



Bruselas, 27.7.2020
COM(2020) 623 final

2020/0161 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**por el que se modifica la Directiva (UE) 2016/798 en lo que respecta a la aplicación
de las normas de seguridad e interoperabilidad ferroviarias en la conexión fija
a través del canal de la Mancha**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El Tratado entre Francia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte sobre la construcción y la explotación por concesionarios privados de una conexión fija a través del canal de la Mancha, firmado en Canterbury el 12 de febrero de 1986 («el Tratado de Canterbury»), estableció una Comisión Intergubernamental para supervisar todas las cuestiones relativas a la construcción y la explotación de dicha conexión fija.

Hasta el final del período transitorio establecido por el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica¹, la Comisión Intergubernamental es la autoridad nacional de seguridad, en el sentido del artículo 3, punto 7, de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo², responsable de la conexión fija a través del canal de la Mancha.

Según el artículo 3, punto 7, de la Directiva (UE) 2016/798, una autoridad nacional de seguridad puede ser un organismo al que varios Estados miembros hayan encomendado funciones relativas a la seguridad ferroviaria. Sin embargo, a partir del final del mencionado período transitorio, la Comisión Intergubernamental será un organismo constituido entre un Estado miembro y un tercer país. La Directiva (UE) 2016/798 no contempla la posibilidad de que una autoridad nacional de seguridad sea un organismo al que hayan encomendado funciones un Estado miembro y un tercer país. Por lo tanto, a no ser que se disponga otra cosa, a partir del final del período transitorio el Derecho de la Unión dejará de ser aplicable a la parte de la conexión fija a través del canal de la Mancha bajo jurisdicción del Reino Unido.

Para garantizar la explotación segura y eficiente de la conexión fija a través del canal de la Mancha es necesario contar con una única autoridad responsable de la seguridad de toda la infraestructura, que debe seguir siendo la Comisión Intergubernamental. Esto hace necesario modificar la Directiva (UE) 2016/798.

En una iniciativa paralela y relacionada, la Comisión propone también la adopción de una Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se otorgan poderes a Francia para negociar y celebrar, en determinadas condiciones, un acuerdo internacional que mantenga a la Comisión Intergubernamental como única autoridad nacional de seguridad para la conexión fija a través del canal de la Mancha³. En virtud de tal acuerdo, la Comisión Intergubernamental cumpliría las disposiciones del Derecho de la Unión aplicables a las autoridades nacionales de seguridad, y en particular la Directiva (UE) 2016/797⁴, la Directiva (UE) 2016/798 y el Reglamento (UE) 2016/796⁵, de la conexión fija a través del canal de la Mancha. El acuerdo establecería que, en casos de emergencia, la autoridad nacional de seguridad francesa pudiera asumir temporalmente la competencia sobre la parte de la

¹ DO L 29 de 31.1.2020, p. 7.

² Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (DO L 138 de 26.5.2016, p. 102).

³ COM(2020) 622 final.

⁴ Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

⁵ Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 881/2004 (DO L 138 de 26.5.2016, p. 1).

conexión fija a través del canal de la Mancha bajo jurisdicción francesa. También estipularía que, cuando en un litigio ante el tribunal de arbitraje establecido por el Tratado de Canterbury se plantee una cuestión de interpretación del Derecho de la Unión, dicho tribunal deba remitir esta cuestión al Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Por último, en virtud de la Decisión que se propone, la Comisión autorizaría a Francia a celebrar el acuerdo tras haber comprobado que cumple las condiciones establecidas en dicha Decisión.

Teniendo en cuenta dicha propuesta de la Comisión relativa a una Decisión por la que se otorgan poderes a Francia, la presente propuesta tiene por objeto modificar el artículo 3, punto 7, de la Directiva (UE) 2016/798, que define el concepto de «autoridad nacional de seguridad», tanto a los efectos de la seguridad ferroviaria conforme a dicha Directiva como a los de la interoperabilidad ferroviaria con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797. El objetivo es hacer posible que un organismo al que un Estado miembro y un tercer país hayan encomendado funciones relativas a la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias sobre la base de un acuerdo internacional celebrado o autorizado por la Unión pueda ser considerado autoridad nacional de seguridad con arreglo al Derecho de la Unión.

