

certificati di sicurezza delle imprese ferroviarie che operano attraverso il collegamento fisso sotto la Manica, rilasciati dalla commissione intergovernativa a norma rispettivamente dell'articolo 11 e dell'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾, non saranno più validi a decorrere dal 1° gennaio 2021.

- (5) Con decisione (UE) 2020/1531 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾, 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. Il regolamento (UE) 2020/1530 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁸⁾ ha modificato la direttiva (UE) 2016/798 per quanto riguarda, tra l'altro, le norme relative alle autorità nazionali preposte alla sicurezza.
- (6) Sulla base del regolamento (UE) 2020/1530, e previo accordo previsto dalla decisione (UE) 2020/1531e concluso secondo determinate condizioni stabilite in tale decisione, la commissione intergovernativa dovrebbe 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 della Francia, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza ai sensi dell'articolo 3, punto 7, della direttiva (UE) 2016/798. È tuttavia improbabile che l'accordo previsto 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 un'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 della Francia. Le autorizzazioni e i certificati di sicurezza rilasciati dalla commissione intergovernativa cesseranno di essere validi. L'autorità nazionale francese preposta alla sicurezza diventerà l'autorità nazionale competente per la sicurezza della sezione del collegamento fisso sotto la Manica sottoposta alla giurisdizione della Francia.
- (8) Data la sua importanza economica per l'Unione, è fondamentale che il collegamento fisso sotto la Manica continui a operare anche dopo il 1° gennaio 2021. A tale fine, è opportuno che l'autorizzazione di sicurezza per il gestore dell'infrastruttura del collegamento fisso sotto la Manica rilasciata dalla commissione intergovernativa resti valida per un periodo non superiore a due mesi a decorrere dalla data di applicazione del presente regolamento, che costituisce 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 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁹⁾ alle imprese ferroviarie stabilite nel Regno Unito non saranno più valide dopo il termine del periodo di transizione. Il 10 novembre 2020, a norma dell'articolo 14, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE, 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 (Francia) 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 stabilite nel Regno Unito e titolari di una licenza rilasciata dal Regno Unito 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

⁽⁶⁾ 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 (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44).

⁽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 (GU L 352 del 22.10.2020, pag. 4).

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 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).

