



BOLETÍN OFICIAL DO  
**PARLAMENTO DE GALICIA**

---

XI lexislatura  
Número 64  
17 de decembro de 2020



## SUMARIO

---

### 1. Procedementos parlamentarios

#### 1.3. Procedementos de control e impulso

##### 1.3.6. Proposicións non de lei

##### 1.3.6.2. Proposicións non de lei en Comisión

##### 1.3.6.2.4. Proposicións tramitadas

#### COMISIÓN 6ª, INDUSTRIA, ENERXÍA, COMERCIO E TURISMO

#### Aprobación sen modificacións

##### I 5433 (11/PNC-000653)

Grupo Parlamentario Popular de Galicia

Verea Fraiz, Borja e seis deputados/as máis

Sobre a demanda que debe realizar o Goberno galego ao Goberno central en relación co número de prazas do programa de termalismo social que ofrece o Imserso nos balnearios galegos para o ano 2021 nos orzamentos xerais do Estado [22262](#)

##### I 6161 (11/PNC-000740)

Grupo Parlamentario Popular de Galicia

Tellado Filgueira, Miguel Ángel e seis deputados/as máis

Sobre a demanda que debe realizar o Goberno galego ao Goberno central en relación cos tramos fiscais do imposto de matriculación [22262](#)

#### Aprobación por unanimidade con modificacións

##### I 4367 (11/PNC-000514)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Seco García, Martín e Gallego Sanromán, María Leticia

Sobre a actuación que debe levar a cabo o Goberno galego para acadar a homologación do Camiño dos Faros como ruta de gran percorrido (GR) e planificar o seu futuro [22263](#)

##### I 5380 (11/PNC-000645)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Aira Díaz, María del Carmen e tres deputados/as máis

Sobre a actuación que debe levar a cabo o Goberno galego para mellorar a dixitalización do rural de Galicia [22263](#)

#### Aprobación por unanimidade sen modificacións

##### I 4061 (11/PNC-000475)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Pérez López, Daniel e tres deputados/as máis

Sobre a ampliación do polígono industrial de Bértoa, en Carballo [22264](#)



## Rexeitamento da iniciativa

### I 5563 (11/PNC-000667)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Gallego Sanromán, María Leticia e tres deputados/as máis

Sobre as actuacións que debe levar a cabo o Goberno galego para paliar o impacto no sector turístico da situación xerada pola covid-19

[22264](#)

## COMISIÓN 8ª, PESCA E MARISQUEO

### Retirada iniciativa en comisión

### I 5882 (11/PNC-000707)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Otero Rodríguez, Patricia e Torrado Quintela, Julio

Sobre a aprobación e o establecemento polo Goberno galego dun protocolo de actuación específico para os casos de positivos en covid-19 entre as tripulacións dos barcos que cheguen aos portos de Galicia

[22264](#)

### Aprobación sen modificacións

### I 2710 (11/PNC-000293)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Pérez Fernández, Rosana e dous deputados/as máis

Sobre as demandas que debe realizar o Goberno galego ao Goberno central, en concreto ao Ministerio de Transición Ecolóxica, en relación co artigo 18 do Proxecto de lei de cambio climático e transición enerxética, así como con calquera modificación da Lei de costas referida á vixencia das concesións administrativas asentadas á beira do mar

[22265](#)

## 1.4. Procedementos de información

### 1.4.4. Preguntas

#### 1.4.4.4. Preguntas de iniciativa popular

### Admisión a trámite e publicación

### I 6440 (11/PDC-000002)

Pregunta de iniciativa popular sobre as previsións da Xunta de Galicia respecto da adopción das medidas necesarias e o impulso dos acordos precisos para a posta en marcha dunha tarxeta sanitaria única no Sistema Nacional de Saúde

[22278](#)

## 1.5. Procedementos relativos a outras institucións e órganos

### 1.5.4. De ámbito europeo

#### 1.5.4.1. Unión Europea

I Resolución da Presidencia, do 15 de decembro de 2020, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Consulta sobre a aplicación do prin-



cipio de subsidiariedade relativo á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre normas comúns para garantir as conexións básicas do transporte de mercadorías e viaxeiros por estrada ao final do período transitorio mencionado no Acordo de Retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión Europea e a Comunidade Europea da Enerxía Atómica (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2020) 826 final] [2020/0362 ( COD)]

-11/UECS-000038 (6512) Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativo á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre normas comúns para garantir as conexións básicas do transporte de mercadorías e viaxeiros por estrada ao final do período transitorio mencionado no Acordo de Retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión Europea e a Comunidade Europea da Enerxía Atómica (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2020) 826 final] [2020/0362 ( COD)] [22282](#)

■ Resolución da Presidencia, do 16 de decembro de 2020, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativo á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre determinados aspectos da seguridade aérea polo que respecta ao final do período transitorio mencionado no Acordo sobre a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión Europea e da Comunidade Europea da Enerxía Atómica (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2020) 828 final] [ COM(2020) 828 final anexo] [2020/0364 ( COD)]

-11/UECS-000039 (6549) Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativo á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre determinados aspectos da seguridade aérea polo que respecta ao final do período transitorio mencionado no Acordo sobre a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión Europea e da Comunidade Europea da Enerxía Atómica (Texto pertinente para efectos do EEE) [ COM(2020) 828 final] [ COM(2020) 828 final anexo] [2020/0364 ( COD)] [22306](#)

## 2. Elección e composición do Parlamento, réxime e goberno interior, organización e funcionamento

### 2.2. Composición do Parlamento e dos seus órganos

#### 2.2.1. Composición do Pleno

■ Acordo da Mesa do Parlamento, do 15 de decembro de 2020, polo que se toma coñecemento do acordo da Xunta Electoral de Galicia polo que se proclama deputada electa do Parlamento de Galicia, pola circunscrición electoral da Coruña, a dona Ana Belén García Vidal [22268](#)

■ Acordo da Mesa do Parlamento, do 15 de decembro de 2020, polo que se toma coñecemento do acordo da Xunta Electoral de Galicia polo que se proclama deputada electa do Parlamento de Galicia, pola circunscrición electoral de Pontevedra, a dona María Felisa Rodríguez Carrera [22269](#)

■ Acordo da Mesa do Parlamento, do 15 de decembro de 2020, polo que se toma coñecemento do acordo da Xunta Electoral de Galicia polo que se proclama deputada electa do Parlamento de Galicia, pola circunscrición electoral de Pontevedra, a don Manuel Santos Costa [22270](#)



### 2.2.5. Composición das comisións

Resolución da Presidencia, do 15 de decembro de 2020, pola que se admite a trámite o escrito do portavoz do G. P. Popular de Galicia polo que comunica cambios na representación do seu grupo nas comisións parlamentarias (doc. núm. 6524) [22319](#)

### 2.4.3. Convocatorias

Sesión plenaria (día 21 de decembro, ás 10 horas) [22271](#)

Sesión plenaria (día 22 de decembro, ás 10 horas) [22272](#)

## 3. Administración do Parlamento de Galicia

### 3.2. Recursos humanos

Acordo do Tribunal cualificador do concurso para a provisión por promoción interna dun posto de administrativo do Parlamento de Galicia polo que se fai publica a puntuación provisional acadado polo único aspirante na fase de concurso [22277](#)



## 1. Procedementos parlamentarios

### 1.3. Procedementos de control e impulso

#### 1.3.6. Proposicións non de lei

##### 1.3.6.2. Proposicións non de lei en Comisión

###### 1.3.6.2.4. Proposicións tramitadas

#### COMISIÓN 6ª, INDUSTRIA, ENERXÍA, COMERCIO E TURISMO

A Comisión 6ª, Industria, Enerxía, Comercio e Turismo, na súa sesión do 16 de decembro de 2020, adoptou os seguintes acordos:

#### Aprobación sen modificacións

- 5433 (11/PNC-000653)

Grupo Parlamentario Popular de Galicia

Verea Fraiz, Borja e seis deputados/as máis

Sobre a demanda que debe realizar o Goberno galego ao Goberno central en relación co número de prazas do programa de termalismo social que ofrece o Imserso nos balnearios galegos para o ano 2021 nos orzamentos xerais do Estado

BOPG nº 52, do 25.11.2020

Sométese a votación e resulta aprobada sen modificacións por 10 votos a favor, 0 votos en contra e 2 abstencións.

O texto aprobado é o seguinte:

«O Parlamento de Galicia insta a Xunta de Galicia a solicitar ao Goberno do Estado a compensar as cancelacións dos programas do Imserso cun incremento do número de prazas, como mínimo de ata 40.000, do Programa de Termalismo Social que o Imserso ofrece nos balnearios galegos, para o ano 2021.»

- 6161 (11/PNC-000740)

Grupo Parlamentario Popular de Galicia

Tellado Filgueira, Miguel Ángel e seis deputados/as máis

Sobre a demanda que debe realizar o Goberno galego ao Goberno central en relación cos tramos fiscais do imposto de matriculación. (Procedemento de urxencia)

BOPG nº 59, do 09.12.2020

Sométese a votación e resulta aprobada sen modificacións por 7 votos a favor, 2 votos en contra e 3 abstencións.

O texto aprobado é o seguinte:

«O Parlamento de Galicia insta a Xunta de Galicia a demandar do Goberno de España a modificación dos tramos fiscais do imposto de matriculación para adecualo ao novo sistema de medición de



emisións WLTP que entrará en vigor o vindeiro 1 de xaneiro de 2021 co fin de evitar un encarece-  
mento automático con respecto a este ano.»

### **Aprobación por unanimidade con modificacións**

- 4367 (11/PNC-000514)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Seco García, Martín e Gallego Sanromán, María Leticia

Sobre a actuación que debe levar a cabo o Goberno galego para acadar a homologación do Camiño  
dos Faros como ruta de gran percorrido (GR) e planificar o seu futuro

BOPG nº 40, do 04.11.2020

Sométese a votación e resulta aprobada con modificacións respecto do texto orixinal, pola unani-  
midade dos 12 deputados e deputadas presentes.

O texto aprobado é o seguinte:

«O Parlamento de Galicia insta o Goberno galego a constituír una mesa de traballo coa Deputación  
da Coruña, os alcaldes dos nove concellos polos que transcorre o Camiño dos Faros, a CMAT, a Aso-  
ciación o Camiño dos Faros, a Federación Galega de Montañismo e aqueloutros organismos e co-  
lectivos que a propia mesa estime conveniente polo seu recoñecemento e competencias nos  
ámbitos que o asunto requira, co obxecto de conseguir a homologación do camiño como ruta de  
gran percorrido (GR) e planificar o futuro dunha actividade de vital importancia para Bergantiños e  
a Costa da Morte.»

- 5380 (11/PNC-000645)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Aira Díaz, María del Carmen e tres deputados/as máis

Sobre a actuación que debe levar a cabo o Goberno galego para mellorar a dixitalización do rural  
de Galicia

BOPG nº 52, do 25.11.2020

Sométese a votación e resulta aprobada con modificacións respecto do texto orixinal, pola unani-  
midade dos 12 deputados e deputadas presentes.

O texto aprobado é o seguinte:

«O Parlamento galego insta a Xunta de Galicia para que se dirixa ao Goberno do Estado co fin de  
que este estableza os mecanismo legais e económicos necesarios para que na Galicia rural exista  
una cobertura TDT, de conexión móbil e de conexión a Internet con banda larga que non estableza  
diferenzas entre as persoas, empresas ou particulares polo lugar onde vivan, máxime cando haberá  
fondos europeos no 2021-2027 que permitirán este impulso.

Así mesmo, o Parlamento insta a Xunta a impulsar os mecanismos para, en colaboración co Go-  
berno do Estado, non deixar Galicia atrás na repartición dos fondos europeos e na súa aplicación  
no rural.»



## Aprobación por unanimidade sen modificacións

- 4061 (11/PNC-000475)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Pérez López, Daniel e tres deputados/as máis

Sobre a ampliación do polígono industrial de Bértoa, en Carballo

BOPG nº 36, do 28.10.2020

Sométese a votación e resulta aprobada sen modificacións pola unanimidade dos 12 deputados e deputadas presentes.

O texto aprobado é o seguinte:

«O Parlamento insta a Xunta de Galicia a ampliar, na maior brevidade, o polígono industrial de Bértoa, en Carballo.»

## Rexeitamento da iniciativa

- 5563 (11/PNC-000667)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Gallego Sanromán, María Leticia e tres deputados/as máis

Sobre as actuacións que debe levar a cabo o Goberno galego para paliar o impacto no sector turístico da situación xerada pola covid-19

BOPG nº 52, do 25.11.2020

Sométese a votación e resulta rexeitada por 5 votos a favor, 7 votos en contra e 0 abstencións.

Santiago de Compostela, 16 de decembro de 2020

María Montserrat Prado Cores

Vicepresidenta 2ª

## COMISIÓN 8ª, PESCA E MARISQUEO

A Comisión 8ª, Pesca e Marisqueo, na súa sesión do 15 de decembro de 2020, adoptou os seguintes acordos:

### Retirada iniciativa en comisión

- 5882 (11/PNC-000707)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Otero Rodríguez, Patricia e Torrado Quintela, Julio

Sobre a aprobación e o establecemento polo Goberno galego dun protocolo de actuación específico para os casos de positivos en covid-19 entre as tripulacións dos barcos que cheguen aos portos de Galicia

BOPG nº 56, do 02.12.2020





## Aprobación sen modificacións

- 2710 (11/PNC-000293)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Pérez Fernández, Rosana e dous deputados/as máis

Sobre as demandas que debe realizar o Goberno galego ao Goberno central, en concreto ao Ministerio de Transición Ecolóxica, en relación co artigo 18 do Proxecto de lei de cambio climático e transición enerxética, así como con calquera modificación da Lei de costas referida á vixencia das concesións administrativas asentadas á beira do mar

BOPG nº 27, do 07.10.2020

Sométese a votación e resulta aprobada sen modificacións por 10 votos a favor, 0 votos en contra e 2 abstencións.

O texto aprobado é o seguinte:

«O Parlamento de Galicia insta o Goberno galego a demandar do Goberno do Estado, nomeadamente do Ministerio de Transición Ecolóxica, a supresión de oficio do artigo 18 do actual proxecto de lei de cambio climático e transición enerxética, así como a consensuar co sector mar-industria galego calquera modificación da Lei de costas no referido á vixencia das concesións administrativas asentadas á beira do mar.»

Santiago de Compostela, 15 de decembro de 2020

María Montserrat Prado Cores

Vicepresidenta 2ª

## 1.4. Procedementos de información

### 1.4.4. Preguntas

#### 1.4.4.4. Preguntas de iniciativa popular

A Mesa do Parlamento, na súa sesión do día 15 de decembro de 2020, adoptou os seguintes acordos:

### Admisión a trámite e publicación

- 6440 (11/PDC-000002)

Pregunta de iniciativa popular sobre as previsións da Xunta de Galicia respecto da adopción das medidas necesarias e o impulso dos acordos precisos para a posta en marcha dunha tarxeta sanitaria única no Sistema Nacional de Saúde

A Mesa acorda:

1º. A admisión a trámite e a cualificación como pregunta de iniciativa popular.

2º. A súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.



3º. De conformidade co previsto no Regulamento do Parlamento e no artigo 17, apartado terceiro, da Lei 7/ 2015, do 7 de agosto, de iniciativa lexislativa popular e participación cidadá no Parlamento de Galicia, os deputados e deputadas poden asumir como propias e convertelas en preguntas con resposta escrita ou oral no prazo de 15 días hábiles, incluídos os sábados, a partir do día seguinte á publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*. Así, a través do rexistro electrónico, aberto as 24 horas do día, poderá producirse a asunción só a partir das 00.00 horas de inicio do día seguinte á publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*. Tal e como prevé o artigo citado, de seren varios os deputados ou deputadas que manifesten a súa asunción, a pregunta será asignada ao primeiro que o solicite.

