COMISIÓN EUROPEA
DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES

Bruselas, 19 de agosto de 2020
REV3 – Sustituye a la comunicación (REV2) a las partes interesadas de 28 de abril de 2020[1]

**COMUNICACIÓN A LAS PARTES INTERESADAS**

# RETIRADA DEL REINO UNIDO Y NORMAS DE LA UNIÓN EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

Desde el 1 de febrero de 2020, el Reino Unido se ha retirado de la Unión Europea y ha pasado a ser un «tercer país»[2]. El Acuerdo de Retirada[3] prevé un período transitorio que finalizará el 31 de diciembre de 2020. Hasta esa fecha, el Derecho de la Unión se aplica al y en el Reino Unido en su totalidad[4].

Durante el período transitorio, la Unión y el Reino Unido negociarán un acuerdo sobre una nueva asociación que contemple, en particular, una zona de libre comercio. Sin embargo, no es seguro que dicho acuerdo llegue a celebrarse y a entrar en vigor al final del período transitorio. En cualquier caso, tal acuerdo crearía una relación en la que las condiciones de acceso al mercado serán muy diferentes de la participación del Reino Unido en el mercado interior[5], en la unión aduanera de la UE y en el ámbito del IVA y los impuestos especiales.

Por consiguiente, se recuerda a todas las partes interesadas, y especialmente a los operadores económicos, la situación jurídica aplicable a partir del final del período transitorio (parte A). La presente Comunicación también explica determinadas disposiciones de separación pertinentes del Acuerdo de Retirada (parte B), así como las normas aplicables en Irlanda del Norte a partir del final del período transitorio (parte C).

---

1 La modificación se limita al primer punto de la sección B. de la presente comunicación.

2 Por tercer país se entiende todo país que no sea miembro de la UE.

3 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. 7 («Acuerdo de Retirada»).

4 A reserva de determinadas excepciones previstas en el artículo 127 del Acuerdo de Retirada, ninguna de las cuales es pertinente en el contexto de la presente Comunicación.

5 En particular, un acuerdo de libre comercio no contempla los conceptos del mercado interior (en el ámbito de los bienes y servicios), como el reconocimiento mutuo, el «principio del país de origen» y la armonización. Un acuerdo de libre comercio tampoco suprime las formalidades y controles aduaneros, en particular aquellos relativos al origen de las mercancías y sus insumos, así como las prohibiciones y restricciones de las importaciones y las exportaciones.

**Recomendaciones a las partes interesadas**

Para hacer frente a las consecuencias que se destacan en la presente Comunicación, se recomienda, en particular, a las partes interesadas que:

- garanticen que están establecidas en la Unión Europea cuando sea necesario para la obtención de las licencias pertinentes;

- garanticen una autorización por parte de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea o de las autoridades del Estado miembro[6];

- garanticen una certificación por parte de organismos notificados y organismos designados con sede en la UE.

Además, los maquinistas que posean una licencia/certificado expedido en el Reino Unido y trabajen en un Estado miembro deberán dar los pasos necesarios para obtener documentos de certificación válidos en la UE después del final del período transitorio. Por consiguiente, se pide a las empresas ferroviarias o los gestores de infraestructura de la Unión que empleen a maquinistas con documentos de certificación expedidos en el Reino Unido que informen a dichas personas de la necesidad de obtener nuevos documentos de certificación válidos en la UE después del final del período transitorio.

Las empresas ferroviarias que presten servicios transfronterizos entre el Reino Unido y la UE y que deseen continuar prestándolos después del final del período transitorio tendrán que garantizar que los maquinistas de los tramos de dichos servicios transfronterizos situados en el territorio de la UE tengan las licencias/certificados requeridos expedidos en la UE.

## A. SITUACIÓN JURÍDICA APLICABLE TRAS EL FINAL DEL PERÍODO TRANSITORIO

A partir del final del período transitorio, las normas de la Unión en el ámbito del transporte ferroviario dejarán de aplicarse al Reino Unido[7]. Esto tiene, en particular, las consecuencias siguientes:

### 1. LICENCIAS DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS

De conformidad con el capítulo III de la Directiva 2012/34/UE por la que se establece un espacio ferroviario europeo único[8], para poder prestar servicios de

[6] Por ejemplo, las empresas ferroviarias titulares de uno de estos certificados que deseen seguir operando en la UE después del final del período transitorio tendrán que solicitar un nuevo certificado de seguridad único bien a la Agencia o bien en un Estado miembro de la UE (si la zona de operaciones está restringida a dicho Estado miembro) de conformidad con el artículo 10 de la Directiva (UE) 2016/798.

