

Bruselas, 27 de noviembre de 2020
(OR. en)

13443/20

**Expediente interinstitucional:
2020/0347 (COD)**

**UK 84
PREP-BXT 45
TRANS 551
CODEC 1236**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	27 de noviembre de 2020
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2020) 782 final
Asunto:	Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre determinados aspectos de la seguridad y conectividad ferroviarias de las infraestructuras transfronterizas que enlazan la Unión y el Reino Unido a través de la conexión fija del Canal de la Mancha.

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2020) 782 final.

Adj.: COM(2020) 782 final



Bruselas, 27.11.2020
COM(2020) 782 final

2020/0347 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**sobre determinados aspectos de la seguridad y conectividad ferroviarias de las
infraestructuras transfronterizas que enlazan la Unión y el Reino Unido a través de la
conexión fija del Canal de la Mancha.**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

A partir del 1 de febrero de 2020, el Reino Unido ya no pertenece a la Unión Europea, con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. 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 (en lo sucesivo, «Acuerdo de Retirada») fue celebrado por la Unión mediante la Decisión (UE) 2020/135 del Consejo² y entró en vigor el 1 de febrero de 2020. El período transitorio contemplado en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada, durante el cual el Derecho de la Unión sigue siendo de aplicación al y en el Reino Unido de conformidad con el artículo 127 de dicho Acuerdo, termina el 31 de diciembre de 2020.

El artículo 10 del Tratado entre la República Francesa y el Reino Unido 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 previsto en el Acuerdo de Retirada del Reino Unido (en lo sucesivo, «período transitorio»), la Comisión Intergubernamental es la autoridad nacional de seguridad, en el sentido de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo³. En calidad de tal, aplica a la totalidad de la conexión fija a través del Canal de la Mancha las disposiciones del Derecho de la Unión pertinentes en materia de seguridad e interoperabilidad ferroviarias.

Salvo disposición en contrario, una vez expire el 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 sujeta a la jurisdicción del Reino Unido y, por lo que se refiere a la parte de la conexión fija a través del Canal de la Mancha sujeta a la jurisdicción de Francia, la Comisión Intergubernamental dejará de ser una autoridad nacional de seguridad con arreglo al Derecho de la Unión. Las autorizaciones de seguridad del administrador de infraestructuras de la conexión fija a través del Canal de la Mancha, así como los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias que operen a través de la conexión fija expedidos por la Comisión Intergubernamental dejarán de ser válidos.

Mediante la Decisión (UE) 2020/1531 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴ se capacitó a Francia para negociar, firmar y celebrar un acuerdo internacional con el Reino Unido relativo a la aplicación de las normas de seguridad e interoperabilidad ferroviarias de la Unión a la conexión fija a través del Canal de la Mancha, a fin de mantener un régimen unificado de

¹ DO L 29 de 31.1.2020, p. 7.

² Decisión (UE) 2020/135 del Consejo, de 30 de enero de 2020, relativa a la celebración del 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 Atómica (DO L 29 de 31.1.2020, p. 1).

³ 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).

⁴ Decisión (UE) 2020/1531 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2020, por la que se otorgan poderes a Francia para negociar, firmar y celebrar un acuerdo internacional por el que se complete el Tratado entre Francia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte relativo a la construcción y la explotación por concesionarios privados de una conexión fija a través del Canal de la Mancha (DO L 352 de 22.10.2020, p. 4).

seguridad. Sin embargo, no es probable que dicho acuerdo entre en vigor al final del período de transición.

A la luz de la importancia económica de la conexión fija a través del Canal de la Mancha con la Unión, es fundamental que dicha conexión siga funcionando después del 1 de enero de 2021. Para ello, la autorización de seguridad expedida por la Comisión Intergubernamental al administrador de infraestructuras sobre la base de la Directiva 2004/49/CE⁵ debe seguir siendo válida durante un período de dos meses tras el final de período transitorio establecido en el Acuerdo de Retirada. Las autoridades francesas consideran que es el período necesario para dar tiempo suficiente a la autoridad nacional de seguridad francesa de expedir su propia autorización para la sección de la conexión fija a través del Canal de la Mancha bajo jurisdicción francesa. La Comisión considera que esta es la prórroga máxima que debería concederse razonablemente a tal fin. En caso de que más adelante se concluyera un acuerdo como el contemplado por la Decisión (UE) 2020/1531, la Comisión Intergubernamental podría expedir una autorización única que sustituyera a la expedida por la autoridad nacional de seguridad francesa, con arreglo a unas condiciones que deberían establecerse.