Santiago de Compostela, 16 de decembro de 2020

Diego Calvo Pouso

Vicepresidente 1º

## 1.5. Procedementos relativos a outras institucións e órganos

### 1.5.4. De ámbito europeo

#### 1.5.4.1. Unión Europea

**Resolución da Presidencia, do 15 de decembro de 2020, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativo á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre normas comúns para garantir as conexións básicas do transporte de mercadorías e viaxeiros por estrada ao final do período transitorio mencionado no Acordo de Retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión Europea e a Comunidade Europea da Enerxía Atómica (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2020) 826 final] [2020/0362 ( COD)]**

-11/UECS-000038 (6512) Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativo á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre normas comúns para garantir as conexións básicas do transporte de mercadorías e viaxeiros por estrada ao final do período transitorio mencionado no Acordo de Retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión Europea e a Comunidade Europea da Enerxía Atómica (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2020) 826 final] [2020/0362 ( COD)]

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 6512, o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á solicitude da Comisión Mixta para a Unión Europea en relación coa Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativo á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre normas comúns para garantir as conexións básicas do transporte de mercadorías e viaxeiros por estrada ao final do período transitorio mencionado no Acordo de Retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión Europea e a Comunidade Europea da Enerxía Atómica (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2020) 826 final] [2020/0362 ( COD)].

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos lexislativos da Unión Europea (nos BOPG núms. 276, do 16 de xullo de 2010, e 446, do 7 de abril de 2011), resolvo:



1º. Trasladar o referido escrito á Comisión 2ª, Ordenación do Territorio, Obras Públicas, Medio Ambiente e Servizos, e mais aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.

2º. Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do proxecto de acto lexislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto lexislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiariedade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.

A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

3º. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa que teña lugar.

Santiago de Compostela, 15 de decembro de 2020

Miguel Ángel Santalices Vieira

Presidente

**Resolución da Presidencia, do 16 de decembro de 2020, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativo á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre determinados aspectos da seguridade aérea polo que respecta ao final do período transitorio mencionado no Acordo sobre a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión Europea e da Comunidade Europea da Enerxía Atómica (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2020) 828 final] [ COM(2020) 828 final anexo] [2020/0364 ( COD)]**

-11/UECS-000039 (6549) Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativo á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre determinados aspectos da seguridade aérea polo que respecta ao final do período transitorio mencionado no Acordo sobre a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión Europea e da Comunidade Europea da Enerxía Atómica (Texto pertinente para efectos do EEE) [ COM(2020) 828 final] [ COM(2020) 828 final anexo] [2020/0364 ( COD)]

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 6549, o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á solicitude da Comisión Mixta para a Unión Europea en relación coa Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativo á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre determinados aspectos da seguridade aérea polo que respecta ao final do período transitorio mencionado no Acordo sobre a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión Europea e da Comunidade Europea da Enerxía Atómica (Texto pertinente para efectos do EEE) [ COM(2020) 828 final] [ COM(2020) 828 final anexo] [2020/0364 ( COD)].



Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos lexislativos da Unión Europea (nos BOPG núms. 276, do 16 de xullo de 2010, e 446, do 7 de abril de 2011), resolvo:

1º. Trasladar o referido escrito á Comisión 2ª, Ordenación do Territorio, Obras Públicas, Medio Ambiente e Servizos, e mais aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.

2º. Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do proxecto de acto lexislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto lexislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiariedade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.

A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

3º. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa que teña lugar.

Santiago de Compostela, 16 de decembro de 2020  
Miguel Ángel Santalices Vieira  
Presidente

## **2. Elección e composición do Parlamento, réxime e goberno interior, organización e funcionamento**

### **2.2. Composición do Parlamento e dos seus órganos**

#### **2.2.1. Composición do Pleno**

#### **Acordo da Mesa do Parlamento, do 15 de decembro de 2020, polo que se toma coñecemento do acordo da Xunta Electoral de Galicia polo que se proclama deputada electa do Parlamento de Galicia, pola circunscrición electoral da Coruña, a dona Ana Belén García Vidal**

A Mesa do Parlamento, na súa sesión do día 15 de decembro de 2020, adoptou o seguinte acordo:

Examínase o acordo da Xunta Electoral de Galicia do 14 de decembro de 2020 polo que se proclama deputada electa da Cámara galega a dona Ana Belén García Vidal, candidata do Partido Popular nas eleccións autonómicas de 2020 pola circunscrición electoral da Coruña, como consecuencia da vacante, por incompatibilidade sobrevida, do deputado D. Martín Fernández Prado, así como da correspondente credencial que o acredita como tal (doc. 6462).

A Mesa adopta o seguinte acordo:



1º. Tomar coñecemento do acordo da Xunta Electoral de Galicia do 14 de decembro de 2020 polo que se proclama deputada electa da Cámara galega a dona Ana Belén García Vidal, con efectos xurídicos desde o 14 de decembro de 2020.

2º. Tomar coñecemento da credencial expedida polo citado órgano da Administración electoral.

3º. Comunicar este acordo á Intervención e Asuntos Económicos, ao Servizo de Persoal e Réxime Interior e aos servizos de Tecnoloxías da Información e de Asistencia Parlamentaria e ao Servizo de Publicacións.

4º. Publicar este acordo no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.

Santiago de Compostela, 16 de decembro de 2020

Miguel Ángel Santalices Vieira

Presidente

**Acordo da Mesa do Parlamento, do 15 de decembro de 2020, polo que se toma coñecemento do acordo da Xunta Electoral de Galicia polo que se proclama deputada electa do Parlamento de Galicia, pola circunscrición electoral de Pontevedra, a dona María Felisa Rodríguez Carrera**

A Mesa do Parlamento, na súa sesión do día 15 de decembro de 2020, adoptou o seguinte acordo:

Examínase o acordo da Xunta Electoral de Galicia do 14 de decembro de 2020 polo que se proclama deputada electa da Cámara galega a dona María Felisa Rodríguez Carrera, candidata do Partido Popular nas eleccións autonómicas de 2020 pola circunscrición electoral de Pontevedra, como consecuencia da vacante, por incompatibilidade sobrevida, do deputado D. Jesús Vázquez Almuíña, así como da correspondente credencial que o acredita como tal (doc. 6460).

A Mesa adopta o seguinte ACORDO:

1º. Tomar coñecemento do acordo da Xunta Electoral de Galicia do 14 de decembro de 2020 polo que se proclama deputada electa da Cámara galega a dona María Felisa Rodríguez Carrera, con efectos xurídicos desde o 14 de decembro de 2020.

2º. Tomar coñecemento da credencial expedida polo citado órgano da administración electoral.

3º. Comunicar este acordo á Intervención e Asuntos Económicos, ao Servizo de Persoal e Réxime Interior e aos servizos de Tecnoloxías da Información e de Asistencia Parlamentaria e ao Servizo de Publicacións.

4º. Publicar este acordo no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.

Santiago de Compostela, 16 de decembro de 2020

Miguel Ángel Santalices Vieira

Presidente



### **Acordo da Mesa do Parlamento, do 15 de decembro de 2020, polo que se toma coñecemento do acordo da Xunta Electoral de Galicia polo que se proclama deputada electa do Parlamento de Galicia, pola circunscrición electoral de Pontevedra, a don Manuel Santos Costa**

A Mesa do Parlamento, na súa sesión do día 15 de decembro de 2020, adoptou o seguinte acordo:

Examínase o acordo da Xunta Electoral de Galicia do 14 de decembro de 2020 polo que se proclama deputado electo da Cámara galega a don Manuel Santos Costa, candidato do Partido Popular nas eleccións autonómicas de 2020 pola circunscrición electoral de Pontevedra, como consecuencia da vacante, por incompatibilidade sobrevida, do deputado don José Manuel Torres Courís, así como da correspondente credencial que o acredita como tal (doc. 6461).

A Mesa adopta o seguinte ACORDO:

1º. Tomar coñecemento do acordo da Xunta Electoral de Galicia do 14 de decembro de 2020 polo que se proclama deputado electo da Cámara galega a don Manuel Santos Costa, con efectos xurídicos desde o 14 de decembro de 2020.

2º. Tomar coñecemento da credencial expedida polo citado órgano da Administración electoral.

3º. Comunicar este acordo á Intervención e Asuntos Económicos, ao Servizo de Persoal e Réxime Interior e aos servizos de Tecnoloxías da Información e de Asistencia Parlamentaria e ao Servizo de Publicacións.

4º. Publicar este acordo no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.

Santiago de Compostela, 16 de decembro de 2020

Miguel Ángel Santalices Vieira

Presidente

### **2.2.5. Composición das comisións**

#### **Resolución da Presidencia, do 15 de decembro de 2020, pola que se admite a trámite o escrito do portavoz do G. P. Popular de Galicia polo que comunica cambios na representación do seu grupo nas comisións parlamentarias (doc. núm. 6524)**

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 6524, o escrito do portavoz do G. P. Popular de Galicia polo que comunica cambios na representación do seu grupo nas comisións parlamentarias.

A Presidencia, en uso da delegación temporal de competencias de xestión ordinaria da Mesa do Parlamento na Presidencia da Cámara (Acordo da Mesa do Parlamento do 17 de agosto de 2020, publicado no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia* núm. 5 do 20 de agosto de 2020), resolve:

1º. Tomar coñecemento dos seguintes cambios na representación do G. P. Popular de Galicia nas seguintes comisións parlamentarias:



— Comisión 1ª, Institucional, de Administración Xeral, Xustiza e Interior:

Baixa: Rubén Lorenzo Gómez

Alta: Ana Belén García Vidal

— Comisión 3ª, Economía, Facenda e Orzamentos:

Baixa: Marta Nóvoa Iglesias

Altas: Manuel Santos Costa

— Comisión 4ª, Educación e Cultura:

Alta: María Felisa Rodríguez Carrera

— Comisión 7ª, Agricultura, Alimentación, Gandería e Montes:

Alta: María Felisa Rodríguez Carrera

— Comisión 8ª, Pesca e Marisqueo:

Baixas: Rubén Lorenzo Gómez e Borja Vereá Fraiz

Altas: Ana Belén García Vidal e Manuel Santos Costa

2º. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa do Parlamento que teña lugar.

3º. Publicar este acordo no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.

Santiago de Compostela, 10 de decembro de 2020

Miguel Ángel Santalices Vieira

Presidente

### 2.4.3. Convocatorias

#### Sesión plenaria (día 21 de decembro, ás 10 horas)

A Presidencia, de conformidade co disposto no artigo 53 do Regulamento do Parlamento, resolveu convocar o Pleno do Parlamento para realizar unha sesión o próximo día 21 de decembro de 2020, ás 10:00 horas, no pazo do Parlamento.

De acordo coa Xunta de Portavoces e a Mesa, na reunión do día 15 de decembro de 2020, a orde do día da sesión é a seguinte:

Punto preliminar

Prestación de promesa ou xuramento de acatar e gardar fidelidade á Constitución e ao Estatuto de autonomía de Galicia das novas deputadas, dona Ana Belén García Vidal e dona María Felisa Rodríguez Carrera, e do novo deputado, don Manuel Santos Costa



## Punto 1. Textos legislativos

### 1.1 Debate de totalidade do Proxecto de lei de orzamentos xerais da comunidade autónoma de Galicia para o ano 2021 (doc. núm. 5731, 11/PL-000007)

Publicación da iniciativa, BOPG nº 51, do 23.11.2020

Publicación da corrección de erros, BOPG nº 56, do 02.12.2020

Publicación das emendas á totalidade, BOPG nº 62, do 15.12.2020

### 1.2 Debate de totalidade do Proxecto de lei medidas fiscais e administrativas (doc. núm. 5734, 11/PL-000008)

Publicación da iniciativa, BOPG nº 51, do 23.11.2020

Publicación das emendas á totalidade, BOPG nº 62, do 15.12.2020

Santiago de Compostela, 15 de decembro de 2020

Miguel Ángel Santalices Vieira

Presidente

## Sesión plenaria (día 22 de decembro, ás 10 horas)

A Presidencia, de conformidade co disposto no artigo 53 do Regulamento do Parlamento, resolveu convocar o Pleno do Parlamento para realizar unha sesión o próximo día 22 de decembro de 2020, ás 10:00 horas, no pazo do Parlamento.

De acordo coa Xunta de Portavoces e a Mesa, na reunión do día 15 de decembro de 2020, a orde do día da sesión é a seguinte:

Punto 1. Elección de candidato ou candidata para a cobertura dunha vacante dun membro do Consello de Contas de Galicia (doc. núm. 53954, 10/DMCC-000002).

Punto 2. Elección de candidatos ou candidatas para a cobertura de tres vacantes de membros electivos do Consello Consultivo de Galicia (61942, 10/CCGD-000001).

## Punto 3. Textos legislativos

### 3.1 Debate e votación do ditame, elaborado pola Comisión 2ª, Ordenación Territorial, Obras Públicas, Medio Ambiente e Servizos, do Proxecto de lei de pesca continental de Galicia (doc. núm. 2452, 11/PL-000001)

Publicación da iniciativa, BOPG nº 23, do 30.09.2020

### 3.2 Debate e votación do ditame, elaborado pola Comisión 2ª, Ordenación Territorial, Obras Públicas, Medio Ambiente e Servizos, do Proxecto de lei de ordenación do territorio de Galicia (doc. núm. 2453, 11/PL-000002)

Publicación da iniciativa, BOPG nº 23, do 30.09.2020

### 3.3 Debate de toma en consideración da Proposición de lei, do G. P. Popular, de simplificación administrativa e do apoio á reactivación económica de Galicia (doc. núm. 6203, 11/PPL-000002)

Publicación da iniciativa, BOPG nº 59, do 09.12.2020





#### Punto 4. Comparecencia

6497 (11/CPP-000031)

Da Sra. conselleira de Emprego e Igualdade, por petición propia, para informar sobre a evolución da emerxencia sanitaria da covid-19 en relación coas previsións e liñas xerais de actuación do seu departamento

Publicación da iniciativa, BOPG nº 63, do 16.12.2020

#### Punto 5. Mocións

5.1 6365 (11/MOC-000016)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Bará Torres, Xosé Luís

Sobre as demandas que debe realizar o Goberno galego ao Goberno central, así como as actuacións que debe levar a cabo en relación co saneamento das rías (Moción consecuencia da Interpelación nº 4969, publicada no BOPG nº 49, do 19.11.2020, e debatida na sesión plenaria do 9.12.2020)

Publicación da iniciativa, BOPG nº 63, do 16.12.2020

5.2 6408 (11/MOC-000017)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Arangüena Fernández, Pablo

Sobre as actuacións que debe levar a cabo o Goberno galego en relación co impacto do cambio climático en Galicia (Moción consecuencia da Interpelación nº 5670, publicada no BOPG nº 52, do 25.11.2020, e debatida na sesión plenaria do 9.12.2020)

Publicación da iniciativa, BOPG nº 63, do 16.12.2020

5.3 6424 (11/MOC-000018)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Presas Bergantiños, Noa

Sobre as actuacións que debe levar a cabo o Goberno galego e as demandas que debe realizar ao Goberno central en relación co sector eólico. (Moción consecuencia da Interpelación nº 2705, publicada no BOPG nº 27, do 07.10.2020, e debatida na sesión plenaria do 09.12.2020)

Publicación da iniciativa, BOPG nº 63, do 16.12.2020

#### Punto 6. Proposicións non de lei

6.1 3593 (11/PNP-000387)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Presas Bergantiños, Noa e tres deputados/as máis

Sobre as actuacións que debe levar a cabo o Goberno galego en relación cos fondos europeos *Next Generation*

Publicación da iniciativa, BOPG nº 33, do 21.10.2020

6.2 4981 (11/PNP-000569)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Bará Torres, Xosé Luís e tres deputados/as máis



Sobre as demandas que debe realizar o Goberno galego ao Goberno central e as actuacións que debe levar a cabo en relación coa titularidade, custos de mantemento, sistema de xestión e plan de usos do pazo de Meirás

Publicación da iniciativa, BOPG nº 49, do 19.11.2020

6.3 5883 (11/PNP-000678)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Otero Rodríguez, Patricia e Torrado Quintela, Julio

Sobre a aprobación e o establecemento polo Goberno galego dun protocolo de actuación específico para os casos de positivos en covid-19 entre as tripulacións dos barcos que cheguen aos portos de Galicia

Publicación da iniciativa, BOPG nº 56, do 02.12.2020

6.4 6053 (11/PNP-000695)

Grupo Parlamentario Popular de Galicia

Nóvoa Iglesias, Marta e trece deputados/as máis

Sobre as demandas que debe realizar o Goberno galego ao Goberno central en relación co prezo da enerxía para as empresas electrointensivas.