Por otra parte, la presente propuesta contempla que, cuando sea necesario por motivos de seguridad ferroviaria, el Estado miembro debe invocar inmediatamente el derecho que le confiere el acuerdo con el tercer país en virtud del cual la autoridad nacional de seguridad está facultada para asumir la competencia exclusiva de la parte de la infraestructura ferroviaria situada en dicho Estado miembro. La propuesta también dispone que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea será competente para pronunciarse cuando lo solicite un tribunal de arbitraje establecido por un acuerdo internacional como el que Francia va a poder negociar y celebrar con el Reino Unido.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente propuesta consiste en una modificación de la Directiva (UE) 2016/798 con un alcance muy limitado, que abordaría algunas consecuencias derivadas de la circunstancia de que dicha Directiva va a dejar de aplicarse al Reino Unido. Las disposiciones propuestas se limitan estrictamente a lo necesario a este respecto, con el fin de garantizar una explotación transfronteriza segura y eficiente, y complementan disposiciones existentes. Por lo tanto, la propuesta es plenamente coherente con la legislación vigente.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta se refiere a la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias y modifica la Directiva (UE) 2016/798 para abordar específicamente la situación de la conexión fija a través del canal de la Mancha tras la retirada del Reino Unido de la Unión.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica es el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Como la propuesta tiene por objeto una modificación de la Directiva (UE) 2016/798 que es necesaria a los efectos antedichos, su objetivo solo puede alcanzarse mediante un acto a nivel de la Unión.

- **Proporcionalidad**

El Reglamento propuesto se considera proporcionado, ya que es capaz de garantizar el funcionamiento seguro y eficiente de la conexión fija a través del canal de la Mancha y de evitar perturbaciones mediante un cambio jurídico limitado y necesario. No va más allá de lo necesario para alcanzar su objetivo.

- **Elección del instrumento**

La presente propuesta contiene un conjunto limitado de disposiciones para abordar una situación muy específica, y ninguna de ellas requiere una transposición en la legislación nacional. Teniendo esto en cuenta, un reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo parece ser una forma adecuada de acto jurídico.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

No procede, ya que la propuesta es una modificación de legislación existente y tiene un alcance muy limitado.

- **Consultas con las partes interesadas**

El alcance muy limitado de la modificación de la Directiva (UE) 2016/798 no requiere que se someta a consulta pública.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La presente propuesta se ha sometido a un análisis jurídico y técnico interno para garantizar que la medida propuesta cumple su objetivo, pero al mismo tiempo se limita a lo estrictamente necesario.

- **Evaluación de impacto**

No es necesaria una evaluación de impacto, ya que no hay opciones de actuación posibles, aparte de la propuesta, que sean sustancialmente diferentes.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

No procede.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta no incide en la aplicación o la protección de derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

No procede.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

No procede.

- **Documentos explicativos (para las Directivas)**

No procede.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

La propuesta consta de dos elementos:

- 1) En virtud de la inserción de un nuevo guion en el artículo 3, punto 7, de la Directiva (UE) 2016/798, un organismo al que un Estado miembro y un tercer país hayan encomendado funciones relativas a la seguridad ferroviaria sobre la base de un acuerdo internacional celebrado o autorizado por la Unión puede ser considerado autoridad nacional de seguridad con arreglo al Derecho de la Unión.
- 2) De conformidad con un nuevo apartado 4 introducido en el artículo 16 de la Directiva (UE) 2016/798, se establecen normas específicas para la aplicación de las normas de seguridad e interoperabilidad ferroviarias de la Unión cuando la autoridad de seguridad de una estructura de ingeniería única se haya constituido entre un Estado miembro y un tercer país con arreglo a un acuerdo internacional celebrado o autorizado por la Unión. En particular, esta disposición prevé que el Estado miembro debe adoptar todas las medidas necesarias para garantizar que el Derecho de la Unión se aplique en todo momento. También dispone que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea es competente para pronunciarse con carácter prejudicial sobre cuestiones de interpretación del Derecho de la Unión cuando se planteen en litigios en materia de seguridad e interoperabilidad ferroviarias entre el Estado miembro y el tercer país.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica la Directiva (UE) 2016/798 en lo que respecta a la aplicación de las normas de seguridad e interoperabilidad ferroviarias en la conexión fija a través del canal de la Mancha