[7] En lo que respecta a la aplicabilidad del Derecho de la UE sobre determinados productos ferroviarios a Irlanda del Norte, véase la parte C de la presente comunicación.

[8] 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).

transporte ferroviario, las empresas ferroviarias necesitan una licencia, que tienen derecho a solicitar en el Estado miembro de la Unión en el que estén establecidas. La licencia es válida en todo el territorio de la Unión, siempre que la empresa cumpla las obligaciones que figuran en el capítulo III de la Directiva 2012/34/UE. Las licencias expedidas por el Reino Unido dejarán de ser válidas en la UE una vez finalizado el período transitorio. Las empresas ferroviarias titulares de una de estas licencias que deseen seguir operando en la UE después del final del período transitorio tendrán que solicitar una nueva licencia en un Estado miembro de la UE de conformidad con el capítulo III de la Directiva 2012/34/UE.

Las empresas ferroviarias que presten servicios transfronterizos entre el Reino Unido y la UE y que deseen continuar prestándolos después del final del período transitorio tendrán que cumplir los requisitos legales aplicables tanto en la UE como en el Reino Unido. Así pues, dichas empresas tendrán que garantizar que tienen una licencia válida en la UE para los tramos de los servicios transfronterizos situados en el territorio de la UE. Del artículo 17, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE se desprende que el establecimiento en uno de los Estados miembros de la UE es condición indispensable para obtener una licencia de la UE.

## 2. SEGURIDAD FERROVIARIA E INTEROPERABILIDAD FERROVIARIA

Por lo que respecta a la Unión, las disposiciones relativas a la seguridad ferroviaria y a la interoperabilidad ferroviaria están recogidas en la Directiva (UE) 2016/798 sobre la seguridad ferroviaria[9] y en la Directiva (UE) 2016/797 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (versión refundida)[10], respectivamente. El Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), en el que la Unión y los Estados miembros que tienen sistema ferroviario[11] son partes, al igual que el Reino Unido, incluye igualmente normas sobre estos asuntos. Sin embargo, el COTIF no se aplica al tráfico limitado a la red de la UE (es decir, no procedente de ni con destino a un tercer país)[12].

### 2.1. Seguridad ferroviaria

De conformidad con el artículo 10 de la Directiva (UE) 2016/798, para poder acceder a la infraestructura ferroviaria de la Unión, una empresa ferroviaria deberá poseer un certificado de seguridad único expedido por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea o por un Estado miembro, esto último si la zona de operaciones está restringida a dicho Estado miembro. Los certificados de seguridad expedidos por el Reino Unido de conformidad con el artículo 10

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

[10] DO L 138 de 26.5.2016, p. 44.

[11] Malta y Chipre no tienen sistema ferroviario.

[12] Artículo 2 del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilna de 3 de junio de 1999 (http://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/02_COTIF/AG_10-5_ad1_e.pdf).

de la Directiva dejarán de ser válidos en la UE una vez finalizado el período transitorio.

De conformidad con el artículo 14, apartado 4, de la Directiva (UE) 2016/798, cada entidad encargada del mantenimiento de los vagones de mercancías está sujeta a un requisito de certificación. Los certificados expedidos por el Reino Unido dejarán de ser válidos en la UE una vez finalizado el período transitorio[13]. Las entidades encargadas del mantenimiento que sean titulares de un certificado expedido por el Reino Unido y que deseen proseguir sus actividades profesionales en la UE tendrán que solicitar un certificado en un Estado miembro de la UE.

Además, después del final del período transitorio, las entidades encargadas del mantenimiento podrán solicitar un certificado de acuerdo con el marco jurídico del COTIF[14].

## 2.2. Interoperabilidad ferroviaria

- Introducción en el mercado de productos ferroviarios cubiertos por la Directiva (UE) 2016/797: Para dichos productos, las especificaciones técnicas de interoperabilidad de la Unión establecen los procedimientos de evaluación de la conformidad aplicables y si es necesaria o no, para cada uno de ellos, la intervención de una tercera parte (organismo notificado u organismo designado). Por lo que respecta a la introducción en el mercado de dichos productos, la presente comunicación debe leerse junto con la comunicación genérica a los operadores económicos sujetos a la legislación de la Unión en materia de productos industriales[15], en particular su sección 2 sobre los procedimientos de evaluación de la conformidad y organismos notificados. Las consecuencias de la retirada del Reino Unido de la Unión que figuran en la comunicación genérica son plenamente aplicables a los certificados expedidos por los organismos que han sido notificados (en el caso de los organismos notificados) o designados (en el caso de los organismos designados) por el Reino Unido (en lo sucesivo «organismos notificados/organismos designados en el Reino Unido»). Los siguientes apartados tratan de los casos específicos relativos a la introducción en el mercado y uso de componentes de interoperabilidad, vehículos y subsistemas y a la entrada en servicio de instalaciones fijas.

---

[13] Lo mismo sucede con los certificados expedidos por los organismos de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento reconocidos por el Reino Unido o acreditados por el organismo de acreditación del Reino Unido de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (UE) n.º 445/2011 relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 653/2007 (DO L 122 de 11.5.2011, p. 22).

[14] Véanse el artículo 15, apartado 2, del apéndice G del COTIF, y las normas uniformes establecidas de conformidad con dicho artículo, en relación con la certificación de las entidades encargadas del mantenimiento en el marco del COTIF. Para la interacción entre las certificaciones de las entidades encargadas del mantenimiento de conformidad con la Directiva 2004/49/CE y con el marco del COTIF, véase el artículo 3 *bis*, apartado 5, del mismo apéndice.

[15] https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/getting-ready-end-transition-period_es.

- Introducción en el mercado y uso de los componentes de interoperabilidad: De conformidad con el artículo 8 y el artículo 10, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/797, la puesta en el mercado de un componente de interoperabilidad podrá requerir una evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso establecida por un organismo notificado. Cuando sea necesaria una evaluación establecida por un organismo notificado, las consecuencias de la retirada del Reino Unido de la Unión que figuran en la comunicación genérica relativa a los productos industriales a que se hace referencia en el párrafo anterior serán plenamente aplicables.

- Entrada en servicio de instalaciones fijas: De conformidad con el artículo 18 de la Directiva (UE) 2016/797, la entrada en servicio de las instalaciones fijas tiene que ser autorizada por la autoridad nacional de seguridad del Estado miembro en cuyo territorio estén situadas o explotadas. Las autorizaciones de entrada en servicio de conformidad con el artículo 18 de la Directiva (UE) 2016/797 después del final del período transitorio se basarán en los certificados de verificación expedidos por organismos notificados/organismos designados en la UE.

- Introducción en el mercado de vehículos y subsistemas móviles: De conformidad con el artículo 21 de la Directiva (UE) 2016/797, antes de ser utilizado en una red ferroviaria, un vehículo deberá estar autorizado para su puesta en el mercado por la entidad responsable de dicha autorización (la Agencia o la autoridad nacional competente)[16]. Después del final del período transitorio, las autorizaciones de puesta en el mercado de conformidad con los artículos 20, 21 y 24 de la Directiva (UE) 2016/797 se basarán en certificados de verificación expedidos por organismos notificados/organismos designados en la UE.

Después del final del período transitorio, la autorización para circular o el uso de material ferroviario autorizado en el Reino Unido para el tráfico internacional en la Unión se regirá por el COTIF, y en particular por sus apéndices G[17] y F[18][19]. Tal como se ha explicado, esto no incluye la

[16] Conforme a lo dispuesto en el artículo 21, apartado 8, de la Directiva (UE) 2016/797, «cuando el área de uso esté limitada a una o varias redes que se encuentren únicamente en un Estado miembro, la autoridad nacional de seguridad de ese Estado miembro podrá, bajo su propia responsabilidad y cuando así lo pida el solicitante, expedir la autorización de puesta en el mercado del vehículo.». En todos los demás casos, la entidad responsable de la autorización es la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

[17] «Reglas uniformes relativas a la admisión técnica de material ferroviario utilizado en tráfico internacional». Para la interacción entre las autorizaciones de vehículos de conformidad con la Directiva 2008/57/CE y con el marco del COTIF, véase el artículo 3 *bis* del apéndice G del COTIF.

[18] «Reglas uniformes relativas a la validación de normas técnicas y la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables al material ferroviario destinado a ser utilizado en tráfico internacional».

[19] En la práctica, las condiciones enumeradas en el artículo 3 *bis*, apartado 2, del apéndice G del COTIF solo se cumplen en los vagones denominados GE («go everywhere»). La aplicación del marco del

autorización para circular ni el uso en tráfico internacional limitado a la red de la UE (es decir, no procedente de ni con destino a un tercer país), que están regulados por el Derecho de la UE.

### 3. CERTIFICACIÓN DE LOS MAQUINISTAS DE LOCOMOTORAS

La Directiva 2007/59/CE[20] establece las condiciones y procedimientos para la certificación de los maquinistas que conduzcan locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Unión. En particular, exige que el maquinista obtenga una licencia específica y un certificado específico. La licencia es expedida por una autoridad competente de un Estado miembro, mientras que el certificado es expedido por las empresas ferroviarias y los gestores de infraestructuras. De conformidad con el artículo 7, una licencia expedida por un Estado miembro es válida en todo el territorio de la Unión, mientras que el certificado es válido solamente en aquellas infraestructuras y material rodante que se indiquen en el mismo.

Las licencias expedidas por el Reino Unido dejarán de ser válidas en la UE una vez finalizado el período transitorio.

De conformidad con el artículo 11, apartado 2, y con el artículo 20 de la Directiva 2007/59/CE, el solicitante de una licencia deberá demostrar su aptitud física mediante un examen médico realizado por un médico, acreditado por un organismo de acreditación de la UE o reconocido por un Estado miembro de la UE.

Las licencias expedidas después del final del período transitorio por un Estado miembro de la UE ya no podrán basarse en una confirmación de un médico acreditado por un organismo de acreditación del Reino Unido o reconocido por la autoridad nacional del Reino Unido. Las licencias expedidas por un Estado miembro de la UE antes del final del período transitorio sobre la base de una confirmación de un médico acreditado por el organismo de acreditación del Reino Unido o reconocido por la autoridad nacional del Reino Unido seguirán siendo válidas.

Los certificados expedidos por una empresa ferroviaria establecida en el Reino Unido dejarán de ser válidos en la UE una vez finalizado el período transitorio.

## B. DISPOSICIONES PERTINENTES DEL ACUERDO DE RETIRADA RELATIVAS A LA SEPARACIÓN

El artículo 41, apartado 1, del Acuerdo de Retirada dispone que un bien real e individualmente identificable introducido legalmente en el mercado de la Unión o del Reino Unido antes del final del período transitorio podrá seguir comercializándose en el

---

COTIF a otros vehículos (como las locomotoras y el material rodante de viajeros) no garantiza, en la práctica, la equivalencia entre la admisión conforme a las normas uniformes del COTIF y la autorización de entrada en servicio de la UE.

[20] Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad (DO L 315 de 3.12.2007, p. 51).

mercado de la Unión o del Reino Unido y circular entre estos dos mercados hasta que llegue al usuario final.

Al operador económico que invoque dicha disposición le corresponderá la carga de la prueba, por medio de cualquier documento pertinente, de que el bien ha sido introducido en el mercado de la Unión o del Reino Unido antes del final del período transitorio[21].

A los efectos de dicha disposición, se entenderá por «introducción en el mercado» el primer suministro, remunerado o gratuito, de un bien para su distribución, consumo o utilización en el mercado en el transcurso de una actividad comercial[22]. El «suministro de un bien para su distribución, consumo o utilización» significa que, «una vez terminada la fase de fabricación, un bien real e individualmente identificable es objeto de un acuerdo escrito o verbal entre dos o más personas físicas o jurídicas para la transmisión de la propiedad, cualquier otro derecho real o la posesión del bien en cuestión, o es objeto de una oferta a una persona física o jurídica o a varias para celebrar dicho acuerdo»[23].

El artículo 41, apartado 1, letra b), del Acuerdo de Retirada dispone que un bien real e individualmente identificable introducido legalmente en el mercado de la UE o del Reino Unido antes del final del período transitorio podrá ponerse en servicio en la UE o en el Reino Unido.

Concretamente, esto significa, en el sector ferroviario, lo siguiente:

- Un componente de interoperabilidad puesto en el mercado antes del final del período transitorio con un certificado de conformidad o de idoneidad para el uso expedido por un organismo notificado en el Reino Unido podrá utilizarse, mientras dure la validez de los certificados de conformidad o de idoneidad para el uso, en vehículos o subsistemas.

- Las autorizaciones para la entrada en servicio de instalaciones fijas puestas en el mercado antes del final del período transitorio conservarán su validez después del final del período transitorio incluso si han sido autorizadas sobre la base de certificados de verificación expedidos por organismos notificados/organismos designados en el Reino Unido.

- Las autorizaciones para la introducción en el mercado de vehículos puestos en el mercado antes del final del período transitorio conservarán su validez en la zona definida para su uso dentro de la UE después del final del período transitorio incluso si han sido autorizados sobre la base de certificados de verificación expedidos por organismos notificados/organismos designados en el Reino Unido. Lo mismo sucede con las autorizaciones para la introducción en el mercado de subsistemas móviles.

[21] Artículo 42 del Acuerdo de Retirada.

[22] Artículo 40, letras a) y b), del Acuerdo de Retirada.

[23] Artículo 40, letra c), del Acuerdo de Retirada.

## C. NORMAS APLICABLES EN IRLANDA DEL NORTE DESPUÉS DEL FINAL DEL PERÍODO TRANSITORIO

Después del final del período transitorio, se aplicará el Protocolo sobre Irlanda/Irlanda del Norte («Protocolo IE/NI»)[24]. El Protocolo IE/NI está sujeto al consentimiento periódico de la Asamblea Legislativa de Irlanda del Norte, y su período inicial de aplicación tiene una duración de cuatro años después del final del período transitorio[25].

El Protocolo IE/NI establece que determinadas disposiciones del Derecho de la Unión sean aplicables a y en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte. En el Protocolo IE/NI, la Unión y el Reino Unido han acordado asimismo que, en la medida en que las normas de la Unión se apliquen a y en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte, Irlanda del Norte será tratada como si fuera un Estado miembro[26].

El Protocolo IE/NI dispone que la Directiva (UE) 2016/797 se aplique a y en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte, en la medida en que se trate de condiciones y especificaciones técnicas para la introducción en el mercado, la entrada en servicio y la libre circulación de productos ferroviarios[27].

Esto significa que debe entenderse que las referencias a la Unión en las partes A.2.2 y B de la presente comunicación incluyen a Irlanda del Norte, mientras que las referencias al Reino Unido deben entenderse como referencias hechas únicamente a Gran Bretaña.

Más concretamente, esto significa, entre otras cosas, lo siguiente:

- los productos ferroviarios introducidos en el mercado o puestos en servicio en Irlanda del Norte deberán cumplir la Directiva (UE) 2016/797.

No obstante, el Protocolo IE/NI excluye la posibilidad de que el Reino Unido, con respecto a Irlanda del Norte:

- participe en el proceso de elaboración y toma de decisiones de la Unión[28];

- ponga en marcha procedimientos de objeción, salvaguardia o arbitraje en la medida en que se refieran a reglamentaciones, normas, evaluaciones, registros, certificados, homologaciones y autorizaciones expedidos o llevados a cabo por Estados miembros de la UE[29];

---

24 Artículo 185 del Acuerdo de Retirada.

25 Artículo 18 del Protocolo IE/NI.

26 Artículo 7, apartado 1, del Acuerdo de Retirada, leído en relación con el artículo 13, apartado 1, del Protocolo IE/NI.

27 Artículo 5, apartado 4, del Protocolo IE/NI y sección 28 del anexo 2 de dicho Protocolo.

28 En los casos en que resulte necesario proceder a intercambios de información o consultas mutuas, tales actividades se realizarán en el seno del grupo de trabajo consultivo mixto establecido en el artículo 15 del Protocolo IE/NI.

29 Artículo 7, apartado 3, párrafo quinto, del Protocolo IE/NI.

- actúe como autoridad principal en evaluaciones, exámenes y autorizaciones[30];

- invoque el principio del país de origen o el reconocimiento mutuo respecto a productos introducidos legalmente en el mercado de Irlanda del Norte; o a certificados expedidos por organismos establecidos en el Reino Unido[31].

Más concretamente, este último punto significa, entre otras cosas, lo siguiente:

- Las autorizaciones expedidas después del final del período transitorio por el Reino Unido respecto a Irlanda del Norte para la entrada en servicio de instalaciones fijas o para la puesta en el mercado de vehículos no serán válidas en la UE.

- Los organismos establecidos en Irlanda del Norte pueden certificar productos, pero los certificados expedidos por los organismos notificados en Irlanda del Norte solo son válidos en Irlanda del Norte, y no en la Unión Europea[32].

- Cuando un producto haya sido certificado por un organismo notificado de Irlanda del Norte, deberá colocarse la indicación «UK(NI)» junto al marcado CE o cualquier otro marcado de conformidad aplicable[33]. Este marcado distintivo permite identificar los productos que pueden introducirse legalmente en el mercado de Irlanda del Norte, pero no de la Unión Europea.

En el sitio web de la Comisión sobre transporte ferroviario (https://ec.europa.eu/transport/modes/rail_en) se ofrece información general sobre las normas relativas al transporte por ferrocarril en la Unión. Estas páginas se actualizarán con información adicional, en caso necesario.

Comisión Europea
Dirección General de Movilidad y Transportes

[30] Artículo 13, apartado 6, del Protocolo IE/NI.

[31] Artículo 7, apartado 3, párrafo primero, del Protocolo IE/NI.

[32] Artículo 7, apartado 3, párrafo cuarto, del Protocolo IE/NI.

[33] Artículo 7, apartado 3, párrafo cuarto, del Protocolo IE/NI.