Publicación da iniciativa pola vía de urxencia, BOPG nº 59, do 09.12.2020

6.5 6068 (11/PNP-000696)

Grupo Parlamentario Popular de Galicia

Verea Fraiz, Borja e seis deputados/as máis

Sobre a demanda que debe realizar o Goberno galego ao Goberno central en relación coa promoción do Ano Xacobeo 2021 en Galicia

Publicación da iniciativa, BOPG nº 59, do 09.12.2020

6.6 6076 (11/PNP-000697)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Torrado Quintela, Julio e tres deputados/as máis

Sobre as actuacións que debe levar a cabo o Goberno galego en relación coa reversión á titularidade e xestión pública íntegra do Hospital Álvaro Cunqueiro, de Vigo, así como sobre a presentación no Parlamento de Galicia dun informe referido ás porcentaxes de participación das diversas sociedades na súa titularidade

Publicación da iniciativa, BOPG nº 59, do 09.12.2020

## Punto 7. Interpelacións

7.1 1937 (11/INT-000107)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Castro García, Daniel e tres deputados/as máis

Sobre as porcentaxes de expansión da banda larga

Publicación da iniciativa, BOPG nº 19, do 22.09.2020

7.2 3694 (11/INT-000238)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia



Seco García, Martín e Gallego Sanromán, María Leticia

Sobre a política do Goberno galego en relación coas negociacións entre promotores eólicos e os propietarios dos terreos

Publicación da iniciativa, BOPG nº 33, do 21.10.2020

7.3 4241 (11/INT-000274)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Ríos Santomé, Paulo e tres deputados/as máis

Sobre a política do Goberno galego en relación coa situación laboral da mocidade

Publicación da iniciativa, BOPG nº 40, do 04.11.2020

## Punto 8. Preguntas para resposta oral do presidente da Xunta

8.1 6490 (11/POPX-000013)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Caballero Miguez, Gonzalo

Sobre a opinión do Goberno galego respecto das medidas adoptadas durante os cen primeiros días desta lexislatura ante a maior crise económica, social e sanitaria de Galicia

Publicación da iniciativa, BOPG nº 63, do 16.12.2020

8.2 6491 (11/POPX-000014)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Pontón Mondelo, Ana

Sobre o balance que fai o Goberno galego da xestión levada a cabo en relación coa crise sanitaria, económica e social xerada pola covid-19

Publicación da iniciativa, BOPG nº 63, do 16.12.2020

## Punto 9. Preguntas ao Goberno

9.1 6472 (11/PUP-000089)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Fernández Alfonso, Ramón

Sobre a valoración que fai a Xunta de Galicia da situación da central térmica de Endesa, nas Pontes, en función das últimas novidades

Publicación da iniciativa, BOPG nº 63, do 16.12.2020

9.2 6443 (11/PUP-000086)

Grupo Parlamentario Popular de Galicia

Calvo Pouso, Diego e seis deputados/as máis

Sobre as peaxes que vai aplicar o Goberno galego a partir do 1 de xaneiro de 2021 nas autoestradas de competencia autonómica

Publicación da iniciativa, BOPG nº 63, do 16.12.2020

9.3 1342 (11/POP-000098)

Grupo Parlamentario Popular de Galicia

Puy Fraga, Pedro e sete deputados/as máis



Sobre a valoración que fai o Goberno galego da restitución do pazo de Meirás ao patrimonio público e a súa opinión respecto do uso que debe ter no futuro

Publicación da iniciativa, BOPG nº 15, do 16.09.2020

9.4 5488 (11/POP-000697)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Prado Cores, María Montserrat e dous deputados/as máis

Sobre as medidas que vai adoptar o Goberno galego para garantir a protección dos técnicos de emerxencias sanitarias do transporte sanitario terrestre fronte ao contaxio polo SARS-CoV-2

Publicación da iniciativa, BOPG nº 52, do 25.11.2020

9.5 5844 (11/POP-000741)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

González Albert, María e cinco deputados/as máis

Sobre a solución prevista polo Sergas para resolver o déficit de facultativos de radiodiagnóstico na Estrutura Organizativa de Xestión Integrada de Ourense, Verín e O Barco de Valdeorras, especialmente no Hospital Público do Barco

Publicación da iniciativa, BOPG nº 56, do 02.12.2020

9.6 4750 (11/POP-000612)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Rodríguez Dacosta, María del Carmen e catro deputados/as máis

Sobre a posible modificación do uso concesional da parcela onde está situada a estación de autobuses do Pino, en Ourense, para a construción nela dunha residencia pública de maiores

Publicación da iniciativa, BOPG nº 44, do 11.11.2020

9.7 6465 (11/PUP-000088)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Ortega Otero, Marina e dous deputados/as máis

Sobre o coñecemento pola Xunta de Galicia da problemática existente no centro de menores Santo Anxo de Rábade

Publicación da iniciativa, BOPG nº 63, do 16.12.2020

9.8 5511 (11/POP-000699)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Aira Díaz, María del Carmen e dous deputados/as máis

Sobre a negociación que está a levar a cabo a Xunta de Galicia co Ministerio de Agricultura, Pesca e Alimentación respecto dos fondos para Galicia da nova política agraria común para o período 2021-2027

Publicación da iniciativa, BOPG nº 52, do 25.11.2020

9.9 5974 (11/PUP-000085)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Seco García, Martín e Rodríguez Dacosta, María del Carmen

Sobre as afirmacións do conselleiro do Medio Rural nunha rede social respecto de supostos cobramentos de traballadores da Consellaría á cidadanía por axudar a tramitar as solicitudes de corta de madeira

Publicación da iniciativa, BOPG nº 56, do 02.12.2020



9.10 6029 (11/POP-000757)

Grupo Parlamentario Popular de Galicia

Egerique Mosquera, Teresa e seis deputados/as máis

Sobre a valoración que fai a Consellería do Mar dos TAC e cotas de pesca inicialmente propostos pola Comisión Europea para o ano 2021

Publicación da iniciativa, BOPG nº 59, do 09.12.2020

Os grupos parlamentarios poderán presentar emendas ás mocións e ás proposicións non de lei ata seis horas antes do inicio da sesión, ao abeiro do disposto no artigo 161.2 do Regulamento.

Santiago de Compostela, 15 de decembro de 2020

Miguel Ángel Santalices Vieira

Presidente

### 3. Administración do Parlamento de Galicia

#### 3.2. Recursos humanos

**Acordo do Tribunal cualificador do concurso para a provisión por promoción interna dun posto de administrativo do Parlamento de Galicia polo que se fai publica a puntuación provisional acadada polo único aspirante na fase de concurso.**

Por acordo da Mesa do Parlamento do 8 de xullo de 2019 convocáronse probas selectivas para o ingreso por promoción interna nunha praza do corpo administrativo do Parlamento de Galicia e aprobáronse as bases reguladoras.

O tribunal cualificador, na súa reunión do 16 de decembro de 2020, procedeu á valoración dos méritos do único aspirante do posto ao que concorre, e que se relaciona a continuación:

Nome e apelidos:	Puntuación total da fase do concurso:
Teodoro García Rodríguez	10,5 puntos

De conformidade coa base sexta, apartado segundo, punto terceiro, acordouse a súa publicación. O aspirante dispón dun prazo de dez días hábiles, contados a partir do seguinte ao da publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*, para formular reclamacións, dirixidas ao tribunal cualificador.

Santiago de Compostela, 16 de decembro de 2020

Xosé Antón Sarmiento Méndez

Presidente do tribunal



## A LA MESA DEL PARLAMENTO DE GALICIA

**D<sup>a</sup> BEATRIZ PINO OCAMPO** mayor de edad, provista de DNI , coordinadora de **CIUDADANOS GALICIA** (CIUDADANOS-PARTIDO DE LA CIUDADANÍA), con domicilio na Avenida de Ferrol nº 5, CP 15706, Santiago de Compostela, A Coruña, Teléfono 692454351 y Correo electrónico [g Galicia.accion.institucional@ciudadanos-cs.org](mailto:g Galicia.accion.institucional@ciudadanos-cs.org) con CIF G64283310, inscrito en el Registro de Partidos Políticos con fecha de 1 de junio de 2006 (Tomo V, folio 512 del Libro de Inscripciones), que al amparo de lo establecido en el artículo 17 de la Ley 7/2015, de 7 de agosto, de iniciativa legislativa popular y participación ciudadana en el Parlamento de Galicia, formula la siguiente **PREGUNTA AL PARLAMENTO DE GALICIA para ser formulada a la Xunta de Galicia:**

**Sobre la puesta en marcha de la Tarjeta Sanitaria Única en el Sistema Nacional de Salud.**

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 12 de diciembre de 2017, las Naciones Unidas proclamaron que cada año se conmemoraría, en esa misma fecha, el Día Internacional de la Cobertura Sanitaria Universal. Con esta acción, la ONU buscaba hacer patente la idea de que todas las personas, en cualquier lugar, deben tener acceso a servicios de salud de calidad y asequibles, como una prioridad para el desarrollo internacional.

En España, el reconocimiento del derecho a una asistencia sanitaria pública, con la aprobación de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, supuso un antes y un después en la historia de nuestro país, al garantizar el derecho a la protección de la salud de toda la población mediante la creación de un sistema sanitario público. Un proceso que se vio apuntalado por la Ley 16/2003, de 28 de mayo, de cohesión y calidad del Sistema Nacional de Salud, que daba cobertura a la transferencia de los servicios sanitarios a favor de las Comunidades Autónomas.

No obstante, más allá de los debates sobre el ámbito de la titularidad del derecho a la asistencia sanitaria pública o sobre la ampliación de la cartera de servicios sanitarios que se plantean de forma recurrente, la garantía del derecho a una asistencia sanitaria requiere, asimismo, que éste pueda hacerse efectivo en condiciones de igualdad para todas las personas, residan donde residan.

En ese sentido, la falta de equidad y cohesión territorial ha sido y sigue siendo uno de los principales problemas de nuestro sistema sanitario y, por



extensión, lo es para la consecución de una igualdad efectiva en el acceso a la asistencia sanitaria. El Sistema Nacional de Salud, en la práctica, funciona como si estuviese dividido en diecisiete compartimentos autonómicos, casi estancos. Esto ha provocado durante años una serie de disfunciones que se han traducido en barreras de acceso a servicios y prestaciones para los ciudadanos.

Desde Ciudadanos consideramos que los servicios sanitarios son servicios esenciales a la ciudadanía que deben cohesionar y vertebrar un Estado de Bienestar. Cualquier ciudadano debe poder ser atendido en cualquier parte del territorio nacional, cuando sea preciso. No hay nada que lo impida, ya que es completamente viable en términos tecnológicos. Si no ocurre, es por la completa descoordinación, cuando no por la pugna entre las diferentes administraciones regionales españolas.

Siendo conscientes de estos problemas, desde que entramos en las instituciones, Ciudadanos no ha dejado de reclamar las medidas necesarias para garantizar la igualdad de derechos de todos los ciudadanos, también en el acceso a la Sanidad, a la vez que hemos criticado todas las barreras artificiales que se han levantado durante décadas y que impiden que todos los ciudadanos puedan ser tratados en la Sanidad en igualdad de condiciones dentro de su mismo país.

Con esta convicción muy presente, desde Ciudadanos impulsamos el proceso de implantación de la Receta Médica Electrónica, para que cualquier persona, resida donde resida, pudiera obtener sus medicamentos en cualquier oficina de farmacia. Un objetivo que ya es posible desde 2019. También hemos trabajado para la extensión y utilización de la Historia Clínica Digital Única, que permite que cualquier facultativo o profesional del SNS pueda conocer los antecedentes del paciente y elaborar un mejor diagnóstico o tratamiento en relación con sus necesidades. Algo que también es posible hoy, incluso aunque no todas las CCAA cumplan con las exigencias de información y actualización que el sistema exige.

Pero ahora, gracias a la participación que Ciudadanos tuvo en la negociación de estos Presupuestos Generales del Estado para 2021, hemos conseguido un hito trascendental para garantizar la igualdad en el acceso a la Sanidad, tanto o más importante de lo que fueron la Receta Médica Electrónica o la Historia Clínica Digital: el establecimiento de una Tarjeta Sanitaria Única en toda España.

Ninguna persona debería ser tratada como un desplazado dentro de su mismo país, ni siquiera porque cambie su residencia a otra Comunidad Autónoma. Sin embargo, eso es lo que ocurre hoy cuando una persona quiere acceder a un servicio público de salud en una Comunidad Autónoma distinta a la que está empadronado. Salvo que se trate de atención sanitaria de urgencias, no se puede acceder ni a consultas externas ni pruebas



diagnósticas, salvo que se realice antes la maraña de papeleos para tramitar el reconocimiento de esa persona la condición de “desplazada”, que se concede de manera temporal y se ha de renovar periódicamente. Estas personas desplazadas son atendidas de forma particular y carecen de derechos sanitarios que sí tienen reconocidas las personas residentes (como, por ejemplo, la elección de médico en Atención Primaria). Además, como no forman parte de la misma base de datos, no siempre se inscriben en su Historia Clínica Digital todas las consultas, diagnósticos y tratamientos que reciben como “desplazados”.

Se trata, en todos los casos, de trámites, limitaciones y barreras que no son insalvables y que se pueden solucionar con los mecanismos adecuados de coordinación y de intercambio de información. La existencia de la Receta Médica Electrónica y la Historia Clínica Digital muestran que es posible: sólo hacía falta voluntad política para que pudiese haber también una Tarjeta Sanitaria Única.

En concreto, la enmienda transaccional a estos PGE negociada por Ciudadanos establece que el Ministerio de Sanidad, en el marco del desarrollo, implantación, mantenimiento y gestión de los servicios de interoperabilidad del Nodo del Sistema Nacional de Salud para intercambio de información y coordinación, adoptará las medidas necesarias para que la Tarjeta Sanitaria Interoperable y sus mecanismos accesorios permitan la interacción automática y normalizada de los pacientes, cualquiera sea su comunidad de residencia, con los Servicios de Salud de las demás Comunidades Autónomas y proporcionen las funcionalidades de una tarjeta sanitaria única para todo el Sistema Nacional de Salud, a efectos de recibir asistencia sanitaria en cualquier comunidad autónoma en las mismas condiciones que las personas residentes en ellas, en el marco de relación que el Consejo Interterritorial del SNS determine. Todo ello con la adecuada trazabilidad de los desplazamientos en el territorio nacional para garantizar la cohesión en el conjunto del Sistema a través de los fondos de compensación establecidos.

No quiere decir que esté todo hecho: en Ciudadanos hemos conseguido dar un paso de gigante para que la ley establezca, de una vez por todas, que tiene que haber una Tarjeta Sanitaria Única en toda España. La medida, sin duda, es histórica, y ahora corresponde al Gobierno y a las Comunidades Autónomas adoptar las medidas necesarias para ponerla en marcha y que pueda estar operativa lo antes posible.

Por todo ello,





Cs Galicia **RUEGA AL PARLAMENTO DE GALICIA FORMULAR A LA XUNTA DE GALICIA** la siguiente

**PREGUNTA:**

¿ Va a adoptar la Xunta de Galicia todas las medidas que sean necesarias e impulsar los acuerdos que sean precisos en el Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud, para que en coordinación con el Gobierno de España y el resto de las Comunidades Autónomas, se ponga en marcha a la mayor brevedad posible una Tarjeta Sanitaria Única interoperable, que permita a todas las personas, sin importar cuál sea su comunidad de residencia, recibir asistencia y tener acceso a los servicios sanitarios de las demás Comunidades Autónomas en las mismas condiciones que las personas residentes en ellas?

En Santiago de Compostela, 12 diciembre de 2020.



PARLAMENTO DE GALICIA  
REXISTRO XERAL ENTRADA

15 DEC. 2020

Núm. ....6512.....

**De:** Comisión Mixta para la Unión Europea <[cmue@congreso.es](mailto:cmue@congreso.es)>

**Enviado el:** martes, 15 de diciembre de 2020 11:28

**Asunto:** Remisión a efectos del artículo 6.1 de la Ley 8/1994 [COM(2020) 826]

**Asunto:** Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre normas comunes para garantizar las conexiones básicas del transporte de mercancías y viajeros por carretera al final del período transitorio mencionado en el Acuerdo de Retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2020) 826 final] [2020/0362 (COD)]

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: [cmue@congreso.es](mailto:cmue@congreso.es)

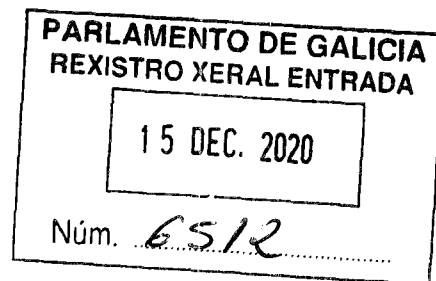
SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA

---





COMISIÓN  
EUROPEA



Bruselas, 10.12.2020  
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Propuesta de

## **REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre normas comunes para garantizar las conexiones básicas del transporte de mercancías y viajeros por carretera al final del período transitorio mencionado en el Acuerdo de Retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

**ES**

**ES**



## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **• Razones y objetivos de la propuesta**

En virtud del artículo 50 del Tratado de la Unión Europea, el Reino Unido ya no pertenece a la Unión Europea desde el 1 de febrero de 2020. 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<sup>1</sup> (en lo sucesivo, «Acuerdo de Retirada») fue celebrado por la Unión mediante la Decisión (UE) 2020/135 del Consejo<sup>2</sup> 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.

El de 25 de febrero de 2020, el Consejo adoptó la Decisión (UE, EURATOM) 2020/266 por la que se autoriza la apertura de negociaciones con el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para un nuevo acuerdo de asociación<sup>3</sup>. Como se desprende de las directrices de negociación, la autorización cubre, entre otras cosas, los elementos necesarios para abordar de forma exhaustiva las relaciones con el Reino Unido en el ámbito del transporte por carretera tras el final del período transitorio.

Sin embargo, no es seguro que un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido que regule sus futuras relaciones en este ámbito haya entrado en vigor al final del mencionado período.

Todos los derechos y obligaciones que se derivan del Derecho de la Unión en materia de acceso al mercado del transporte por carretera que se establecen en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009<sup>4</sup> y en el Reglamento (CE) 1073/2009<sup>5</sup> dejarán de ser aplicables el 31 de diciembre de 2020, fecha en que expirará el período transitorio establecido en el Acuerdo de Retirada. Como resultado de ello, las licencias comunitarias expedidas por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera y a los transportistas de viajeros en autocares o autobuses dejarán de ser válidas y, por consiguiente, los titulares de dichas licencias no podrán acceder al mercado del transporte por carretera de mercancías y viajeros de la Unión. Del mismo modo, con arreglo a las licencias comunitarias existentes, los transportistas de mercancías por carretera y los transportistas de viajeros en autocar o autobús de la Unión Europea también perderán su acceso automático al mercado del transporte de mercancías y viajeros por carretera del Reino Unido.

Por consiguiente, en ausencia de un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido que regule este asunto, una vez finalizado el período transitorio el sistema de cuotas multilaterales del Foro Internacional del Transporte (ITF) pasaría a ser el único marco jurídico en el que podría

<sup>1</sup> DO L 29 de 31.1.2020, p. 7.

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> DO L 58 de 27.2.2020, p. 53.

<sup>4</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>5</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).



basarse la continuidad de los servicios de transporte de mercancías por carretera, supeditado a la posesión de una autorización del ITF. Los vehículos que cuentan con una autorización del ITF pueden transportar mercancías entre cualquiera de los cuarenta y tres países que participan en el sistema: veintiséis Estados miembros de la UE (todos a excepción de Chipre), el Reino Unido y otros dieciséis países. A raíz de la realización de una operación de transporte internacional desde el país de matriculación del vehículo a otro país perteneciente al ITF, antes de que el vehículo deba regresar al país en el que está matriculado puede realizar un máximo de tres operaciones que no tengan relación con el país de matriculación.

El número de autorizaciones del ITF está limitado para cada uno de los Estados miembros y las autorizaciones para 2021 ya han sido distribuidas a escala nacional por las autoridades competentes de cada Estado miembro. Su número no puede incrementarse a corto plazo. Las cuotas del ITF se establecen con carácter anual y las variaciones en el número de autorizaciones asignadas a un país perteneciente al Foro deben acordarse por unanimidad entre todos los países que lo componen.

Como ya se puso de relieve en el Reglamento (UE) 2019/501 del Parlamento Europeo y del Consejo, adoptado el 25 de marzo de 2019<sup>6</sup>, si se tienen en cuenta los volúmenes de los servicios de transporte de mercancías por carretera y las mercancías transportadas por carretera entre el Reino Unido y la Unión (alrededor de 51 millones de toneladas en 2019: unos 29 millones de toneladas de la Unión al Reino Unido y unos 22 millones de toneladas del Reino Unido a la Unión), es evidente que basarse exclusivamente en el sistema de cuotas del ITF no constituye actualmente una solución adecuada para garantizar las conexiones básicas del transporte de mercancías por carretera inmediatamente después del final del período transitorio.

El transporte de mercancías por carretera entre el Reino Unido y los Estados miembros está prácticamente en su totalidad en manos de los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido y la Unión. Por consiguiente, el hecho de que de dichos transportistas pierdan su derecho a realizar el transporte de mercancías por carretera entre el Reino Unido y la Unión daría lugar a graves perturbaciones, también en lo referente al orden público.

Por lo que se refiere al transporte de viajeros en autocar o autobús, en ausencia de un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido que regule este asunto, el Convenio sobre el transporte discrecional internacional de los viajeros en autocar y autobús<sup>7</sup> («Convenio Interbus») es el único marco jurídico disponible que, una vez finalizado el período transitorio, ofrecería una base para el transporte de viajeros en autocar o autobús entre la Unión y el Reino Unido. El Reino Unido depositó su instrumento de adhesión al Convenio Interbus el 29 de octubre de 2020. Por lo tanto, pasará a ser Parte Contratante por derecho propio el 1 de enero de 2021. Sin embargo, el Convenio Interbus solo cubre los servicios discrecionales y, por tanto, es inadecuado para abordar las perturbaciones derivadas del final de la aplicación del Derecho de la Unión a y en el Reino Unido, habida cuenta del elevado número de personas que seguirían queriendo viajar entre la Unión y el Reino Unido. Las Partes Contratantes del Convenio Interbus negociaron un Protocolo que cubre los servicios internacionales regulares y regulares especiales de transporte de los viajeros en autocar y autobús, pero no se espera que entre en vigor a tiempo para ofrecer una solución alternativa viable durante el periodo inmediatamente

<sup>6</sup> Reglamento (UE) 2019/501 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de marzo de 2019, por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones básicas de transporte de mercancías y de viajeros por carretera en relación con la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión (DO L 851 de 27.3.2019, p. 39).

<sup>7</sup> DO L 321 de 26.11.2002, p. 13.



posterior al final del período transitorio. Por tanto, en el caso de los servicios regulares y regulares especiales de transporte de viajeros en autocar o autobús, los instrumentos actuales no abordan las necesidades de dichos servicios entre, por un lado, la Unión y, por otro, el Reino Unido.

Los servicios transfronterizos de autocar y autobús entre Irlanda y el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte revisten especial importancia para las comunidades que viven en las regiones fronterizas, a fin de garantizar la conectividad básica entre las comunidades, entre otras cosas, como parte de la Zona de Viaje Común. No existen instrumentos capaces de hacer frente a la necesidad de que los operadores de autocar y autobús que explotan servicios regulares y regulares especiales puedan recoger y depositar viajeros en regiones situadas al otro lado de la frontera. Sin embargo, sin el derecho a realizar operaciones de cabotaje, la viabilidad económica de muchos servicios transfronterizos está en peligro. Es, por lo tanto, oportuno que la Unión adopte medidas de contingencia temporales y de duración limitada destinadas a mitigar los efectos de una posible perturbación en la conectividad entre la Unión y el Reino Unido.

Así, la presente propuesta tiene por objeto establecer medidas temporales para regular el transporte de mercancías por carretera, así como la prestación de servicios regulares y regulares especiales de transporte de viajeros entre, por un lado, la Unión y por el otro, el Reino Unido, inmediatamente después de que final del período a que se hace referencia en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada (artículo 1). Estas medidas pretenden mantener la conectividad básica durante un período de tiempo estrictamente limitado (artículo 2).

Gibraltar no está incluido en el ámbito de aplicación territorial del presente Reglamento y las referencias al Reino Unido que se hagan en el mismo no incluyen Gibraltar.

En primer lugar (artículo 3), la propuesta de Reglamento prevé la concesión unilateral de derechos de transporte bilateral a los transportistas de mercancías por carretera establecidos en el Reino Unido, a fin de que puedan continuar transportando mercancías entre su territorio y la Unión.

La propuesta de Reglamento prevé asimismo (artículo 4) la concesión unilateral de derechos de transporte bilateral de viajeros en autocar y autobús como parte de los servicios regulares o regulares especiales a los transportistas establecidos en el Reino Unido, a fin de que puedan continuar transportando viajeros entre su territorio y la Unión. El Reglamento prevé también prevé la concesión unilateral de derechos para recoger y depositar viajeros en la región fronteriza de Irlanda en el marco de los servicios internacionales regulares y regulares especiales entre Irlanda y el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte.

Los derechos otorgados a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido están sujetos a su conformidad con las disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión aplicables a los transportistas de mercancías y viajeros por carretera (artículo 6) y los derechos equivalentes concedidos por el Reino Unido a los transportistas por carretera de la Unión. La propuesta de Reglamento establece un mecanismo (artículo 7) que tiene por objeto garantizar que los derechos de los que disfrutaban los transportistas por carretera de la Unión en el Reino Unido sean equivalentes a los concedidos a los transportistas por carretera del Reino Unido con arreglo al mencionado Reglamento. De no ser así, la Comisión está facultada para adoptar las medidas necesarias a fin de corregir la situación por medio de actos delegados, lo que incluye limitar la capacidad a disposición de los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido, o el número de desplazamientos, o ambos. La evaluación del nivel de equivalencia y la adopción de medidas correctoras por parte de la Comisión no están vinculadas únicamente a la correspondencia estricta y formal entre los dos ordenamientos



jurídicos; esto se debe a las marcadas diferencias entre los mercados respectivos y tiene por objetivo evitar un planteamiento «de reproducción a ciegas», que a la larga podría resultar contrario a los intereses de la Unión.

Pese a que su objetivo es garantizar temporalmente la conectividad básica del transporte de mercancías y viajeros por carretera, la propuesta de Reglamento establece un mecanismo flexible para garantizar que los transportistas de mercancías por carretera y los transportistas de viajeros en autocar y autobús de la Unión disfruten de oportunidades leales y equitativas para competir con los transportistas de mercancías por carretera y los transportistas de viajeros en autocar y autobús del Reino Unido. Unas condiciones de competencia equitativas requieren que, incluso tras la finalización del período transitorio, el Reino Unido siga aplicando normas suficientemente estrictas y comparables en el ámbito del transporte de mercancías y viajeros por carretera en lo referente a: la competencia leal, incluyendo la regulación de los cárteles, el abuso de posición dominante y las fusiones; la prohibición de subvenciones gubernamentales injustificadas; la protección de los trabajadores y un elevado nivel de seguridad vial; la protección del medio ambiente; la protección y la seguridad, o en relación con la concesión de licencias a transportistas de mercancías por carretera o a la cualificación, la formación y los controles médicos de los conductores profesionales. Además, debe garantizarse que los transportistas por carretera de la Unión no sufran discriminación en el Reino Unido, ya sea de hecho o de derecho. Por lo tanto, la propuesta de Reglamento atribuye a la Comisión (artículo 8) la labor de supervisar las condiciones de competencia entre, por un lado, los transportistas por carretera de la Unión y, por el otro, los transportistas por carretera del Reino Unido, y le otorga facultades para adoptar, por medio de actos delegados, las medidas necesarias con el fin de garantizar que tales condiciones sean equitativas en todo momento.

Se establecen los procedimientos necesarios a fin de permitir a los Estados miembros y a la Comisión verificar que los transportistas por carretera que transportan mercancías y viajeros en el marco del presente Reglamento cuenten con una licencia o certificación de conformidad con las normas pertinentes, que se cumple la totalidad de la legislación nacional y de la Unión pertinente y que no se superan los derechos concedidos.

Los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009 ya cubren la parte del desplazamiento entre un Estado miembro y un tercer país realizada en el territorio de un Estado miembro que es atravesado en tránsito. Es necesario garantizar que estos Reglamentos también se apliquen a la parte del desplazamiento realizada en el territorio del Estado miembro de carga o descarga por lo que se refiere al transporte de mercancías, y a la parte del desplazamiento realizada en el territorio del Estado miembro donde se recojan o depositen viajeros en lo relativo a los transportistas de viajeros en autocar y autobús (artículo 9). Esta ampliación tiene por objeto garantizar que los transportistas de la Unión puedan realizar operaciones transfronterizas hacia o desde el Reino Unido, así como paradas adicionales en el contexto de sus actividades de transporte de viajeros en autocar y autobús.

Se establece una disposición explícita para recordar que los Estados miembros no deben negociar ni celebrar con el Reino Unido ningún acuerdo bilateral en materia de transporte por carretera sobre asuntos incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y que no deben otorgar de ningún otro modo a los transportistas por carretera del Reino Unido ningún derecho distinto de los que se otorgan en el marco del presente Reglamento (artículo 5). No obstante, las autoridades competentes respectivas podrán cooperar según sea necesario en la correcta aplicación del Reglamento (artículo 10), a fin de que la gestión de los servicios de transporte de mercancías por carretera y transporte de viajeros en autocar y autobús que



seguirán llevándose a cabo después del 31 de diciembre de 2020 se vea perturbada en la menor medida posible.

El artículo 11 establece las normas sobre el ejercicio de la delegación otorgado a la Comisión para adoptar actos delegados con objeto de garantizar que los derechos de que disfrutaban los transportistas por carretera de la Unión en el Reino Unido son equivalentes a los concedidos a los transportistas por carretera del Reino Unido, y que en este país no se discrimina a los transportistas de la Unión.

El artículo 12 establece que el presente Reglamento comenzará a aplicarse cuando finalice el período transitorio establecido en el Acuerdo de Retirada si no ha entrado en vigor ningún acuerdo para regular el transporte por carretera con el Reino Unido y que dejará de aplicarse a más tardar el 30 de junio de 2021. El presente Reglamento dejará de aplicarse en una fecha anterior si un acuerdo para regular el transporte por carretera con el Reino Unido entra en vigor o se aplica provisionalmente, según el caso, antes de esta fecha. Con excepción de las disposiciones específicas aplicables en la región fronteriza de Irlanda durante la prestación de servicios internacionales regulares y regulares especiales entre Irlanda y el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte, el Reglamento también dejará de aplicarse en una fecha anterior en lo que se refiere al transporte de viajeros por carretera, si el Protocolo del Convenio Interbus sobre los servicios internacionales regulares y regulares especiales de transporte de viajeros en autocar y autobús entra en vigor para la Unión y para el Reino Unido.

El presente acto forma parte de un paquete de medidas que está adoptando la Comisión.

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

La propuesta de Reglamento se concibe como una *lex specialis* que abordará algunas de las consecuencias derivadas del hecho de que las normas de la Unión que regulan el transporte de mercancías por carretera y el transporte de viajeros en autocar y autobús, en particular los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009 dejarán de aplicarse al transporte por carretera de mercancías y viajeros entre, por un lado, el Reino Unido y, por el otro, la Unión. Los términos propuestos se limitan a lo que es necesario a este respecto, a fin de evitar perturbaciones desproporcionadas. Están destinados a aplicarse solo durante un período de tiempo limitado. Por consiguiente, la presente propuesta es plenamente coherente con la legislación existente, en especial los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009.

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

La presente propuesta complementa las normas de la Unión que regulan el transporte de mercancías por carretera, en particular el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 y las normas de la Unión que regulan el transporte internacional en autocar y autobús, en particular el Reglamento (CE) n.º 1073/2009. El contexto y objetivos específicos del presente Reglamento, así como su carácter unilateral, requieren necesariamente un enfoque restrictivo en la concesión de derechos, así como disposiciones específicas destinadas a preservar la igualdad de derechos y unas condiciones de competencia equitativas.

## 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**

El artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 y el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 reservan a la Unión la competencia respecto a los acuerdos pertinentes con terceros países. En caso de no existir un acuerdo de este tipo, el presente acto propuesto establecería la conectividad básica a condición de que el Reino Unido otorgue derechos equivalentes. Dicha conectividad se garantizaría de igual manera para el tráfico hacia y desde todos los puntos de la Unión, lo que evitaría las distorsiones en el mercado interior. Por tanto, es indispensable actuar a escala de la Unión y este resultado no podría lograrse a través de medidas a escala de los Estados miembros.

- **Proporcionalidad**

La propuesta de Reglamento se considera proporcional, ya que es capaz de evitar perturbaciones desproporcionadas garantizando asimismo la igualdad de condiciones de competencia para los transportistas de la Unión. No va más allá de lo necesario para alcanzar este objetivo. Este es el caso, en particular, de las condiciones con arreglo a las cuales se confieren los derechos pertinentes, que están relacionadas, entre otras cosas, con la necesidad de que el Reino Unido otorgue derechos equivalentes, la competencia leal y la limitación del régimen en el tiempo.

- **Elección del instrumento**

Dado que este acto regula cuestiones estrechamente relacionadas con los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009 y, al igual que estos Reglamentos, tiene por objeto garantizar la armonización completa de las condiciones de competencia, debe adoptar la forma de un reglamento. Esta forma responde asimismo a la urgencia de la situación / el contexto, puesto que el tiempo disponible antes de que finalice el período transitorio (en ausencia de un acuerdo que cubra el transporte por carretera de mercancías y viajeros aplicable en esa fecha) es demasiado corto para permitir la transposición de las disposiciones incluidas en una directiva.

### **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 calidad de la legislación existente**

Esto no es aplicable debido a la naturaleza excepcional, temporal y puntual del acontecimiento que requiere esta propuesta, que no guarda ninguna relación con los objetivos de la legislación existente.

- **Consultas con las partes interesadas**

Los desafíos derivados de las negociaciones para un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido, así como las posibles soluciones, han sido planteados por diversas partes interesadas y representantes de los Estados miembros.

El hecho de que el período transitorio establecido en el Acuerdo de Retirada finalice el 31 de diciembre de 2020, la necesidad de prepararse para los inevitables cambios que tendrán lugar el 1 de enero de 2021 y las posibles medidas adicionales que deben preverse en caso de que no se haya llegado a un acuerdo, se han debatido con los representantes de los Estados miembros y diversas partes interesadas del sector del transporte por carretera en el marco de reuniones transversales y específicas celebradas en Bruselas y en los Estados miembros.



El tema común en los puntos de vista planteados fue la necesidad de una intervención reguladora para poder mantener cierto grado de conectividad en lo que se refiere al transporte de mercancías y viajeros por carretera. En relación con el acceso al mercado del transporte por carretera de mercancías y viajeros de la Unión, las partes interesadas no pueden adoptar sus propias medidas de contingencia a fin de mitigar la dañina repercusión de la posible falta de un acuerdo de asociación.

Varios Estados miembros han destacado especialmente la necesidad de adoptar medidas de contingencia a escala de la Unión con objeto de garantizar una conectividad básica entre, por un lado, la Unión y, por otro lado, el Reino Unido en caso de que no se llegue a un acuerdo que regule el transporte por carretera de mercancías y viajeros. Subrayaron que el sistema de cuotas multilaterales del ITF no representa una alternativa adecuada y suficiente habida cuenta de sus limitaciones cuantitativas y cualitativas.

También se puso de relieve que el Convenio Interbus solo cubre los servicios discrecionales y que no existe ninguna alternativa adecuada para los servicios regulares y regulares especiales, habida cuenta de que no se prevé que el Protocolo del Convenio Interbus que cubre los servicios regulares y regulares especiales de transporte de viajeros entre en vigor a tiempo para la Unión y para el Reino Unido. También se hizo hincapié en la particular necesidad de servicios transfronterizos de autocar y autobús entre Irlanda y el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte.

Estas observaciones han sido debidamente tenidas en cuenta en la elaboración de la propuesta.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Las partes interesadas pertinentes compartieron con la Comisión varias formas de evaluación de las consecuencias de la retirada del Reino Unido para el sector del transporte por carretera.

Estas evaluaciones extraen la conclusión de que la única alternativa disponible en el sector del transporte de mercancías por carretera, es decir, el sistema de cuotas multilaterales del Foro Internacional del Transporte (ITF), sería inadecuado para cubrir las necesidades del sector. La falta de autorizaciones disponibles para 2021 podría provocar importantes perturbaciones y el flujo bilateral de mercancías y viajeros por carretera dejaría de estar cubierto en su totalidad. En la actualidad más del 80 % de las operaciones de transporte de mercancías por carretera entre el Reino Unido y la Unión son realizadas por transportistas establecidos en esta última. Redunda en interés de la Unión establecer un marco que no restrinja de forma indebida las operaciones bilaterales de transporte de mercancías por carretera.

Las partes interesadas también insistieron en la necesidad de garantizar la continuidad de los servicios regulares y regulares especiales de autocar y autobús entre la Unión y el Reino Unido.

- **Evaluación de impacto**

No es necesaria una evaluación de impacto debido al carácter excepcional de la situación y a las necesidades limitadas del período durante el cual se aplicará el cambio de estatuto del Reino Unido. No se dispone de otras opciones políticas que sean material y jurídicamente diferentes de la opción propuesta.

- **Derechos fundamentales**

Esta propuesta no tiene consecuencias para la protección de los derechos fundamentales.



#### **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

No aplicable

#### **5. OTROS ELEMENTOS**

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

No aplicable



Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre normas comunes para garantizar las conexiones básicas del transporte de mercancías y viajeros por carretera al final del período transitorio mencionado en el Acuerdo de Retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

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,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>1</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>2</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

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<sup>3</sup> (en lo sucesivo, «Acuerdo de Retirada») fue celebrado por la Unión mediante la Decisión (UE) 2020/135 del Consejo<sup>4</sup> 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. El de 25 de febrero de 2020, el Consejo adoptó la Decisión (UE, EURATOM) 2020/266, por la que se autoriza la apertura de negociaciones con el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para un nuevo acuerdo de asociación<sup>5</sup>. Como se desprende de las directrices de negociación, la autorización cubre, entre otras cosas, los elementos necesarios para abordar de forma exhaustiva las relaciones con el Reino Unido en el ámbito del transporte por carretera tras el final del período transitorio. Sin embargo, no es seguro que un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido que regule sus futuras relaciones en el

<sup>1</sup> DO C ... de ..., p ...

<sup>2</sup> DO C ... de ..., p ...

<sup>3</sup> DO L 29 de 31.1.2020, p. 2.

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> DO L 58 de 27.2.2020, p. 53.



ámbito del transporte por de mercancías y viajeros por carretera entre en vigor a partir de la expiración del mencionado período.

- (2) Al final del período transitorio, y en ausencia de toda disposición especial, todos los derechos y obligaciones derivados del Derecho de la Unión en relación con el acceso al mercado, como se establece en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>6</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>7</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo dejarán de estar vigentes en lo que se refiere a la relación entre el Reino Unido y la Unión y sus Estados miembros.
- (3) En esta situación, el transporte internacional de mercancías y viajeros por carretera entre la Unión y el Reino Unido sufrirá graves perturbaciones.
- (4) Gibraltar no está incluido en el ámbito de aplicación territorial del presente Reglamento y las referencias al Reino Unido que se hagan en este no incluyen Gibraltar.
- (5) El sistema de cuotas multilaterales del Foro Internacional del Transporte (ITF) es el único marco jurídico alternativo disponible que podría servir de base para el transporte de mercancías por carretera entre la Unión y el Reino Unido. No obstante, debido al número limitado de autorizaciones disponibles en la actualidad con arreglo al régimen del ITF y su restringido ámbito de aplicación en lo referente a los tipos de operaciones de transporte por carretera que cubre, actualmente el sistema es insuficiente para responder por completo a las necesidades de transporte de mercancías por carretera entre la Unión y el Reino Unido.
- (6) También se esperan perturbaciones graves, incluido en relación con el orden público, en el contexto de los servicios de transporte de viajeros por carretera. Tras el final del período transitorio, el Convenio sobre el transporte discrecional internacional de los viajeros en autocar y autobús («Convenio Interbus») es el único marco jurídico disponible que podría proporcionar una base para el transporte de viajeros en autobús y autocar entre la Unión y el Reino Unido. El Reino Unido pasará a ser Parte contratante por derecho propio del Convenio Interbus el 1 de enero de 2021. Sin embargo, el Convenio Interbus cubre únicamente los servicios discrecionales y es, por tanto, inadecuado para abordar las perturbaciones relacionadas con los servicios internacionales de autocar y autobús entre el Reino Unido y la Unión derivadas del final del período transitorio. Se ha negociado un Protocolo del Convenio Interbus que cubre los servicios regulares y regulares especiales de transporte de viajeros y está previsto que el Reino Unido lo ratifique lo antes posible. Sin embargo, no se espera que el Protocolo entre en vigor a tiempo para ofrecer una solución alternativa viable durante el periodo inmediatamente posterior al final del período transitorio. Por consiguiente, los instrumentos disponibles no abordan las necesidades relacionadas con los servicios regulares y regulares especiales de transporte de viajeros en autobús y autocar entre la Unión y el Reino Unido.
- (7) Por lo tanto, a fin de evitar posibles perturbaciones graves, en particular en materia de orden público, es necesario establecer una serie temporal de medidas que permitan a los transportistas de mercancías por carretera y a los transportistas de viajeros en autocar y autobús con licencia en el Reino Unido transportar mercancías y viajeros por

<sup>6</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>7</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).



carretera entre el Reino Unido y la Unión, o desde el territorio del Reino Unido al territorio del Reino Unido con tránsito en uno o más Estados miembros. A fin de garantizar un equilibrio adecuado entre el Reino Unido y la Unión, los derechos conferidos de este modo deben condicionarse a que se atribuyan derechos equivalentes y estar sujetos a determinadas condiciones que garanticen la competencia leal.

- (8) Los servicios transfronterizos de autocar y autobús entre Irlanda y el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte revisten especial importancia para las comunidades que viven en las regiones fronterizas, a fin de garantizar la conectividad básica entre las comunidades, entre otras cosas, como parte de la Zona de Viaje Común. Por tanto, la recogida y el depósito de viajeros por los servicios de transporte en autocar y autobús deben seguir estando autorizados en las regiones fronterizas de Irlanda durante la prestación de servicios internacionales de transporte de viajeros en autobús y autocar entre Irlanda y el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte.
- (9) A fin de reflejar su carácter temporal, y sin sentar precedentes, el conjunto de medidas regulado en el presente Reglamento debe aplicarse durante un período de tiempo breve. Por lo que se refiere a las operaciones de transporte de mercancías por carretera, se establece la limitación temporal teniendo en cuenta las posibles disposiciones relativas a la conectividad básica que deben fijarse en el sistema de la CEMT, y sin perjuicio de la entrada en vigor de un acuerdo en el futuro que regule el transporte de mercancías por carretera entre la Unión y el Reino Unido y de las futuras normas de la Unión en materia de transporte. En lo relativo al transporte de viajeros en autobús o autocar, se establece la limitación temporal para permitir que entre en vigor el Protocolo del Convenio Interbus sobre servicios regulares y regulares especiales y que se aplique en el Reino Unido, bien mediante la ratificación de dicho Protocolo por parte de este país, o bien mediante la adhesión a dicho Protocolo, y sin perjuicio de cualquier posible acuerdo futuro en esta materia entre la Unión y el Reino Unido.
- (10) De acuerdo con el principio de proporcionalidad establecido en el artículo 5 del TUE, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.
- (11) Habida cuenta de la urgencia que conlleva el final del período transitorio antes mencionado, procede establecer una excepción al período de ocho semanas que se establece en 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.
- (12) El presente Reglamento debe entrar en vigor con carácter de urgencia y aplicarse a partir del día siguiente a la expiración del período transitorio establecido por el Acuerdo de Retirada, a menos que en esa fecha haya entrado en vigor un acuerdo celebrado con el Reino Unido que regule el transporte por carretera. El presente Reglamento debe dejar de aplicarse a partir de la fecha de entrada en vigor o de la fecha de aplicación provisional de un acuerdo internacional que regule el transporte por carretera para ambas Partes. Con excepción de las disposiciones específicas aplicables en la región fronteriza de Irlanda en el marco de los servicios regulares y regulares especiales internacionales entre Irlanda y el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte, el derecho a llevar a cabo servicios regulares y regulares especiales de autocares y autobuses debe dejar de aplicarse en la fecha de entrada en vigor para la Unión y para el Reino Unido del Protocolo del Convenio Interbus relativo al transporte internacional regular y regular especial de viajeros en autocar y autobús. En cualquier caso, el presente Reglamento debe dejar de aplicarse el 30 de junio de 2021.



- (13) Cuando sea necesario para responder a las necesidades del mercado, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE, a fin de restablecer la equivalencia de los derechos concedidos por la Unión a los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocares o autobuses del Reino Unido, con los derechos concedidos por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocares o autobuses de la Unión, especialmente cuando los derechos concedidos por el Reino Unido se otorguen con arreglo al Estado miembro de origen o, de cualquier modo, no beneficien por igual a todos los transportistas de la Unión, así como para poner remedio a situaciones de competencia desleal en detrimento de los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocares o autobuses de la Unión.
- (14) Los actos delegados deben respetar el principio de proporcionalidad, por lo que sus condiciones deben ser proporcionales a los problemas que se planteen por el hecho de no haberse concedido derechos equivalentes o por darse unas condiciones de competencia desleales. La Comisión solo debe suspender la aplicación del presente Reglamento en los casos más graves, cuando el Reino Unido no conceda derechos equivalentes a los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocares o autobuses de la Unión, cuando los derechos otorgados sean mínimos, o cuando las condiciones de competencia que se apliquen a los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocares o autobuses del Reino Unido difieran tanto de las que se apliquen a los transportistas de la Unión que a estos no les resulte económicamente viable la prestación de los servicios en cuestión.
- (15) Al adoptar los actos delegados, reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, también a nivel de expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre la mejora de la legislación<sup>8</sup>. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de los actos delegados en cuestión. Debe velarse por que cualquiera de estos actos delegados no afecte indebidamente al buen funcionamiento del mercado interior.
- (16) Para velar por que todos los transportistas de la Unión puedan acogerse a los derechos concedidos por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocares o autobuses de la Unión, que sean equivalentes a los concedidos mediante el presente Reglamento a los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocares o autobuses del Reino Unido, debe ampliarse temporalmente el ámbito de aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009. Estos Reglamentos ya cubren la parte del desplazamiento entre un Estado miembro y un tercer país realizada en el territorio de cualquier Estado miembro que se atraviese en tránsito. No obstante, es preciso garantizar, en tal caso, que el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 se aplique también a la parte del desplazamiento que tenga lugar en el territorio del Estado miembro de carga o de descarga, y que el Reglamento (CE) n.º 1073/2009 se aplique a la parte del desplazamiento que tenga lugar en el territorio del Estado miembro en el que se recojan o depositen viajeros. Esta ampliación del ámbito de aplicación tiene por objeto garantizar que los transportistas de la Unión

<sup>8</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.



puedan realizar operaciones de transporte entre terceros países a partir del Reino Unido o con el Reino Unido como destino, así como paradas adicionales, en sus actividades de transporte de viajeros.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

### *Artículo 1* *Ámbito*

El presente Reglamento establece medidas temporales que regulen el transporte de mercancías por carretera, así como la prestación de servicios regulares y regulares especiales de transporte de viajeros en autocar y autobús entre la Unión y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte («el Reino Unido») tras el final del período transitorio contemplado en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada.

### *Artículo 2* *Definiciones*

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «Vehículo»:
  - a) en lo referente al transporte de mercancías, todo vehículo de motor matriculado en el Reino Unido o todo conjunto de vehículos articulados cuyo vehículo de tracción, como mínimo, esté matriculado en el Reino Unido, que estén destinados exclusivamente al transporte de mercancías. El vehículo puede pertenecer a la empresa, haber sido comprado a crédito por ella o estar sujeto a un arrendamiento, siempre que, en este último caso, cumpla las condiciones establecidas en la Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>9</sup>;
  - b) en lo referente al transporte de viajeros, un autobús o un autocar.
- 2) «Transporte autorizado de mercancías»:
  - a) los desplazamientos con carga realizados por un vehículo desde el territorio de la Unión hasta el territorio del Reino Unido o viceversa, con o sin tránsito por uno o por más Estados miembros o terceros países;
  - b) los desplazamientos con carga realizados por un vehículo desde el territorio del Reino Unido hasta el territorio del Reino Unido, con tránsito por el territorio de la Unión;
  - c) los desplazamientos sin carga en relación con el transporte mencionado en las letras a) y b).
- 3) «Transporte autorizado de viajeros en autocares o autobuses»:
  - a) los desplazamientos realizados por un autocar o un autobús para transportar viajeros desde el territorio de la Unión hasta el territorio del Reino Unido o viceversa, con o sin tránsito por uno o más Estados miembros o terceros países;
  - b) los desplazamientos realizados por un autocar o un autobús para transportar viajeros desde el territorio del Reino Unido hasta el territorio del Reino Unido, con tránsito por el territorio de la Unión;

<sup>9</sup> Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2006, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera (DO L 33 de 4.2.2006, p. 82).





- c) los desplazamientos sin viajeros en relación con el transporte mencionado en las letras a) y b);
  - d) la recogida y el depósito de viajeros en la región fronteriza de Irlanda en el curso de servicios internacionales regulares y regulares especiales entre Irlanda y el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte.
- 4) «Región fronteriza de Irlanda»: los condados de Irlanda contiguos a la frontera terrestre entre Irlanda y el Reino Unido por lo que se refiere a Irlanda del Norte.
  - 5) «Transportista de mercancías por carretera de la Unión»: cualquier empresa que se dedique al transporte de mercancías por carretera y esté en posesión de una licencia comunitaria válida de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009.
  - 6) «Transportista de mercancías por carretera del Reino Unido»: cualquier empresa establecida en el Reino Unido que esté autorizada a efectuar transportes de mercancías por carretera y esté en posesión de una licencia válida expedida para el transporte internacional respecto al transporte autorizado de mercancías.
  - 7) «Licencia del Reino Unido»: cuando se expida a un transportista británico de mercancías por carretera, una licencia expedida por el Reino Unido para el transporte internacional respecto al transporte autorizado de mercancías y, cuando se expida a un transportista británico de servicios de autocares y autobuses, una licencia expedida por el Reino Unido para el transporte internacional respecto al transporte autorizado de viajeros en autocar o autobús.
  - 8) «Autocar o autobús»: cualquier vehículo matriculado en el Reino Unido con capacidad, por sus características de construcción y su equipo, para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y destinado a esta finalidad.
  - 9) «Servicios regulares»: los servicios que aseguran el transporte de viajeros con una frecuencia y un itinerario determinados, recogiendo y depositando viajeros en paradas que se han fijado previamente.
  - 10) «Servicios regulares especiales»: los servicios regulares, quienquiera que sea su organizador, que aseguren el transporte de determinadas categorías de viajeros con exclusión de otros.
  - 11) «Transportista de viajeros en autocares o autobuses de la Unión»: cualquier empresa que se dedique al transporte de viajeros en autocar o autobús y esté en posesión de una licencia comunitaria válida de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 1073/2009.
  - 12) «Transportista de viajeros en autocares o autobuses del Reino Unido»: cualquier empresa establecida en el Reino Unido que está autorizada a efectuar el transporte de viajeros en autocar o autobús y esté en posesión de una licencia válida expedida para el transporte internacional respecto al transporte autorizado de viajeros en autocar o autobús.
  - 13) «Transportista»: cualquier transportista de mercancías por carretera o bien de viajeros en autocares o autobuses.
  - 14) «Derecho de la competencia»: cualquier acto legislativo referente a la conducta que se detalla a continuación, en los casos en los que esta pueda afectar a la prestación de los servicios de transporte de mercancías por carretera o de viajeros en autocares o autobuses:



- a) una conducta que consista en la existencia de:
    - i) acuerdos entre transportistas de mercancías por carretera o de viajeros en autocares o autobuses, respectivamente, decisiones de asociaciones de transportistas de mercancías por carretera o de viajeros en autocares o autobuses, o bien prácticas concertadas, que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear la competencia,
    - ii) abusos de posición dominante por parte de uno o varios transportistas de mercancías por carretera, o de viajeros en autocares o autobuses,
    - iii) medidas adoptadas por el Reino Unido, o que este país mantenga en vigor, en el caso de empresas públicas y de empresas a las que el Reino Unido conceda derechos especiales o exclusivos y que sean contrarios a los incisos i) o ii);
  - b) unas concentraciones de transportistas de mercancías por carretera o de viajeros en autocares o autobuses, respectivamente, que impidan significativamente una competencia efectiva, especialmente como resultado de la creación o el fortalecimiento de una posición dominante.
- 15) «Subsidio»: toda contribución financiera otorgada a un transportista por la Administración u otro organismo público a cualquier nivel, que confiera un beneficio, y en particular:
- a) la transferencia directa de fondos, como son subvenciones, préstamos o la aportación de capital, la posible transferencia directa de fondos, la asunción de pasivos, como son garantías de préstamos, aportaciones de capital, propiedad, o bien protección ante la quiebra o seguros;
  - b) la condonación o la falta de cobro de ingresos que se percibirían de otro modo;
  - c) el suministro de bienes o servicios que no sean de infraestructuras generales, o bien la adquisición de bienes o servicios;
  - d) la realización de pagos a un mecanismo de financiación, o encomienda u orden a un organismo privado, para que lleve a cabo una o varias de las funciones mencionadas en las letras a), b) y c), que normalmente corresponderían a la Administración u otro organismo público, y la práctica no difiere en ningún sentido real de las prácticas que aplican normalmente las administraciones públicas.

No se considerará que una contribución financiera hecha por la Administración u otro organismo público confiere un beneficio si un operador privado en una economía de mercado guiado únicamente por las perspectivas de rentabilidad y en la misma situación que el organismo público en cuestión hubiera hecho la misma contribución financiera.

- 16) «Autoridad independiente de defensa de la competencia»: la autoridad encargada de aplicar y hacer cumplir el Derecho de la competencia, así como de controlar los subsidios, y que cumple las condiciones siguientes:
- a) la autoridad es independiente desde el punto de vista operativo y está dotada adecuadamente con los recursos necesarios para llevar a cabo sus tareas;
  - b) la autoridad cuenta con las garantías necesarias de independencia de la influencia política o de otras influencias externas en el desempeño de sus funciones y el ejercicio de sus competencias, y actúa de forma imparcial;



- c) las decisiones de la autoridad están sujetas a control judicial.
- 17) «Discriminación»: la diferenciación de cualquier tipo sin justificación objetiva respecto al suministro de mercancías o servicios, incluidos los servicios públicos, que se aplique a los servicios de transporte de mercancías por carretera o de viajeros en autocares o autobuses, con respecto a su trato por parte de las autoridades públicas responsables de dichos servicios.
- 18) «Territorio de la Unión»: el territorio de los Estados miembros en el que sean aplicables el TUE y el TFUE en las condiciones establecidas en dichos Tratados.

### *Artículo 3*

#### ***Derecho a llevar a cabo el transporte autorizado de mercancías***

1. Con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Reglamento, los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido podrán llevar a cabo el transporte autorizado de mercancías.
2. Cualquier persona física o jurídica establecida en el Reino Unido podrá, sin necesidad de disponer de una licencia, efectuar el transporte autorizado de mercancías de los tipos siguientes:
  - a) los transportes postales efectuados dentro de un régimen de servicio universal;
  - b) los transportes de vehículos accidentados o averiados;
  - c) los transportes de mercancías con vehículo automóvil cuyo peso de carga total autorizado, incluido el de los remolques, no sea superior a 3,5 toneladas;
  - d) los transportes de medicamentos, de aparatos y equipos médicos, y de otros artículos necesarios en casos de emergencia, en particular cuando hayan tenido lugar catástrofes naturales;
  - e) el transporte de mercancías a condición de que:
    - i) las mercancías transportadas pertenezcan a la empresa o hayan sido vendidas, compradas, donadas o tomadas en alquiler, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por ella,
    - ii) el desplazamiento sirva para llevar las mercancías hacia la empresa, para expedirlas desde dicha empresa o para desplazarlas bien en el interior o al exterior de la empresa a efectos de sus propias necesidades,
    - iii) los vehículos de motor utilizados para este transporte sean conducidos por personal contratado por la empresa o puesto a disposición de esta mediante una obligación contractual,
    - iv) los vehículos que transporten las mercancías pertenezcan a la empresa o hayan sido comprados a crédito por ella, o estén sujetos a un arrendamiento, siempre que, en este último caso, cumplan las condiciones establecidas en la Directiva 2006/1/CE, y
    - v) dicho transporte únicamente constituya una actividad accesoria dentro del conjunto de las actividades de la empresa.



#### *Artículo 4*

### ***Derecho a prestar servicios regulares y servicios regulares especiales de autocares y autobuses***

1. Los transportistas de viajeros en autocares o autobuses del Reino Unido podrán llevar a cabo el transporte autorizado de viajeros por autocar y autobús en servicios regulares y servicios regulares especiales con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Reglamento.
2. Los transportistas de viajeros en autocares o autobuses del Reino Unido deberán estar en posesión de una autorización expedida antes de la fecha de aplicación del presente Reglamento, de conformidad con los artículos 6 a 11 del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, para efectuar servicios regulares y servicios regulares especiales autorizados de autocares y autobuses que operen por cuenta ajena.
3. Las autorizaciones que sigan siendo válidas con arreglo al apartado 2 del presente artículo podrán seguir utilizándose para los fines indicados en el apartado 1 del presente artículo si han sido renovadas en las mismas condiciones, o modificadas por lo que respecta a las paradas, tarifas u horarios, de conformidad con las normas y procedimientos establecidos en los artículos 6 a 11 del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, durante un período de validez que no podrá extenderse más allá del 30 de junio de 2021.
4. El transporte autorizado de viajeros por autocar o autobús que realicen, con fines no comerciales y sin carácter lucrativo, personas físicas o jurídicas establecidas en el Reino Unido podrá llevarse a cabo sin una licencia cuando:
  - a) la actividad de transporte solo sea una actividad accesoria de la persona física o jurídica, y
  - b) los vehículos utilizados sean propiedad de la persona física o jurídica, hayan sido comprados a crédito por ella o estén sujetos a un contrato de arrendamiento a largo plazo, y además sean conducidos por un empleado de la citada persona física o jurídica, por la propia persona física, o bien por personal contratado por la empresa o puesto a disposición de esta mediante una obligación contractual.Estos transportes estarán exentos de cualquier régimen de autorización dentro de la Unión, siempre que la persona que ejerza la actividad esté en posesión de una autorización nacional expedida antes del primer día de aplicación, tal como se establece en el artículo 12, apartado 2, párrafo primero, del presente Reglamento, de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009.
5. Un cambio de vehículo, o la interrupción del transporte para que parte de un desplazamiento sea efectuado en otro medio de transporte, no afectará a la aplicación del presente Reglamento.

#### *Artículo 5*

### ***Acuerdos o pactos bilaterales***

Los Estados miembros no negociarán ni celebrarán ningún acuerdo ni pacto bilateral con el Reino Unido sobre asuntos que entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Sin perjuicio de los acuerdos multilaterales existentes, no concederán de otro modo a los transportistas británicos de mercancías por carretera, ni a los transportistas británicos de



viajeros en autocares o autobuses, derechos distintos de los que se otorgan en el presente Reglamento.

### *Artículo 6* *Normas sociales y técnicas*

Durante el transporte autorizado de mercancías o de viajeros por autocar o autobús de acuerdo con lo especificado en el presente Reglamento, deberán cumplirse las normas siguientes:

- a) con respecto a los trabajadores móviles y los conductores autónomos, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>10</sup>;
- b) con respecto a determinadas disposiciones en materia social relativas al sector de los transportes por carretera, los requisitos del Reglamento (CE) n.º 61/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>11</sup>;
- c) con respecto a los tacógrafos en el transporte por carretera, los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>12</sup>;
- d) con respecto a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>13</sup>;
- e) con respecto a las dimensiones y los pesos máximos autorizados de determinados vehículos de carretera, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 96/53/CE del Consejo<sup>14</sup>;
- f) con respecto a la instalación e utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor, los requisitos

<sup>10</sup> Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

<sup>11</sup> Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

<sup>12</sup> Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

<sup>13</sup> Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo (DO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

<sup>14</sup> Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).



establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 92/6/CEE del Consejo<sup>15</sup>;

- g) con respecto al uso obligatorio de cinturones de seguridad y de dispositivos de retención para niños en los vehículos, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 91/671/CEE del Consejo<sup>16</sup>;
- h) con respecto al desplazamiento de trabajadores, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>17</sup>;
- i) con respecto a los derechos de los viajeros, los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>18</sup>.

#### *Artículo 7*

#### ***Equivalencia de derechos***

1. La Comisión supervisará los derechos concedidos por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera y los transportistas de viajeros en autocares o autobuses de la Unión, y las condiciones para su ejercicio.
2. En caso de que la Comisión determine que los derechos concedidos por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera o de viajeros en autocares o autobuses de la Unión no son, de hecho y de derecho, equivalentes a los concedidos a los transportistas del Reino Unido en virtud del presente Reglamento, o bien que no pueden disfrutar de estos derechos por igual todos los transportistas de mercancías por carretera o de viajeros en autocares o autobuses de la Unión, adoptará sin demora y a efectos de restablecer la equivalencia, actos delegados, de conformidad con el artículo 11, destinados a:
  - a) suspender la aplicación del artículo 3, apartados 1 y 2, o del artículo 4, apartados 1 a 4, cuando no se concedan derechos equivalentes a los transportistas de la Unión o cuando los derechos concedidos sean mínimos;
  - b) establecer límites a la capacidad admisible de la que disponen los transportistas de mercancías por carretera o los transportistas de viajeros en autocares o autobuses del Reino Unido, o al número de desplazamiento, o a ambos, o bien
  - c) adoptar restricciones operativas en relación con los tipos de vehículos o las condiciones de circulación.

<sup>15</sup> Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 57 de 2.3.1992, p. 27).

<sup>16</sup> Directiva 91/671/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos (DO L 373 de 31.12.1991, p. 26).

<sup>17</sup> Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

<sup>18</sup> Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO L 55 de 28.2.2011, p. 1).



*Artículo 8*  
**Competencia leal**

1. La Comisión deberá hacer un seguimiento de las condiciones en las que compiten los transportistas de la Unión con los transportistas del Reino Unido para prestar los servicios de transporte de mercancías por carretera y los servicios de transporte de viajeros en autocares o autobuses amparados por el presente Reglamento.
2. En caso de que la Comisión determine que, a consecuencia de cualquiera de las situaciones a las que se refiere el apartado 3 del presente artículo, las condiciones contempladas en el apartado 1 del presente artículo son considerablemente menos favorables que las que disfrutaban los transportistas del Reino Unido, adoptará sin demora, y a fin de poner remedio a dicha situación, actos delegados de conformidad con el artículo 11 con el fin de:
  - a) suspender la aplicación del artículo 3, apartados 1 y 2, o del artículo 4, apartados 1 a 4, cuando las condiciones de competencia que se apliquen a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido, o a los transportistas de viajeros en autobuses y autocares del Reino Unido, difieran tanto de las que se apliquen a los transportistas de la Unión que a estos últimos no les resulte económicamente viable la prestación de servicios;
  - b) establecer límites a la capacidad admisible de la que disponen los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido, los transportistas de viajeros en autobuses o autocares del Reino Unido, o al número de desplazamiento, o bien a ambos, o
  - c) adoptar restricciones operativas en relación con los tipos de vehículos o las condiciones de circulación.
3. Los actos delegados a los que se refiere el apartado 2 se adoptarán, en las condiciones especificadas en dicho apartado, para poner remedio a las situaciones siguientes:
  - a) la concesión de subvenciones por parte del Reino Unido;
  - b) la ausencia de adopción o de aplicación efectiva de una legislación en materia de competencia por parte del Reino Unido;
  - c) la inobservancia por parte del Reino Unido de la obligación de establecer o mantener una autoridad independiente en materia de competencia;
  - d) la aplicación por parte del Reino Unido de normas de protección de los trabajadores, de la seguridad o la protección del medio ambiente que sean inferiores a las establecidas en la legislación de la Unión o bien, en ausencia de disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión, inferiores a las aplicadas por todos los Estados miembros o, en todo caso, inferiores a las normas internacionales correspondientes;
  - e) la aplicación por parte del Reino Unido de normas relativas a la concesión de licencias a transportistas de mercancías por carretera o a transportistas de viajeros en autocares o autobuses que sean inferiores a las establecidas en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009;
  - f) la aplicación por parte del Reino Unido de normas relativas a la cualificación y la formación de los conductores profesionales que sean inferiores a las establecidas en la Directiva 2003/59/CE;



- g) la aplicación por parte del Reino Unido de unas normas de tarificación vial y fiscalidad distintas de las normas establecidas en la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>19</sup>, y
  - h) cualquier forma de discriminación contra los transportistas de la Unión.
4. A efectos de la aplicación del apartado 1, la Comisión podrá solicitar información a las autoridades competentes del Reino Unido o a los transportistas del Reino Unido. En caso de que las autoridades competentes del Reino Unido o los transportistas del Reino Unido no faciliten la información solicitada en el plazo razonable que haya fijado la Comisión, o proporcionen una información incompleta, la Comisión podrá actuar de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2.

#### *Artículo 9*

##### ***Ampliación de los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009***

1. En el contexto del transporte de mercancías entre el territorio de la Unión y el territorio del Reino Unido efectuado por un transportista de mercancías por carretera de la Unión que se base en derechos concedidos por el Reino Unido, conforme a lo dispuesto en el artículo 7 del presente Reglamento, y que sean equivalentes a los otorgados en virtud del presente Reglamento, el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 se aplicará a la parte del desplazamiento que tenga lugar en el territorio del Estado miembro de carga o descarga.
2. En el contexto del transporte de viajeros entre el territorio de la Unión y el territorio del Reino Unido efectuado por un transportista de viajeros en autocares o autobuses de la Unión que se base en derechos concedidos por el Reino Unido, conforme a lo dispuesto en el artículo 7 del presente Reglamento, y que sean equivalentes a los otorgados en virtud del presente Reglamento, el Reglamento (CE) n.º 1073/2009 se aplicará a la parte del desplazamiento que tenga lugar en el territorio del Estado miembro en el que se recojan o depositen los viajeros.

#### *Artículo 10*

##### ***Consulta y cooperación***

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros consultarán con las autoridades competentes del Reino Unido y cooperarán con ellas en la medida necesaria para garantizar la aplicación del presente Reglamento.
2. Si así se les solicita, los Estados miembros facilitarán a la Comisión, sin demora indebida, toda información que hayan obtenido conforme al apartado 1 del presente artículo o cualquier otra información pertinente para la aplicación de los artículos 7 y 8.

#### *Artículo 11*

##### ***Ejercicio de la delegación***

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar los actos delegados contemplados en el artículo 7, apartado 2, y el artículo 8, apartado 2, hasta el 30 de junio de 2021.

---

<sup>19</sup> Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 187 de 20.7.1999, p. 42).





2. Antes de la adopción de un acto delegado con arreglo al artículo 7, apartado 2, o el artículo 8, apartado 2, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre la mejora de la legislación.
3. Tan pronto como adopte un acto delegado, la Comisión lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

## *Artículo 12*

### ***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. El presente Reglamento se aplicará a partir del día siguiente a aquel en el que el Derecho de la Unión deje de aplicarse al y en el Reino Unido con arreglo a los artículos 126 y 127 del Acuerdo de Retirada.

No obstante, no se aplicará si en esa fecha ha entrado en vigor un acuerdo internacional, celebrado entre la Unión y el Reino Unido, que regule el transporte por carretera.

3. El presente Reglamento dejará de aplicarse en la fecha de entrada en vigor o, en su caso, en la fecha de aplicación provisional, de un acuerdo internacional sobre transporte por carretera que se haya celebrado entre la Unión y el Reino Unido.

Con excepción del transporte de viajeros en autocar o autobús contemplado en el artículo 2, apartado 3, letra d), las disposiciones del presente Reglamento aplicables al transporte de viajeros en autocar o autobús dejarán de aplicarse en la fecha de entrada en vigor para la Unión y para el Reino Unido del Protocolo del Convenio Interbus relativo al transporte internacional regular y especial de los viajeros en autocar y autobús.

4. En cualquier caso, el presente Reglamento dejará de aplicarse a más tardar el 30 de junio de 2021.

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

Hecho en Bruselas, el

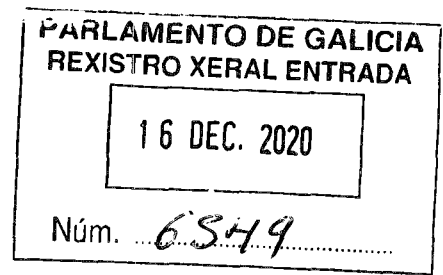
*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*

ES

ES





De: Comisión Mixta para la Unión Europea <[cmue@congreso.es](mailto:cmue@congreso.es)>

Enviado el: miércoles, 16 de diciembre de 2020 12:42

Asunto: Remisión a efectos del artículo 6.1 de la Ley 8/1994 [COM(2020) 828]

**Asunto: Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre determinados aspectos de la seguridad aérea por lo que respecta al final del período transitorio mencionado 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 (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2020) 828 final] [COM(2020) 828 final anexo] [2020/0364 (COD)]**

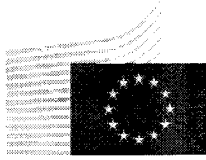
En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

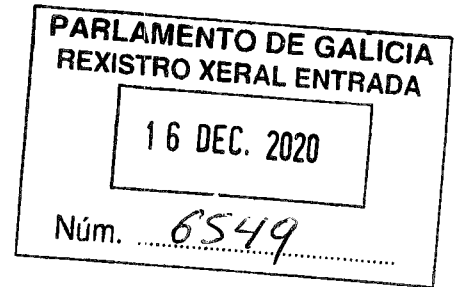
Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: [cmue@congreso.es](mailto:cmue@congreso.es)

SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA





COMISIÓN  
EUROPEA



Bruselas, 10.12.2020  
COM(2020) 828 final

2020/0364 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre determinados aspectos de la seguridad aérea por lo que respecta al final del período transitorio mencionado 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**

(Texto pertinente a efectos del EEE)



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

#### •1.1. 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 Atómica<sup>1</sup> (en lo sucesivo, «Acuerdo de Retirada») fue celebrado por la Unión mediante la Decisión (UE) 2020/135 del Consejo<sup>2</sup> 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.

Si al final del período transitorio no se hubiera alcanzado un acuerdo sobre la futura relación en el ámbito de la seguridad aérea, la retirada del Reino Unido de la Unión afectará, en particular, a la validez de los certificados y licencias expedidos por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia») en nombre del Reino Unido, o por determinadas organizaciones de diseño con sede en el Reino Unido, en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139<sup>3</sup> y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dicho Reglamento o del Reglamento (CE) n.º 216/2008<sup>4</sup>.

En el ámbito de la seguridad aérea, en la mayoría de los casos el efecto derivado del final del período transitorio sobre los certificados y aprobaciones puede ser subsanado por las partes interesadas a través de diversas medidas, incluido el «cambio» a una autoridad de aviación civil de un Estado miembro de la Unión, o la solicitud de un certificado de un tercer país que debe expedir la Agencia a partir del final del período transitorio (denominada «solicitud anticipada»). Además, con arreglo al artículo 41 del Acuerdo de Retirada, los componentes y equipos para los que una persona certificada por las autoridades competentes del Reino Unido haya expedido un certificado de conformidad válido con arreglo a las normas de la UE en el ámbito de la seguridad de la aviación podrán utilizarse en la UE, conforme a las disposiciones aplicables, incluso cuando haya finalizado el período transitorio, siempre que se hayan introducido en el mercado de la UE o del Reino Unido antes del final de dicho período.

<sup>1</sup> DO L 29 de 31.1.2020, p. 7.

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

<sup>4</sup> Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE. DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.



Sin embargo, a diferencia de lo que sucede en otros ámbitos del Derecho de la Unión, hay algunos casos en los que las personas físicas o jurídicas no pueden atenuar perturbaciones desproporcionados en la Unión. Por consiguiente, la Comisión debe proponer medidas que garanticen la continuidad de la validez de los certificados para determinados productos, componentes y equipos y empresas aeronáuticas.

En relación con determinados productos aeronáuticos («certificados de tipo») y empresas aeronáuticas («aprobaciones de organizaciones»), el Reino Unido, vuelve a asumir, para su jurisdicción al final de período transitorio, la función de «Estado de diseño» conforme al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Actualmente, y hasta el 31 de diciembre de 2020, dichas responsabilidades competen a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea.

Por consiguiente, es necesario desarrollar un mecanismo de transición controlado que garantice que los productos o diseños afectados, certificados por la Agencia o por una organización de diseño certificada por la Agencia antes del final del período transitorio, puedan seguir utilizándose en aeronaves de la Unión sin perturbaciones.

Las disposiciones propuestas no bajarán el nivel de las exigencias en materia de seguridad o de comportamiento ambiental de la aviación en la Unión. La propuesta hará posible que los fabricantes de la Unión sigan produciendo sus productos y que los operadores sigan explotando dichos productos, de conformidad con los requisitos aplicables del Derecho de la Unión. Una interrupción de dichas actividades generaría importantes retos sociales y económicos. Al garantizar la conformidad con la legislación de la Unión por parte de las organizaciones, la propuesta también garantizará la protección de los consumidores y ciudadanos

El presente acto forma parte del paquete de medidas que la Comisión está adoptando.

#### •1.2. **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente propuesta de Reglamento se concibe como una *lex specialis* para hacer frente a algunas de las consecuencias derivadas del hecho de que dejen de aplicarse al Reino Unido el Reglamento (UE) 2018/1139 y los actos de ejecución y actos delegados adoptados en virtud de dicho Reglamento, así como del Reglamento (UE) n.º 216/2008. Sus disposiciones se limitan a lo necesario para garantizar un desplazamiento controlado hacia un mercado de la aviación que ya no incluye al Reino Unido. Por lo demás, seguirán siendo de aplicación las disposiciones generales de los actos mencionados. Por tanto, la propuesta es plenamente coherente con la legislación en vigor, y más concretamente con el Reglamento (UE) 2018/1139.

#### •1.3. **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta se refiere a la seguridad aérea y complementa el Reglamento (CE) n.º 2018/1139 de la Unión, para hacer frente específicamente a la situación derivada del final del período transitorio establecido en el Acuerdo de Retirada en ausencia de un acuerdo que regule cuestiones de seguridad aérea aplicables antes de esa fecha.

## 2. **BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

### •2.1. **Base jurídica**

La base jurídica es el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).



## •2.2. Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

Dado que la propuesta complementa la legislación vigente de la Unión, con disposiciones que facilitan su aplicación ordenada después de la finalización del período transitorio establecido en el Acuerdo de Retirada, su objetivo solo puede alcanzarse a través de un acto a escala de la Unión.

## •2.3. Proporcionalidad

El Reglamento propuesto se considera proporcionado, ya que podrá evitar perturbaciones desproporcionadas a través de un conjunto limitado y necesario de normas especiales que garanticen un cambio controlado hacia un mercado de la aviación que no incluya al Reino Unido. No va más allá de lo necesario para lograr ese objetivo y evita cualquier cambio más amplio o cualquier medida permanente.

## •2.4. Elección del instrumento

La presente propuesta incluye una serie limitada de disposiciones para abordar una situación excepcional. Por consiguiente, se considera preferible no modificar el Reglamento (UE) 2018/1139 ni los actos de ejecución y actos delegados adoptados en virtud de dicho Reglamento, así como del Reglamento (CE) n.º 216/2008, sino crear un acto independiente. Las disposiciones normales relativas a los certificados y licencias afectados están cubiertas tanto por el Reglamento (UE) 2018/1139 como por normas detalladas que la Comisión deberá adoptar. Teniendo en cuenta lo expuesto y la urgencia del asunto, la única forma de acto jurídico adecuada parece ser un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo.

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

### •3.1. Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente

No aplicable debido al carácter excepcional y único del hecho que hace necesaria la presente propuesta.

### •3.2. Consultas con las partes interesadas

Las circunstancias específicas que rodean las negociaciones para alcanzar un acuerdo sobre la futura relación entre el Reino Unido y la Unión, y la situación en continua evolución han supuesto importantes limitaciones a la hora de realizar una consulta pública sobre la propuesta. Sin embargo, varias partes interesadas de la aviación y representantes de los Estados miembros en el contexto de reuniones transversales y específicas celebradas en Bruselas y en los Estados miembros han abordado diversas cuestiones, a saber: los retos que plantea el hecho de que el período transitorio establecido en el Acuerdo de Retirada finalice el 31 de diciembre de 2020, la necesidad de prepararse para los cambios inevitables el 1 de enero de 2021 y las posibles soluciones.

Un tema recurrente en las opiniones vertidas por las diversas partes interesadas ha sido la necesidad de una intervención reguladora en ámbitos específicos en los que las partes interesadas no pueden adoptar sus propias medidas de contingencia con el fin de mitigar el impacto negativo de la posible falta de un acuerdo de retirada con el Reino Unido, que contenga las disposiciones necesarias en materia de seguridad aérea, durante el período siguiente al final del período transitorio. En particular, las empresas que fabrican, mantienen o explotan aeronaves subrayaron el hecho de que



sus operaciones en la Unión podrían interrumpirse si no se aplicaran las disposiciones adecuadas a partir del final del período transitorio. El principal problema parece ser la pérdida de validez de muchos certificados expedidos por la Agencia o por organizaciones de diseño aprobadas por la Agencia con arreglo al marco jurídico de la Unión. Muchas partes interesadas hicieron hincapié en que a nivel mundial solo hay un número reducido de fabricantes para muchos de los componentes utilizados en las aeronaves (por ejemplo, los motores para las grandes aeronaves que usan las compañías aéreas). El hecho de que las operaciones y la fabricación modernas se realicen sin almacenamiento implica que será imposible seguir operando si los certificados de seguridad afectados pierden su validez.

### •3.3. **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Se ha recopilado el análisis jurídico y técnico realizado internamente, y esa información ha sido analizada y verificada también en colaboración con los expertos técnicos de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia») para garantizar que la medida propuesta logra su finalidad prevista, pero al mismo tiempo está limitada a lo estrictamente necesario.

### •3.4. **Evaluación de impacto**

No es necesaria una evaluación de impacto, debido al carácter excepcional de la situación y al limitado número de certificados expedidos originalmente con arreglo al marco jurídico de la Unión al que se proponen aplicar las medidas específicas en cuestión. No se dispone de opciones políticas sustancialmente diferentes de la propuesta.