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁶,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁷,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 16 de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸ exige que los Estados miembros establezcan autoridades nacionales de seguridad encargadas de las funciones especificadas en relación con la seguridad ferroviaria. Según el artículo 3, punto 7, de la Directiva (UE) 2016/798, una autoridad nacional de seguridad solo puede ser una autoridad establecida unilateralmente por el Estado miembro de que se trate o un organismo al que varios Estados miembros hayan encomendado tales funciones para garantizar un régimen unificado de seguridad.
- (2) El Tratado entre Francia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte sobre la construcción y la explotación por concesionarios privados de una conexión fija a través del canal de la Mancha, firmado en Canterbury el 12 de febrero de 1986 («el Tratado de Canterbury»), estableció una Comisión Intergubernamental para supervisar todas las cuestiones relativas a la construcción y la explotación de dicha conexión fija.
- (3) Hasta el final del período transitorio establecido por el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica⁹ («el período transitorio»), la Comisión Intergubernamental es la autoridad nacional de seguridad, en el sentido del artículo 3, punto 7, de la Directiva (UE) 2016/798, responsable de la conexión fija a través del canal de la Mancha.
- (4) A partir del final del período transitorio, la Comisión Intergubernamental será un organismo constituido entre un Estado miembro y un tercer país. A no ser que se

⁶ DO C [...] de [...], p. [...].

⁷ DO C [...] de [...], p. [...].

⁸ Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (DO L 138 de 26.5.2016, p. 102).

⁹ DO L 29 de 31.1.2020, p. 7.

disponga otra cosa, dejaría de ser una autoridad nacional de seguridad con arreglo al Derecho de la Unión, y este Derecho dejaría de ser aplicable a la parte de la conexión fija a través del canal de la Mancha bajo jurisdicción del Reino Unido.

- (5) Para garantizar la explotación segura y eficiente de la conexión fija a través del canal de la Mancha sería beneficioso que la Comisión Intergubernamental continuara siendo la única autoridad responsable de la seguridad de toda la infraestructura.
- (6) A tal efecto, la Decisión XXX/XX autoriza a Francia, en determinadas condiciones, para negociar, firmar y celebrar un acuerdo por el que se mantenga a la Comisión Intergubernamental establecida mediante el Tratado de Canterbury como autoridad de seguridad competente para la aplicación del Derecho de la Unión en la conexión fija a través del canal de la Mancha.
- (7) Es necesario adaptar la Directiva (UE) 2016/798 para tener en cuenta esa situación particular.
- (8) A tal efecto, deben adoptarse normas específicas en relación con las autoridades competentes, así como con la obligación de que el Estado miembro adopte todas las medidas necesarias para garantizar que la autoridad competente común o, en su defecto, su propia autoridad competente aplique en todo momento el Derecho de la Unión. La resolución de litigios entre el Estado miembro y el tercer país en materia de seguridad ferroviaria puede plantear cuestiones de interpretación del Derecho de la Unión. En consecuencia, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea debe ser competente para pronunciarse con carácter prejudicial sobre estas cuestiones.
- (9) El presente Reglamento debe adoptarse con carácter urgente, a fin de garantizar que las disposiciones necesarias estén ya adoptadas al final del período de transición. Por ello, es conveniente prever una excepción al plazo de ocho semanas establecido en el artículo 4 del Protocolo n.º 1, sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión Europea, anejo al Tratado de la Unión Europea, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.
- (10) El presente Reglamento debe entrar en vigor con carácter urgente el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