Además, las licencias expedidas por el Reino Unido en virtud de la Directiva 2012/34/UE a las empresas ferroviarias establecidas en su territorio antes del final del período transitorio no serán válidas en la Unión después de dicha fecha.

El 10 de noviembre de 2020, con arreglo al artículo 14, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶, la República Francesa notificó a la Comisión su intención de entablar negociaciones sobre un acuerdo transfronterizo con el Reino Unido. El objetivo de dicho acuerdo sería permitir que las empresas ferroviarias establecidas en el Reino Unido y titulares de una licencia expedida por dicho país utilicen las infraestructuras transfronterizas que enlazan la Unión y el Reino Unido a través de la conexión fija del canal de la Mancha hasta la estación fronteriza y la terminal de Calais-Fréthun, sin necesidad de que obtengan una licencia en virtud de la Directiva 2012/34/UE expedida por una autoridad responsable de la concesión de licencias de la Unión.

A fin de garantizar la conectividad entre la Unión y el Reino Unido, es fundamental que las empresas ferroviarias sigan funcionando hasta la estación fronteriza de Calais-Fréthun. Para ello, el período de validez de sus licencias, expedidas por el Reino Unido en virtud de la Directiva 2012/34/UE, y de sus certificados de seguridad, expedidos por la Comisión Intergubernamental, debe prorrogarse por un período de nueve meses a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento. Este es el período de tiempo solicitado por las autoridades francesas. Esta prórroga daría tiempo suficiente para la negociación y celebración de un acuerdo transfronterizo entre Francia y el Reino Unido en virtud del artículo 14 de la Directiva 2012/34/UE y de un acuerdo como el contemplado en la Decisión (UE) 2020/1531, así como para adoptar cualquier otra medida prevista en el Derecho de la Unión que sea necesaria para evitar perturbaciones. Este período permitiría concluir plenamente estos procedimientos, por lo que la Comisión considera que se trata de la prórroga máxima que puede concederse razonablemente. En caso de que las negociaciones bilaterales no concluyan a tiempo, en la fecha en que el presente Reglamento deje de aplicarse las empresas

⁵ Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44).

⁶ Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

ferroviarias afectadas deberán obtener una licencia de la UE en virtud de la Directiva 2012/34/UE.

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

La presente propuesta se ha concebido como *lex specialis* para hacer frente a algunas de las consecuencias derivadas del hecho de que el Derecho de la Unión dejará de ser aplicable al Reino Unido, y de que, salvo disposición en contrario, los certificados y autorizaciones expedidos por la Comisión Intergubernamental dejarán de ser válidos con arreglo al Derecho de la Unión al final del período transitorio. Lo mismo es aplicable a las licencias de explotación expedidas por la autoridad responsable de la concesión de licencias del Reino Unido. Las disposiciones propuestas se limitan estrictamente a lo necesario a este respecto, a fin de evitar perturbaciones en las operaciones transfronterizas. Asimismo, están concebidas para aplicarse solamente durante un periodo de tiempo limitado. Por lo demás, seguirán siendo de aplicación las disposiciones generales de los actos mencionados. 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 conectividad ferroviarias y completa la Directiva (UE) 2016/798, que sustituyó a la Directiva 2004/49/CE, así como la Directiva 2012/34/UE. La intención es garantizar la continuidad de los servicios ferroviarios transfronterizos con el Reino Unido una vez finalizado el período transitorio.

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 complementa la legislación vigente de la Unión, con disposiciones que facilitan su aplicación ordenada después de la retirada del Reino Unido de la Unión, su objetivo solo puede alcanzarse a través de un acto a escala de la Unión.

- **Proporcionalidad**

El Reglamento propuesto se considera proporcionado, ya que es capaz de evitar perturbaciones mediante un cambio jurídico limitado y necesario, que satisface la necesidad de garantizar la continuidad de los servicios ferroviarios transfronterizos con el Reino Unido. No va más allá de lo necesario para lograr este objetivo y evita cualquier cambio más amplio o cualquier medida permanente.