### •3.5. **Derechos fundamentales**

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

## 4. **REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

No procede.

## 5. **OTROS ELEMENTOS**

### •5.1. **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

No aplicable debido al carácter transitorio de la medida propuesta.

### •5.2. **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

#### *Artículo 1*

Este artículo especifica el ámbito de aplicación del Reglamento, que se limita a los certificados de diseño, para los cuales el Reino Unido asumirá la función de Estado de diseño y para los cuales la Agencia no está en condiciones de expedir inmediatamente certificados de terceros países.

#### *Artículo 2*

Dado que el ámbito de aplicación del Reglamento se limita a determinados certificados regulados por el Reglamento (UE) 2018/1139, deben aplicarse las definiciones establecidas en dicho Reglamento y en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo y en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008. El artículo 2 establece disposiciones en consecuencia.



### *Artículo 3*

El artículo 3 establece que los certificados enumerados en el anexo se considerarán expedidos con efecto a partir del primer día siguiente al de expiración del período transitorio. Los certificados en cuestión fueron expedidos originalmente por la Agencia, que desempeñaba las funciones de Estado de diseño, o por una organización de diseño certificada por la Agencia. El Reino Unido los considerará certificados expedidos por el Reino Unido, en su calidad de Estado de diseño, o por una organización de diseño certificada por él, a partir del final del período transitorio. La posición establecida en el artículo 3, a partir del mismo momento, afectará a la Agencia como autoridad que desempeña las funciones de Estado de matrícula.

### *Artículo 4*

Este artículo establece que los certificados y las entidades titulares de estos certificados siguen estando sujetos al Derecho de la Unión, especialmente en lo que se refiere a la posibilidad de que la Agencia los supervise y a las normas aplicables en materia de certificación de productos.

### *Artículo 5*

Habida cuenta del breve plazo disponible para la adopción del presente Reglamento, es importante que este entre en vigor lo antes posible tras su publicación, pero solo debe aplicarse a partir del momento en que finalice el período transitorio establecido en el Acuerdo de Retirada y en ausencia de un acuerdo que regule las cuestiones de aviación civil y los certificados específicos a que se refiere el presente Reglamento.





Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre determinados aspectos de la seguridad aérea por lo que respecta al final del período transitorio mencionado 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**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

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<sup>1</sup>,Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>2</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

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<sup>3</sup> (en lo sucesivo, «Acuerdo de Retirada») fue celebrado por la Unión mediante la Decisión (UE) 2020/135 del Consejo<sup>4</sup> 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 principal objetivo del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>5</sup> es establecer y mantener un nivel de seguridad aérea elevado y uniforme en la Unión. Para ello, se ha establecido un sistema de certificados para diversas

1

2 DO C [...] de [...], p. [...].

3 DO L 29 de 31.1.2020, p. 7.

4 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).

5 Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).



actividades de la aviación, con el fin de alcanzar los niveles de seguridad requeridos y hacer posibles las verificaciones necesarias y la aceptación mutua de los certificados expedidos.

- (3) En el ámbito de la seguridad aérea, las consecuencias del final del período transitorio en lo que respecta a los certificados y aprobaciones sin un acuerdo que establezca las nuevas relaciones en materia de seguridad aérea entre la Unión y el Reino Unido pueden ser abordadas por muchas partes interesadas a través de diversas medidas. Entre ellas figura la transferencia a una autoridad de aviación civil de uno de los Estados miembros y la solicitud, antes del final del período transitorio, de un certificado expedido por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia»), que surtirá efecto el día siguiente al del final del período transitorio.
- (4) No obstante, en lo que respecta a algunos certificados, deben adoptarse medidas específicas para hacer frente a esas consecuencias. Este es el caso, en particular, de los certificados de diseño expedidos antes del final del período transitorio por la Agencia a organizaciones de diseño con sede principal en el Reino Unido o por organizaciones de diseño aprobadas por la Agencia. Hasta esa fecha, la Agencia llevaba a cabo, en nombre del Reino Unido, las funciones y tareas del «Estado de diseño» con arreglo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus anexos, conforme a lo dispuesto en el artículo 77, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139. Una vez finalizado el período transitorio, esas funciones y tareas del «Estado de diseño» en relación con el Reino Unido serán asumidas por la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido. Con objeto de hacer frente a ese cambio, el Reino Unido ha promulgado legislación para considerar los certificados de diseño expedidos antes del período transitorio como expedidos con arreglo a la legislación del Reino Unido con efecto a partir del final del período transitorio.
- (5) Son necesarias medidas específicas por parte de la Unión para garantizar que los diseños a que se refieren dichos certificados sigan estando cubiertos por certificados regulados por el Reglamento (UE) 2018/1139, en la medida en que se refieran a las aeronaves matriculadas en la Unión. Las medidas deben permitir a los operadores de aeronaves afectados seguir utilizando los productos en cuestión. Por consiguiente, es necesario establecer que se considere que la Agencia o, en su caso, las organizaciones de diseño aprobadas por ella, han expedido los certificados relativos a dichos dibujos y modelos con efecto a partir del día siguiente al del final del período transitorio. El Reglamento (UE) 2018/1139 y los actos pertinentes de la Comisión contemplan tales certificados, expedidos sobre la base de que la aeronave en cuestión está matriculada en un Estado miembro, aunque un tercer país sea el Estado de diseño.
- (6) Debe aclararse que dichos certificados están sujetos a las normas pertinentes establecidas en el Reglamento (UE) 2018/1139 y en los actos de ejecución y delegados pertinentes adoptados en virtud del mismo o del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>6</sup>, en particular las aplicables a la certificación de diseño y a la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (7) Dada la urgencia derivada del final del período transitorio, 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

<sup>6</sup> Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1).



la Unión Europea, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

- (8) Las disposiciones del presente Reglamento deben entrar en vigor con carácter de urgencia y aplicarse a partir del día siguiente a aquel en que finalice el período transitorio, a menos que para esa fecha haya entrado en vigor un acuerdo entre la Unión Europea y el Reino Unido que regule las cuestiones de seguridad de la aviación civil relacionadas con los certificados de diseño a que se refiere el presente Reglamento.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

### *Artículo 1*

#### **Objeto y ámbito de aplicación**

1. El presente Reglamento establece disposiciones específicas, a la vista de la expiración del período transitorio a que se refiere el artículo 126 del Acuerdo de Retirada para determinados certificados de seguridad aérea expedidos en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 o del Reglamento (UE) 2018/1139, a las personas físicas y jurídicas que tengan su centro de actividad principal en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte («el Reino Unido»).
2. El presente Reglamento se aplicará a los certificados enumerados en el anexo que sean válidos el día anterior a la fecha de aplicación del presente Reglamento y que hayan sido expedidos por la Agencia a personas físicas o jurídicas que tengan su centro de actividad principal en el Reino Unido o por una organización de diseño que tenga su centro de actividad principal en el Reino Unido. Solo se aplicará a las aeronaves matriculadas en la Unión.

### *Artículo 2*

#### **Definiciones**

A los efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos de ejecución y delegados aprobados en virtud de dicho Reglamento y del Reglamento (CE) n.º 216/2008.

### *Artículo 3*

#### **Validez de los certificados**

Los certificados a que se refiere el artículo 1, apartado 2, se considerarán expedidos con efecto a partir de la fecha mencionada en el artículo 5, apartado 2:

1. por la Agencia, en lo que respecta a los certificados a que se refiere el artículo 1, apartado 2, que hayan sido expedidos por la Agencia;
2. por una organización aprobada por la Agencia, en lo que respecta a los certificados a que se refiere el artículo 1, apartado 2, que hayan sido expedidos por una organización de diseño aprobada por la Agencia.

### *Artículo 4*

**Normas y obligaciones relativas a los certificados regulados por los artículos 3 y 4**



Los certificados regulados por el artículo 3 del presente Reglamento estarán sujetos a las normas que les son aplicables conforme al Reglamento (UE) 2018/1139 y los actos de ejecución y delegados aprobados en virtud de dicho Reglamento o del Reglamento (CE) n.º 216/2008, en particular el Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión<sup>7</sup>. La Agencia tendrá las competencias establecidas en el Reglamento (UE) 2018/1139 y en los actos de ejecución y delegados correspondientes aprobados conforme a dicho Reglamento y al Reglamento (CE) n.º 216/2008 en lo que respecta a las entidades que tengan su principal lugar de actividad en un tercer país.

#### *Artículo 5*

#### **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. El presente Reglamento se aplicará a partir del día siguiente a la fecha en que el Derecho de la Unión deje de aplicarse al Reino Unido de conformidad con lo dispuesto en los artículos 126 y 127 del Acuerdo de Retirada.
3. El presente Reglamento no se aplicará si, a más tardar en la fecha contemplada en su artículo 1, apartado 2, ha entrado en vigor un acuerdo entre la Unión Europea y el Reino Unido que regule las cuestiones de seguridad de la aviación civil relacionadas con los certificados a que se refiere el apartado 2 de dicho artículo.

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*

---

<sup>7</sup> Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1).



Bruselas, 10.12.2020  
COM(2020) 828 final

ANNEX

**ANEXO**

**del**

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre determinados aspectos de la seguridad aérea por lo que respecta al final del período transitorio mencionado 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**

## **LISTA DE CERTIFICADOS MENCIONADOS EN EL ARTÍCULO 1**

1. Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión<sup>1</sup>, Anexo I, parte 21, Sección A, subparte B (Certificados de tipo y certificados de tipo restringidos)
2. Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, Anexo I, parte 21, Sección A, subparte D ( Modificaciones de los certificados de tipo y los certificados de tipo restringido)
3. Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, Anexo I, parte 21, Sección A, subparte E (Certificados de tipo suplementarios)
4. Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, Anexo I, parte 21, Sección A, subparte M (Reparaciones)
5. Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, Anexo I, parte 21, Sección A, subparte O (Autorizaciones de estándares técnicos europeos)
6. Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, Anexo I, parte 21, Sección A, subparte J (Aprobaciones de organizaciones de diseño)

---

<sup>1</sup> Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1, p. 1).



## Á Mesa do Parlamento

O **Grupo Parlamentario Popular de Galicia**, a través do seu Portavoz, comunícalle os cambios efectuados nas seguintes comisións parlamentarias:

### Comisión 1ª; Institucional; Administración Xeral, Xustiza e Interior

Baixa: Lorenzo Gómez, Rubén  
Alta: García Vidal, Ana Belén

### Comisión 3ª; Economía, Facenda e Orzamentos

Baixa: Nóvoa Iglesias, Marta  
Alta: Santos Costa, Manuel

### Comisión 4ª; Educación e Cultura

Alta: Rodríguez Carrera, María Felisa

### Comisión 7ª; Agricultura, Alimentación, Gandería e Montes

Alta: Rodríguez Carrera, María Felisa

### Comisión 8ª; Pesca e Marisqueo

Baixas: Lorenzo Gómez, Rubén  
Verea Fraiz, Borja

Altas: García Vidal, Ana María  
Santos Costa, Manuel

Santiago de Compostela, 15 de decembro de 2020

Parlamento de Galicia. Rúa Hórreo, 63 | 15701 Santiago de Compostela | Tel. 981 551 510

[gp-pp@parlamentodegalicia.gal](mailto:gp-pp@parlamentodegalicia.gal)

@gppgalicia

@GrupoPopularGal



**Asinado dixitalmente por:**

**Pedro Puy Fraga na data 15/12/2020 18:05:52**

Parlamento de Galicia. Rúa Hórreo, 63 | 15701 Santiago de Compostela | Tel. 981 551 510

[gp-pp@parlamentodegalicia.gal](mailto:gp-pp@parlamentodegalicia.gal)

 [@gppgalicia](https://www.facebook.com/gppgalicia)

 [@GrupoPopularGal](https://twitter.com/GrupoPopularGal)





# **ESTRUTURA DO BOLETÍN OFICIAL DO PARLAMENTO DE GALICIA**

## **1. PROCEDEMENTOS PARLAMENTARIOS**

### **1.1. PROCEDEMENTOS DE NATUREZA NORMATIVA**

1.1.1. NORMAS APROBADAS

1.1.2. PROPOSTAS DE NORMAS

### **1.2. PROCEDEMENTOS ESPECIAIS DE CARÁCTER INSTITUCIONAL**

1.2.1. INVESTIDURA

1.2.2. MOCIÓN DE CENSURA

1.2.3. CUESTIÓN DE CONFIANZA

### **1.3. PROCEDEMENTOS DE CONTROL E IMPULSO**

1.3.1. CONTROL SOBRE AS DISPOSICIÓNS DA XUNTA CON FORZA DE LEI

1.3.2. COMUNICACIÓNS DA XUNTA DE GALICIA

1.3.3. EXAME DE PROGRAMAS E PLANS

1.3.4. ACORDOS, RESOLUCIÓNS OU PROPOSTAS DE COMISIÓNS ESPECIAIS OU DE INVESTIGACIÓN

1.3.5. MOCIÓNS

1.3.6. PROPOSICIÓNS NON DE LEI

1.3.7. OUTRAS PROPOSTAS DE RESOLUCIÓN E ACORDOS

1.3.8. PROCEDEMENTOS DE CONTROL ECONÓMICO E ORZAMENTARIO

### **1.4. PROCEDEMENTOS DE INFORMACIÓN**

1.4.1. INFORMACIÓNS REMITIDAS POLA XUNTA DE GALICIA

1.4.2. SOLICITUDES DE COMPARECENCIA

1.4.3. INTERPELACIÓNS

1.4.4. PREGUNTAS

1.4.5. RESPOSTAS A PREGUNTAS

1.4.6. SOLICITUDES DE DATOS, INFORMES E DOCUMENTOS DE DEPUTADOS E DE COMISIÓNS

1.4.7. RECONVERSIÓNS POR FINALIZACIÓN DO PERÍODO DE SESIÓNS

### **1.5. PROCEDEMENTOS RELATIVOS A OUTRAS INSTITUCIÓNS E ÓRGANOS**

### **1.6. PROCEDEMENTOS DE ELECCIÓN, DESIGNACIÓN E PROPOSTA DE NOMEAMENTO**

### **1.7. PROCEDEMENTOS RELATIVOS AO DEREITO DE PETICIÓN**

## **2. ELECCIÓN E COMPOSICIÓN DO PARLAMENTO, RÉXIME E GOBERNO INTERIOR, ORGANIZACIÓN E FUNCIONAMENTO**

### **2.1. ELECCIÓN DO PARLAMENTO**

### **2.2. COMPOSICIÓN DO PARLAMENTO E DOS SEUS ÓRGANOS**

### **2.3. RÉXIME E GOBERNO INTERIOR**

### **2.4. ORGANIZACIÓN E FUNCIONAMENTO DO PARLAMENTO**

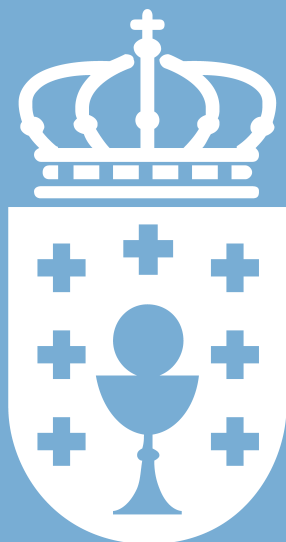
## **3. ADMINISTRACIÓN DO PARLAMENTO DE GALICIA**

## **4. INFORMACIÓNS E CORRECCIÓNS DE ERROS**

### **4.1. INFORMACIÓNS**

### **4.2. CORRECCIÓNS DE ERROS**





PARLAMENTO  
DE GALICIA

BOLETÍN OFICIAL DO  
**PARLAMENTO DE GALICIA**

---

Edición e subscricións:

Servizo de Publicacións do Parlamento de Galicia. Hórreo, 63. 15702. Santiago de Compostela.

Telf. 981 55 13 00. Fax. 981 55 14 25

Dep. Leg. C-155-1982. ISSN 1133-2727