La Directiva (UE) 2016/798 se modifica como sigue:

- a) En el artículo 3, el punto 7 se sustituye por el texto siguiente:
 - «7) "autoridad nacional de seguridad":
 - el organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad ferroviaria de conformidad con la presente Directiva,
 - cualquier organismo al que varios Estados miembros hayan encomendado tales funciones para garantizar un régimen unificado de seguridad,
 - cualquier organismo al que un Estado miembro y un tercer país hayan encomendado tales funciones para garantizar un régimen unificado de seguridad, a condición de que la Unión haya celebrado un acuerdo a tal efecto con el tercer país o de que un Estado miembro haya celebrado tal acuerdo con arreglo a una autorización concedida por la Unión a tal efecto.».

b) En el artículo 16 se añade el apartado siguiente:

«4. Cuando una estructura de ingeniería única esté situada en parte en un tercer país y en parte en un Estado miembro, este Estado miembro podrá designar, además de la autoridad nacional de seguridad competente para su territorio, y de conformidad con el artículo 3, punto 7, tercer guion, y con un acuerdo internacional celebrado por la Unión o autorizado por esta, a una autoridad de seguridad competente específicamente para esa estructura de ingeniería y todos los demás elementos de la infraestructura ferroviaria vinculados con ella ("la autoridad de seguridad específica"). De conformidad con tal acuerdo, la autoridad nacional de seguridad podrá asumir temporalmente la competencia para la parte de la infraestructura situada en el territorio de ese Estado miembro.

En el contexto de cualquier acuerdo internacional contemplado en el párrafo primero, el Estado miembro tomará todas las medidas de que disponga en virtud de tal acuerdo para garantizar que la autoridad de seguridad específica cumple las disposiciones aplicables del Derecho de la Unión. A tal efecto, y si es necesario por motivos de seguridad ferroviaria, el Estado miembro deberá invocar inmediatamente el derecho que le confiere el acuerdo con el tercer país, en virtud del cual la autoridad nacional de seguridad está facultada para asumir la competencia exclusiva de la parte de la infraestructura ferroviaria situada en dicho Estado miembro.

Cuando en un litigio sujeto a arbitraje con arreglo a un acuerdo internacional contemplado en el párrafo primero se plantee una cuestión de interpretación de una disposición del Derecho de la Unión, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea será competente para pronunciarse sobre la cuestión a petición del tribunal de arbitraje establecido para resolver los litigios en el marco de dicho acuerdo internacional.

Las disposiciones del Derecho de la Unión que regulan los procedimientos ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea conforme al artículo 267 del TFUE se aplicarán, *mutatis mutandis*, a las cuestiones prejudiciales planteadas al Tribunal de Justicia de la Unión Europea en virtud del párrafo tercero.

En los asuntos que se lleven ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea con arreglo al párrafo tercero:

- a) el tercer país que sea parte en el acuerdo internacional contemplado en el párrafo primero podrá participar en el procedimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea de la misma forma que un Estado miembro;
- b) los abogados facultados para ejercer ante los órganos jurisdiccionales de ese tercer país tendrán derecho a representar o asistir a cualquiera de las partes en dichos procedimientos ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, y serán tratados a todos los efectos como abogados facultados para ejercer ante los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros que actúan en representación o asistencia de parte ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

En caso de que la autoridad de seguridad específica incumpla cualquier resolución del Tribunal de Justicia de la Unión Europea dictada de conformidad con el párrafo tercero, el Estado miembro invocará inmediatamente el derecho que le confiere el acuerdo con el tercer país al que se refiere el párrafo primero, en virtud del cual la autoridad nacional de seguridad está facultada para asumir la competencia exclusiva de la parte de la infraestructura ferroviaria situada en dicho Estado miembro.».

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente / La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta