

I

(Actos legislativos)

REGLAMENTOS

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

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,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ exige que cada Estado miembro establezca una autoridad nacional de seguridad encargada de las funciones especificadas en relación con la seguridad ferroviaria. Según dicha Directiva, una autoridad nacional de seguridad puede ser un organismo establecido unilateralmente por el Estado miembro de que se trate o, alternativamente, 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 (en lo sucesivo, «Tratado de Canterbury»), estableció una Comisión Intergubernamental para supervisar todas las cuestiones relativas a la construcción y la explotación de dicha conexión fija (en lo sucesivo, «Comisión Intergubernamental»).
- (3) Hasta el final del período transitorio previsto en 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 ⁽⁴⁾ (en lo sucesivo, «período transitorio»), la Comisión Intergubernamental es la autoridad nacional de seguridad, en el sentido 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 mediante un acuerdo internacional entre un Estado miembro, a saber, Francia, y un tercer país, a saber, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (en lo sucesivo, «Reino Unido»). A no ser que en un acuerdo internacional que vincule al Reino Unido se disponga otra cosa, dejará de ser una autoridad nacional de seguridad con arreglo al Derecho de la Unión, y este Derecho dejará de ser aplicable a la parte de la conexión fija a través del canal de la Mancha bajo jurisdicción del Reino Unido.

⁽¹⁾ Dictamen de 16 de septiembre de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 8 de octubre de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 14 de octubre de 2020.

⁽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⁾ DO L 29 de 31.1.2020, p. 7.

- (5) Para garantizar la explotación segura y eficiente de la conexión fija a través del canal de la Mancha procede que la Comisión Intergubernamental continúe siendo la única autoridad responsable de la seguridad de toda la infraestructura.
- (6) A tal efecto, la Decisión (UE) 2020/1531 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾ faculta a Francia, en determinadas condiciones, para negociar, firmar y celebrar un acuerdo internacional que complete el Tratado de Canterbury y mantenga a la Comisión Intergubernamental como única autoridad de seguridad competente para la aplicación del Derecho de la Unión en la conexión fija a través del canal de la Mancha.
- (7) A tal efecto, deben adoptarse normas específicas en relación con las autoridades de seguridad específicas, así como con la obligación de que el Estado miembro adopte todas las medidas necesarias para garantizar que la autoridad de seguridad específica o, en su defecto, su autoridad nacional de seguridad aplique en todo momento el Derecho de la Unión.
- (8) 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 tales cuestiones.
- (9) La Directiva (UE) 2016/798 debe por lo tanto modificarse en consecuencia.
- (10) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, garantizar la explotación segura y eficiente de la conexión fija a través del canal de la Mancha tras concluir el período transitorio, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a las dimensiones y efectos de la acción propuesta, puede lograrse 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 dicho objetivo.
- (11) 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

Modificaciones de la Directiva (UE) 2016/798

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

1) En el artículo 3, el punto 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7) “autoridad nacional de seguridad”:

- a) el organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad ferroviaria de conformidad con la presente Directiva;
- b) cualquier organismo al que varios Estados miembros hayan encomendado las funciones a que se refiere la letra a) para garantizar un régimen unificado de seguridad;
- c) cualquier organismo al que un Estado miembro y un tercer país hayan encomendado las funciones a que se refiere la letra a) 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 dicho Estado miembro haya celebrado tal acuerdo con arreglo a una facultad concedida por la Unión a tal efecto.».

2) En el artículo 16 se añaden los apartados siguientes:

«4. Cuando una estructura de ingeniería única esté situada en parte en un tercer país y en parte en un Estado miembro, dicho Estado miembro podrá designar, además de la autoridad nacional de seguridad competente para su territorio, y de conformidad con el artículo 3, punto 7, letra c), y con un acuerdo internacional celebrado por la Unión o cuya celebración sea autorizada por la Unión, a una autoridad de seguridad competente específicamente para esa estructura de ingeniería y todos los demás elementos de la infraestructura ferroviaria vinculados con ella (en lo sucesivo, “autoridad de seguridad específica”). De conformidad con tal acuerdo internacional, la autoridad nacional de seguridad podrá asumir temporalmente la competencia para la parte de la estructura de ingeniería situada en dicho Estado miembro.

⁽⁵⁾ 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 (véase la página 4 del presente Diario Oficial).

En el contexto de cualquier acuerdo internacional a que se refiere el párrafo primero, el Estado miembro en cuestión tomará todas las medidas de que disponga al amparo de tal acuerdo internacional para garantizar que la autoridad de seguridad específica cumple el Derecho de la Unión. A tal efecto, y si es necesario por motivos de seguridad ferroviaria, el Estado miembro en cuestión deberá invocar sin demora el derecho que le confiere dicho acuerdo internacional, en virtud del cual la autoridad nacional de seguridad está facultada para asumir la competencia exclusiva de la parte de la estructura de ingeniería situada en dicho Estado miembro.

5. Cuando en un litigio sujeto a arbitraje con arreglo a tal acuerdo internacional se plantee una cuestión de interpretación del Derecho de la Unión, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en lo sucesivo, "Tribunal de Justicia") será competente para pronunciarse con carácter prejudicial 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 conformidad con el artículo 267 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea se aplicarán, *mutatis mutandis*, a las cuestiones prejudiciales planteadas al Tribunal de Justicia en virtud del párrafo primero del presente apartado.

En caso de que el tribunal de arbitraje incumpla cualquier resolución del Tribunal de Justicia dictada de conformidad con el párrafo primero, el Estado miembro en cuestión invocará inmediatamente el derecho que le confiere el acuerdo internacional, en virtud del cual la autoridad nacional de seguridad está facultada para asumir la competencia exclusiva de la parte de la estructura de ingeniería situada en dicho Estado miembro.».

Artículo 2

Entrada en vigor

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 21 de octubre de 2020.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

D. M. SASSOLI

Por el Consejo

El Presidente

M. ROTH
