



PARLAMENTO  
DE GALICIA



BOLETÍN OFICIAL DO  
**PARLAMENTO DE GALICIA**

---

X legislatura  
Número 411  
15 de xaneiro de 2019

Fascículo 3



## SUMARIO

---

### 1. Procedementos parlamentarios

#### 1.4. Procedementos de información

##### 1.4.4. Preguntas

##### 1.4.4.3. Preguntas para resposta por escrito

#### Admisión a trámite e publicación

##### **I 41966 (10/PRE-012194)**

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Losada Álvarez, Abel Fermín

Sobre o detalle das sancións e multas impostas pola Administración autonómica ás empresas produtoras, distribuidoras e comercializadoras de enerxía eléctrica desde 2009 por comportamentos contra o dereito das persoas consumidoras [138778](#)

##### **I 41968 (10/PRE-012195)**

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Losada Álvarez, Abel Fermín

Sobre o pormenor dos 150 millóns de euros achegados pola Xunta de Galicia ao sector da automoción nos últimos anos [138779](#)

##### **I 42013 (10/PRE-013157)**

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Blanco Rodríguez, Noela e Torrado Quintela, Julio

Sobre o informe elaborado entre os anos 2005-2009 respecto da CRTVG [138780](#)

##### **I 42017 (10/PRE-013158)**

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Blanco Rodríguez, Noela e 2 máis

Sobre a rehabilitación do edificio Baños de Cortegada (Ourense) [138782](#)

##### **I 42028 (10/PRE-013159)**

Grupo Parlamentario de En Marea

Cal Ogando, Marcos

Sobre a situación da locomotora *Sarita* da Fundación Camilo José Cela [138784](#)

##### **I 42041 (10/PRE-013160)**

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Vilán Lorenzo, Patricia e 4 máis

Sobre a instauración polo Goberno das axudas para a bonificación de aparatos electrodomésticos coa máxima clasificación enerxética A [138786](#)

**I 42057 (10/PRE-013161)**

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Vilán Lorenzo, Patricia e 2 máis

Sobre a política do Goberno galego en relación ao emisario submarino en Lourizán (Pontevedra)

[138788](#)

**I 42067 (10/PRE-013162)**

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Díaz Villoslada, Juan Manuel e 3 máis

Sobre a valoración pola Xunta de Galicia do proxecto do novo polo tecnolóxico da Coruña Cidade das TIC

[138790](#)

**I 42158 (10/PRE-013163)**

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Torrado Quintela, Julio e 2 máis

Sobre a cobertura das baixas e vacacións dos facultativos no Centro de Saúde de Vedra

[138792](#)

**I 42162 (10/PRE-013164)**

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Pontón Mondelo, Ana Belén e 5 máis

Sobre a expulsión do Centro Galego de Ospaña

[138795](#)

**I 42166 (10/PRE-013165)**

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Rodil Fernández, Olalla e 5 máis

Sobre a actividade do Observatorio da Lingua Galega

[138798](#)

**I 42189 (10/PRE-013166)**

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Presas Bergantiños, Noa e 5 máis

Sobre a situación da empresa Alcoa en Galicia

[138802](#)

**I 42211 (10/PRE-013167)**

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Presas Bergantiños, Noa e 5 máis

Sobre as condicións de cesión e uso por parte da fundación privada Cipri Gomes do antigo instituto de Viana do Bolo

[138805](#)

**I 42244 (10/PRE-013169)**

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Presas Bergantiños, Noa e 5 máis

Sobre as actuacións que levou a cabo o Goberno galego para dar cumprimento ao acordo unánime do Parlamento de Galicia do 27 de setembro referido á situación das autoescolas galegas

[138810](#)

**I 42276 (10/PRE-013170)**

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Presas Bergantiños, Noa e 5 máis

Sobre as medidas adoptadas pola Xunta de Galicia para mellorar o transporte ferroviario entre Ourense e A Coruña e Santiago de Compostela [138814](#)

**I 42293 (10/PRE-013171)**

**Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego**

**Presas Bergantiños, Noa e 5 máis**

Sobre o Centro de Saúde do Couto na cidade de Ourense

[138819](#)

**I 42303 (10/PRE-013172)**

**Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia**

**Pierres López, María Luisa e 2 máis**

Sobre os problemas derivados da recollida das augas pluviais nos diferentes tramos do corredor do Morrazo e as medidas adoptadas para evitalos