- **Elección del instrumento**

La presente propuesta incluye una serie limitada de disposiciones para abordar una situación excepcional. Por tanto, no es adecuado modificar la Directiva (UE) 2016/798 ni la Directiva 2012/34/UE. Esta es asimismo la mejor forma para responder a la urgencia de la situación / del contexto, puesto que el período de tiempo disponible hasta el final del período transitorio es demasiado corto para permitir la transposición de las disposiciones incluidas en una Directiva.

Teniendo esto en cuenta, un reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo parece ser la única 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 aplicable, dado el carácter excepcional, temporal y puntual del hecho que hace necesaria esta propuesta.

- **Consultas con las partes interesadas**

Los retos que se plantean por la finalización del período transitorio establecido en el Acuerdo de Retirada y la necesidad de preparar los cambios inevitables que se producirán el 1 de enero de 2021, así como las posibles medidas adicionales que deben preverse, se han debatido con los representantes de los Estados miembros y las partes interesadas en el contexto de reuniones específicas.

Uno de los temas recurrentes en los puntos de vista expuestos fue la necesidad de una intervención regulatoria a fin de garantizar la continuidad de las operaciones en la conexión fija a través del Canal de la Mancha una vez que el Derecho de la Unión deje de aplicarse al Reino Unido.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Esta información 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, debido al carácter excepcional de la situación y al corto plazo de la medida propuesta. No existen opciones políticas sustancial y jurídicamente distintas disponibles, salvo la propuesta.

- **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 aplicable debido a la naturaleza a corto plazo de la medida propuesta.

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

No procede.

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

El Reglamento propuesto (artículo 1) se aplica a:

- a) las autorizaciones de seguridad expedidas por la Comisión Intergubernamental con arreglo al artículo 11 de la Directiva 2004/49/CE al administrador de infraestructuras de la conexión fija a través del Canal de la Mancha;
- b) los certificados de seguridad expedidos por la Comisión Intergubernamental en virtud del artículo 10 de la Directiva 2004/49/CE a las empresas ferroviarias establecidas en el Reino Unido que utilizan la conexión fija a través del Canal de la Mancha.
- c) las licencias expedidas en virtud del capítulo III de la Directiva 2012/34/UE a las empresas ferroviarias establecidas en el Reino Unido que utilizan las infraestructuras transfronterizas que enlazan la Unión y el Reino Unido a través del canal de la Mancha.

El artículo 3 amplía la validez de las autorizaciones de seguridad del administrador de infraestructuras por un período de dos meses y la de los certificados de seguridad y las licencias de las empresas ferroviarias por un período de nueve meses. También amplía la validez de las licencias de explotación expedidas en virtud de la Directiva 2012/34/UE por un período de nueve meses. Circunscribe la validez de las licencias así ampliadas al territorio situado entre el Reino Unido y la estación fronteriza y la terminal contempladas en el anexo del presente Reglamento.

El artículo 4 prevé que estas autorizaciones, certificados y licencias están sujetos a las disposiciones de la Directiva (UE) 2016/798 y la Directiva 2012/34/UE respectivamente, y requiere que sus titulares cooperen con la autoridad nacional de seguridad y la autoridad responsable de la concesión de licencias de Francia, y faciliten la información necesaria. Con arreglo al artículo 5, la autoridad nacional de seguridad y la autoridad responsable de la concesión de licencias de Francia deben supervisar que los titulares de estas autorizaciones, certificados y licencias cumplan el Derecho de la Unión.

Por otro lado, se otorgan a la Comisión competencias de ejecución en lo que respecta a la retirada del beneficio conferido a los titulares de los certificados, las autorizaciones y las licencias en cuestión, en caso de que no esté garantizado el cumplimiento de los requisitos de la Unión.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre determinados aspectos de la seguridad y conectividad ferroviarias de las infraestructuras transfronterizas que enlazan la Unión y el Reino Unido a través de la conexión fija 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, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Prevía consulta al Comité Económico y Social Europeo⁷,

Prevía consulta al Comité de las Regiones⁸,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ¹,

Considerando lo siguiente:

- (1) 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 Atómica (en lo sucesivo, «Acuerdo de Retirada») fue celebrado por la Unión mediante la Decisión (UE) 2020/135 del Consejo y entró en vigor el 1 de febrero de 2020. El período transitorio contemplado en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada, durante el cual el Derecho de la Unión sigue siendo de aplicación al y en el Reino Unido de conformidad con el artículo 127 de dicho Acuerdo, expira el 31 de diciembre de 2020.
- (2) El artículo 10 del Tratado entre la República Francesa 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 previsto en el Acuerdo de Retirada del Reino Unido, la Comisión Intergubernamental es la autoridad nacional de seguridad, en el sentido de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo⁹. En calidad de tal, aplica a la totalidad de la conexión fija a través del Canal de la Mancha las disposiciones del Derecho de la Unión pertinentes en materia de seguridad

⁷ DO C [...] de [...], p. [...].

⁸ DO C [...] de [...], p. [...].

⁹ 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).

ferroviaria y, en virtud de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰, en materia de interoperabilidad ferroviaria.

- (4) Salvo disposición en contrario, una vez expire el 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 sujeta a la jurisdicción del Reino Unido y, por lo que se refiere a la parte de la conexión fija a través del Canal de la Mancha sujeta a la jurisdicción de Francia, la Comisión Intergubernamental dejará de ser una autoridad nacional de seguridad con arreglo al Derecho de la Unión. La autorización de seguridad para el administrador de infraestructuras de la conexión fija a través del Canal de la Mancha y los certificados de seguridad para las empresas ferroviarias que operen a través de la conexión fija, expedidos por la Comisión Intergubernamental con arreglo a los artículos 11 y 10, respectivamente, de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹ dejarán de ser válidos a partir del 1 de enero de 2021.
- (5) Mediante la Decisión (UE) 2020/1531 del Parlamento Europeo y del Consejo¹² se capacitó a Francia para negociar, firmar y celebrar un acuerdo internacional con el Reino Unido relativo a la aplicación de las normas de seguridad e interoperabilidad ferroviarias de la Unión a la conexión fija a través del Canal de la Mancha, a fin de mantener un régimen unificado de seguridad. Mediante el Reglamento (UE) 2020/1530 del Parlamento Europeo y del Consejo¹³, se ha modificado la Directiva (UE) 2016/798, en particular, por lo que se refiere a las normas relativas a las autoridades nacionales de seguridad.
- (6) Sobre la base de estas modificaciones, en determinadas condiciones y a reserva de un acuerdo como el contemplado en la Decisión (UE) 2020/1531, la Comisión Intergubernamental podría seguir siendo la autoridad de seguridad única para la totalidad de la conexión fija a través del Canal de la Mancha, al tiempo que sería la autoridad de seguridad nacional en el sentido del artículo 3, apartado 7, de la Directiva (UE) 2016/798 por lo que respecta a la parte de la conexión fija a través del Canal de la Mancha sujeta a la jurisdicción francesa. Sin embargo, no es probable que un acuerdo como el contemplado en la Decisión (UE) 2020/1531 haya entrado en vigor al final del período transitorio.
- (7) En ausencia de dicho acuerdo, a partir del 1 de enero de 2021, la Comisión Intergubernamental dejará de ser una autoridad nacional de seguridad en el sentido del artículo 3, apartado 7, de la Directiva (UE) 2016/798 por lo que respecta a la parte de

¹⁰ Directiva (UE) 2016/797/CE 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).

¹¹ Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44).

¹² Decisión (UE) 2020/1531 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2020, por la que se otorgan poderes a Francia para negociar, firmar y celebrar un acuerdo internacional por el que se complete el Tratado entre Francia y el Reino Unido relativo a la construcción y la explotación por concesionarios privados de una conexión fija a través del Canal de la Mancha (DO L 352 de 22.10.2020, p. 4).

¹³ Reglamento (UE) 2020/1530 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2020 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 (DO L 352 de 22.10.2020, p. 1).

la conexión fija a través del Canal de la Mancha sujeta a la jurisdicción francesa. Las autorizaciones de seguridad y los certificados de seguridad expedidos por la Comisión Intergubernamental dejarán de ser válidos. La autoridad de seguridad francesa pasará a ser la autoridad nacional de seguridad competente para la sección de la conexión fija a través del Canal de la Mancha sujeta a la jurisdicción francesa.

- (8) A la luz de la importancia económica de la conexión fija a través del Canal de la Mancha con la Unión, es fundamental que dicha conexión siga funcionando después del 1 de enero de 2021. Para ello, la autorización de seguridad expedida por la Comisión Intergubernamental y mencionada en el considerando 4 debe seguir siendo válida durante un período máximo de dos meses a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento, que es un período suficiente para permitir que la autoridad nacional de seguridad francesa expida su propia autorización de seguridad.
- (9) Las licencias expedidas en virtud del capítulo III de la Directiva 2012/34/UE a las empresas ferroviarias establecidas en el Reino Unido ya no serán válidas al final del período transitorio. El 10 de noviembre de 2020, con arreglo al artículo 14, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁴, Francia notificó a la Comisión su intención de entablar negociaciones sobre un acuerdo transfronterizo con el Reino Unido. El objetivo de dicho acuerdo sería permitir que las empresas ferroviarias establecidas en el Reino Unido y titulares de una licencia expedida por dicho país, utilicen las infraestructuras transfronterizas que enlazan la Unión y el Reino Unido a través de la conexión fija del Canal de la Mancha hasta la estación fronteriza y la terminal de Calais-Fréthun sin que deban obtener una licencia en virtud de la Directiva 2012/34/UE expedida por una autoridad responsable de la concesión de licencias de la Unión.
- (10) A fin de garantizar la conectividad entre la Unión y el Reino Unido, es fundamental que las empresas ferroviarias a las que se refiere el considerando 9 sigan funcionando. Para ello, el período de validez de sus licencias, expedidas por el Reino Unido en virtud de la Directiva 2012/34/UE, y de sus certificados de seguridad, expedidos por la Comisión Intergubernamental, debe prorrogarse por un período de nueve meses a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento, lo cual bastará para permitir que los Estados miembros afectados tomen las medidas necesarias para garantizar la conectividad de conformidad con la Directiva 2012/34/UE y la Directiva (UE) 2016/798 y sobre la base de un acuerdo como el contemplado en la Decisión (UE) 2020/1531, según el caso.
- (11) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución en lo que respecta a la retirada del beneficio conferido a los titulares de los certificados, las autorizaciones y las licencias en cuestión, en caso de que no esté garantizado el cumplimiento de los requisitos de la Unión. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶. Debe utilizarse el procedimiento de examen para la adopción de dichas medidas, dado su impacto potencial en la seguridad ferroviaria. La Comisión debe adoptar actos de ejecución inmediatamente aplicables si, en casos debidamente justificados, así lo exigen razones imperiosas de urgencia.

¹⁴ Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

- (12) Habida cuenta de la urgencia derivada del final del período transitorio contemplado anteriormente, procede establecer una excepción al período de ocho semanas a que hace referencia el artículo 4 del Protocolo n.º 1 sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión, 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.
- (13) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, establecer medidas provisionales que regulen determinados aspectos de seguridad y conectividad ferroviarias en relación con el final del período transitorio a que se hace referencia en el considerando 1, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su dimensión y efectos, puede cumplirse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (14) Las disposiciones del presente Reglamento deben entrar en vigor con carácter de urgencia y aplicarse a partir del día siguiente al del final del período transitorio.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece disposiciones específicas, con vistas al final del período transitorio contemplado en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada, para determinados certificados de seguridad y autorizaciones de seguridad expedidos en virtud de la Directiva 2004/49/CE y determinadas licencias de empresas ferroviarias expedidas en virtud de la Directiva 2012/34/UE, a que se refiere el apartado 2.
2. El presente Reglamento se aplicará a los certificados, las autorizaciones y las licencias siguientes, cuya validez expira el 31 de diciembre de 2020:
 - a) las autorizaciones de seguridad expedidas con arreglo al artículo 11 de la Directiva 2004/49/UE a los administradores de infraestructuras para la gestión y explotación de las infraestructuras transfronterizas que enlazan la Unión y el Reino Unido a través del canal de la Mancha;
 - b) los certificados de seguridad expedidos en virtud del artículo 10 de la Directiva 2004/49/UE a las empresas ferroviarias establecidas en el Reino Unido que utilizan las infraestructuras transfronterizas que enlazan la Unión y el Reino Unido a través del canal de la Mancha;
 - c) las licencias expedidas en virtud del capítulo III de la Directiva 2012/34/UE a las empresas ferroviarias establecidas en el Reino Unido que utilizan las infraestructuras transfronterizas que enlazan la Unión y el Reino Unido a través del canal de la Mancha.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones correspondientes de la Directiva 2012/34/UE y la Directiva (UE) 2016/798, así como las establecidas en los actos

delegados y de ejecución adoptados en virtud de dichas Directivas y de la Directiva 2004/49/CE.

Artículo 3

Validez de las autorizaciones de seguridad, los certificados de seguridad y las licencias de explotación

1. Las autorizaciones de seguridad a que se refiere el artículo 1, apartado 2, letra a), seguirán siendo válidas durante dos meses a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento.
2. Los certificados de seguridad a que se refiere el artículo 1, apartado 2, letra b), seguirán siendo válidos durante nueve meses a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento. Solo serán válidos a fin de llegar desde el Reino Unido hasta la estación fronteriza y la terminal contempladas en el anexo del presente Reglamento, o salir desde estas estaciones y terminales hacia el Reino Unido.
3. Las licencias a que se refiere el artículo 1, apartado 2, letra c), seguirán siendo válidas durante nueve meses a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento. No obstante lo dispuesto en el artículo 23, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE, estas licencias serán válidas únicamente en el territorio situado entre el Reino Unido y la estación fronteriza y la terminal que contempla el anexo del presente Reglamento.

Artículo 4

Normas y obligaciones relativas a los certificados de seguridad y a las autorizaciones de seguridad

1. Los certificados de seguridad, las autorizaciones de seguridad y las licencias que regula el artículo 3 del presente Reglamento están sujetos a las normas que les son aplicables de conformidad con la Directiva 2012/34/UE y la Directiva (UE) 2016/798, y son conformes a los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dichas Directivas.
2. Los titulares de los certificados de seguridad, las autorizaciones de seguridad y las licencias a que se refiere el artículo 1, apartado 2, y, en su caso, la autoridad que los expida, si es distinta de la autoridad nacional de seguridad en cuyo territorio en la Unión se encuentren las infraestructuras y de la que dependan la estación fronteriza y la terminal contempladas en el anexo, cooperarán con la autoridad nacional de seguridad y le facilitarán toda la información y documentación pertinentes.
3. Cuando la información o documentación no se haya entregado en los plazos establecidos en las solicitudes realizadas por la autoridad nacional de seguridad contemplada en el apartado 2 del presente artículo, la Comisión podrá, previa notificación de la autoridad nacional de seguridad, adoptar actos de ejecución para retirar el beneficio conferido al titular con arreglo al artículo 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 7, apartado 2.
4. Los titulares de los certificados de seguridad, las autorizaciones de seguridad y las licencias a que se refiere el artículo 1, apartado 2, del presente Reglamento informarán sin demora a la Comisión y a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea de toda acción emprendida por otras autoridades de seguridad competentes que

pueda entrar en conflicto con las obligaciones que les impone el presente Reglamento, la Directiva 2012/34/UE o la Directiva (UE) 2016/798.

5. Antes de retirar los beneficios conferidos con arreglo al artículo 3, la Comisión informará a su debido tiempo a la autoridad nacional de seguridad a que se refiere el apartado 2 del presente artículo, a la autoridad que haya expedido los certificados de seguridad, las autorizaciones de seguridad y las licencias a que se refiere el artículo 1, apartado 2, y a los titulares de estos certificados, autorizaciones y licencias, de su intención de proceder a dicha retirada, y les dará la oportunidad de dar a conocer sus puntos de vista.
6. En lo relativo a las licencias a que se refiere el artículo 1, apartado 2, letra c), a efectos de los apartados 1 a 5 del presente artículo, las referencias a una autoridad nacional de seguridad se entenderán hechas a una autoridad responsable de la concesión de licencias tal como se define en el artículo 3, punto 15), de la Directiva 2012/34/UE.

