sui prodotti industriali¹¹, in particolare alla 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 e alla messa in servizio di veicoli e di sottosistemi.
- Immissione sul mercato e utilizzo di componenti di interoperabilità: a norma dell'articolo 10 e dell'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2008/57/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario¹², l'immissione sul mercato di un componente di interoperabilità può richiedere una valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego da parte 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.

Un componente di interoperabilità immesso sul mercato prima della data del recesso con un certificato di conformità/idoneità all'impiego rilasciato da un organismo notificato nel Regno Unito può essere impiegato, nel periodo di

⁸ Cipro e Malta non dispongono di un sistema ferroviario.

⁹ Cfr. l'appendice G, articolo 15, paragrafo 2, della COTIF e le regole uniformi stabilite conformemente a tale articolo, in relazione alla certificazione SRM nel quadro della COTIF. Per le interazioni tra la certificazione SRM a norma della direttiva 2004/49/CE e il quadro COTIF, cfr. l'articolo 3 *bis*, paragrafo 5, della stessa appendice.

¹⁰ I principi stabiliti nella presente sezione si applicheranno anche nel quadro della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione) (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44) alla data in cui le disposizioni pertinenti diventeranno applicabili nei rispettivi Stati membri dell'Unione.

¹¹ https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods_en.

¹² Direttiva 2008/57/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1).

validità dei certificati di conformità/idoneità all'impiego, in sottosistemi o veicoli la cui immissione sul mercato sia stata autorizzata prima della data del recesso.

- Messa in servizio di veicoli e sottosistemi: a norma dell'articolo 21 della direttiva 2008/57/CE, prima di essere usato su una determinata rete, il veicolo ferroviario deve formare oggetto di un'autorizzazione di messa in servizio da parte dell'autorità nazionale di sicurezza competente per la rete stessa a norma di tale direttiva. Le autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli a norma dell'articolo 21 della direttiva 2008/57/CE, rilasciate nell'Unione a 27 prima della data del recesso, resteranno valide anche dopo tale data anche se si basavano su certificati di verifica rilasciati da organismi notificati/organismi designati del Regno Unito. Lo stesso dicasi per le autorizzazioni di messa in servizio di sottosistemi in conformità degli articoli 15 e 20 della direttiva 2008/57/CE. A decorrere dalla data del recesso, tuttavia, le autorizzazioni di messa in servizio a norma degli articoli 15, 20 e 21 della direttiva 2008/57/CE dovranno basarsi su certificati di verifica rilasciati da organismi notificati/organismi designati dell'Unione a 27.

A decorrere dalla data del recesso, l'impiego nel traffico internazionale all'interno dell'Unione di materiale ferroviario autorizzato nel Regno Unito sarà disciplinato dalla COTIF, in particolare dalle relative appendici G¹³ ed F¹⁴.

4. CERTIFICAZIONE DEI MACCHINISTI

- La direttiva 2007/59/CE¹⁵ stabilisce le condizioni e le procedure per la certificazione dei macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni nel 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. A decorrere dalla data del recesso, le licenze e i certificati per i macchinisti rilasciati nel Regno Unito non saranno più validi nell'Unione a 27.
- I macchinisti che sono titolari di licenze o certificati rilasciati nel Regno Unito ma lavorano in un altro Stato membro devono adoperarsi per ottenere documenti di certificazione validi nell'Unione a 27 a decorrere dalla data del recesso. Si invitano pertanto le imprese ferroviarie o i gestori delle infrastrutture nell'Unione di cui sono dipendenti a informarli in merito alla necessità di ottenere nuovi

¹³ "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.

¹⁴ "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".

¹⁵ 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).

documenti di certificazione validi nell'Unione a 27 a decorrere dalla data del recesso.

- Le imprese ferroviarie che prestano servizi transfrontalieri tra il Regno Unito e l'Unione a 27 e che intendono continuare a farlo dopo la data del recesso, dovranno provvedere affinché che i macchinisti operanti sulle sezioni transfrontaliere situate nel territorio dell'Unione a 27 ottengano il rilascio delle licenze/dei certificati necessari nell'Unione a 27.

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

Commissione europea
Direzione generale Mobilità e trasporti