[138823](#)

**I 42375 (10/PRE-014113)**

**Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia**

**Blanco Rodríguez, Noela e Torrado Quintela, Julio**

Sobre as previsións da Xunta de Galicia ao respecto da avaliación e reparación das deficiencias denunciadas polos profesionais e usuarios do Centro de Saúde do Couto, en Ourense, e as actuacións levadas a cabo para solicitar á empresa construtora do centro a reparación das deficiencias que lle puideran ser atribuídas

[138825](#)

**I 42384 (10/PRE-014114)**

**Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia**

**Torrado Quintela, Julio e Blanco Rodríguez, Noela**

Sobre a valoración por parte da Xunta de Galicia da eficacia da súa política de recursos humanos para a atención primaria na última década e aquelas medidas que puido ter adoptado anteriormente orientadas a mellorar a actual situación deste servizo

[138828](#)

**I 42437 (10/PRE-014129)**

**Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego**

**Presas Bergantiños, Noa e 5 máis**

Sobre a valoración por parte do Goberno galego da incidencia da suba do prezo da electricidade e as actuacións previstas ou levadas a cabo para a súa contención

[138830](#)

**I 42445 (10/PRE-014130)**

**Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego**

**Presas Bergantiños, Noa e 5 máis**

Sobre a valoración, as medidas e as actuacións realizadas e pendentes de realizar polo Goberno galego en relación ao mantemento do emprego e a capacidade de produción nos Centros de Ferroatlántica en Galicia

[138834](#)

**I 42452 (10/PRE-014131)**

**Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego**

**Rodil Fernández, Olalla e 5 máis**

Sobre o coñecemento e medidas realizadas e a realizar pola Xunta de Galicia en aras de solucionar os problemas que obrigaron a suspender a actividade do Laboratorio de Saúde Pública de Galicia, en Lugo [138840](#)

## 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 14 de xaneiro de 2019, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se establecen normas comúns para garantir as conexións aéreas básicas tras a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión (Texto pertinente para efectos do EEE) [ COM(2018) 893 final] [2018/0433 ( COD)]

-10/UECS-000264 (43136)

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se establecen normas comúns para garantir as conexións aéreas básicas tras a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión (Texto pertinente para efectos do EEE) [ COM(2018) 893 final] [2018/0433 ( COD)] [138844](#)

■ Resolución da Presidencia, do 14 de xaneiro de 2019, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre determinados aspectos da seguridade aérea tras a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión (Texto pertinente para efectos do EEE) [ COM(2018) 894 final] [ COM(2018) 894 final Anexo] [2018/0434 (COD)]

-10/UECS-000265 (43137)

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre determinados aspectos da seguridade aérea tras a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión (Texto pertinente para efectos do EEE) [ COM(2018) 894 final] [ COM(2018) 894 final Anexo] [2018/0434 ( COD)] [138862](#)

■ Resolución da Presidencia, do 14 de xaneiro de 2019, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se establecen normas comúns para garantir as conexións básicas de transporte de mercadorías por estrada tras a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión (Texto pertinente para efectos do EEE) [ COM(2018) 895 final] [2018/0436 ( COD)]

-10/UECS-000266 (43138)

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se establecen normas comúns para garantir as cone-

xións básicas de transporte de mercadorías por estrada tras a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2018) 895 final] [2018/0436 ( COD)] [138877](#)

A Mesa do Parlamento, na súa sesión do día 10 de xaneiro de 2019, adoptou os seguintes acordos:

## 1. Procedementos parlamentarios

### 1.4. Procedementos de información

#### 1.4.4. Preguntas

##### 1.4.4.3. Preguntas para resposta por escrito

#### Admisión a trámite e publicación

- 41966 (10/PRE-012194)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Losada Álvarez, Abel Fermín

Sobre o detalle das sancións e multas impostas pola Administración autonómica ás empresas produtoras, distribuidoras e comercializadoras de enerxía eléctrica desde 2009 por comportamentos contra o dereito das persoas consumidoras

- 41968 (10/PRE-012195)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Losada Álvarez, Abel Fermín

Sobre o pormenor dos 150 millóns de euros achegados pola Xunta de Galicia ao sector da automoción nos últimos anos

- 42013 (10/PRE-013157)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Blanco Rodríguez, Noela e Torrado Quintela, Julio