Artículo 5

Supervisión del cumplimiento de la legislación de la Unión

1. La autoridad nacional de seguridad a que se refiere el artículo 4, apartado 2, supervisará las normas de seguridad ferroviaria aplicadas a las empresas ferroviarias que utilicen las infraestructuras transfronterizas a que se refiere el artículo 1, apartado 2, letra a), y aplicadas a estas infraestructuras transfronterizas. Asimismo, la autoridad nacional de seguridad controlará que los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias cumplan los requisitos de seguridad establecidos en el Derecho de la Unión. En su caso, la autoridad nacional de seguridad presentará a la Comisión y a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea una recomendación para que la Comisión actúe de conformidad con el apartado 2 del presente artículo.

La autoridad responsable de la concesión de licencias a que se refiere el artículo 4, apartado 2, leído en relación con el apartado 6 de ese artículo, del presente Reglamento, supervisará si los requisitos de los artículos 19 a 22 de la Directiva 2012/34/UE siguen cumpliéndose en relación con las empresas ferroviarias con licencia del Reino Unido a que se refiere el artículo 1, apartado 2, letra c) del presente Reglamento.
2. En caso de que la Comisión tenga dudas fundadas de que las normas de seguridad aplicadas a la explotación de servicios ferroviarios transfronterizos o de las infraestructuras que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, o de la parte de dichas infraestructuras que esté situada en el Reino Unido, se ajustan a las disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión, adoptará sin dilación indebida actos de ejecución para retirar el beneficio conferido al titular con arreglo al artículo 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 7, apartado 2. Esto se aplicará, *mutatis mutandis*, cuando la Comisión tenga dudas fundadas respecto al cumplimiento de los requisitos a que se refiere el apartado 1, párrafo segundo.
3. A efectos del apartado 1 del presente artículo, la autoridad nacional de seguridad o la autoridad responsable de la concesión de licencias a que se refiere el artículo 4, apartado 2, leído en relación con su apartado 6, podrán solicitar información a las autoridades competentes pertinentes y fijarán un plazo razonable al respecto. Si estas

autoridades competentes pertinentes no presentan la información solicitada en el plazo establecido, o la presentan de forma incompleta, la Comisión, previa notificación a la autoridad nacional de seguridad o a la autoridad responsable de la concesión de licencias a que se refiere el artículo 4, apartado 2, leído en relación con su apartado 6, según proceda, podrá adoptar actos de ejecución a fin de retirar el beneficio conferido al titular con arreglo al artículo 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 7, apartado 2.

4. Antes de retirar los beneficios conferidos con arreglo al artículo 3, la Comisión informará a su debido tiempo a la autoridad nacional de seguridad a que se refiere el artículo 4, apartado 2, a la autoridad que haya expedido los certificados de seguridad, las autorizaciones de seguridad y las licencias a que se refiere el artículo 1, apartado 2, y a los titulares de estos certificados, autorizaciones y licencias, así como a la autoridad nacional de seguridad y a la autoridad responsable de la concesión de licencias del Reino Unido, de su intención de proceder a dicha retirada, y les dará la oportunidad de dar a conocer sus puntos de vista.

Artículo 6

Consulta y cooperación

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros llevarán a cabo consultas con las autoridades competentes del Reino Unido y cooperarán con estas en la medida necesaria para garantizar la aplicación del presente Reglamento.
2. Previa solicitud, los Estados miembros facilitarán a la Comisión, sin demora indebida, toda información obtenida con arreglo al apartado 1 o cualquier otra información pertinente para la aplicación del presente Reglamento.

Artículo 7

Comité

1. La Comisión estará asistida por el comité mencionado en el artículo 51 de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁷ y por el comité mencionado en el artículo 62 de la Directiva 2012/34/UE. Dichos comités serán comités en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 182/2011, leído en relación con su artículo 5.

Artículo 8

Entrada en vigor y aplicación

1. El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. Será aplicable a partir del 1 de enero de 2021.
3. El presente Reglamento dejará de aplicarse el 1 de octubre de 2021.

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

Por el Consejo
El Presidente

Bruselas, 27.11.2020
COM(2020) 782 final

ANNEX

ANEXO

de la

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo

**sobre determinados aspectos de la seguridad y conectividad ferroviarias de las
infraestructuras transfronterizas que enlazan la Unión y el Reino Unido a través de la
conexión fija del Canal de la Mancha.**

ANEXO

La estación transfronteriza y la terminal a las que se hace referencia en los artículos 3 y 4 son las siguientes:

FRANCIA

Calais-Fréthun