Sobre o informe elaborado entre os anos 2005-2009 respecto da CRTVG

- 42017 (10/PRE-013158)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Blanco Rodríguez, Noela e 2 máis

Sobre a rehabilitación do edificio Baños de Cortegada (Ourense)

- 42028 (10/PRE-013159)

Grupo Parlamentario de En Marea

Cal Ogando, Marcos

Sobre a situación da locomotora *Sarita* da Fundación Camilo José Cela

- 42041 (10/PRE-013160)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Vilán Lorenzo, Patricia e 4 máis

Sobre a instauración polo Goberno das axudas para a bonificación de aparatos electrodomésticos coa máxima clasificación enerxética A

- 42057 (10/PRE-013161)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Vilán Lorenzo, Patricia e 2 máis

Sobre a política do Goberno galego en relación ao emisario submarino en Lourizán (Pontevedra)

- 42067 (10/PRE-013162)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Díaz Villoslada, Juan Manuel e 3 máis

Sobre a valoración pola Xunta de Galicia do proxecto do novo polo tecnolóxico da Coruña Cidade das TIC

- 42158 (10/PRE-013163)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Torrado Quintela, Julio e 2 máis

Sobre a cobertura das baixas e vacacións dos facultativos no Centro de Saúde de Vedra

- 42162 (10/PRE-013164)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Pontón Mondelo, Ana Belén e 5 máis

Sobre a expulsión do Centro Galego de Ospaña

- 42166 (10/PRE-013165)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Rodil Fernández, Olalla e 5 máis

Sobre a actividade do Observatorio da Lingua Galega

- 42189 (10/PRE-013166)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Presas Bergantiños, Noa e 5 máis

Sobre a situación da empresa Alcoa en Galicia

- 42211 (10/PRE-013167)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Presas Bergantiños, Noa e 5 máis

Sobre as condicións de cesión e uso por parte da fundación privada Cipri Gomes do antigo instituto de Viana do Bolo

- 42244 (10/PRE-013169)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Presas Bergantiños, Noa e 5 máis

Sobre as actuacións que levou a cabo o Goberno galego para dar cumprimento ao acordo unánime do Parlamento de Galicia do 27 de setembro referido á situación das autoescolas galegas

- 42276 (10/PRE-013170)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Presas Bergantiños, Noa e 5 máis



Sobre as medidas adoptadas pola Xunta de Galicia para mellorar o transporte ferroviario entre Ourense e A Coruña e Santiago de Compostela

- 42293 (10/PRE-013171)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego  
Presas Bergantiños, Noa e 5 máis  
Sobre o Centro de Saúde do Couto na cidade de Ourense

- 42303 (10/PRE-013172)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia  
Pierres López, María Luisa e 2 máis  
Sobre os problemas derivados da recollida das augas pluviais nos diferentes tramos do corredor do Morrazo e as medidas adoptadas para evitalos

- 42375 (10/PRE-014113)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia  
Blanco Rodríguez, Noela e Torrado Quintela, Julio  
Sobre as previsións da Xunta de Galicia ao respecto da avaliación e reparación das deficiencias denunciadas polos profesionais e usuarios do Centro de Saúde do Couto, en Ourense, e as actuacións levadas a cabo para solicitar á empresa construtora do centro a reparación das deficiencias que lle puideran ser atribuídas

- 42384 (10/PRE-014114)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia  
Torrado Quintela, Julio e Blanco Rodríguez, Noela  
Sobre a valoración por parte da Xunta de Galicia da eficacia da súa política de recursos humanos para a atención primaria na última década e aquelas medidas que puido ter adoptado anteriormente orientadas a mellorar a actual situación deste servizo

- 42437 (10/PRE-014129)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego  
Presas Bergantiños, Noa e 5 máis  
Sobre a valoración por parte do Goberno galego da incidencia da suba do prezo da electricidade e as actuacións previstas ou levadas a cabo para a súa contención

- 42445 (10/PRE-014130)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego  
Presas Bergantiños, Noa e 5 máis  
Sobre a valoración, as medidas e as actuacións realizadas e pendentes de realizar polo Goberno galego en relación ao mantemento do emprego e a capacidade de produción nos Centros de Ferroatlántica en Galicia

- 42452 (10/PRE-014131)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego  
Rodil Fernández, Olalla e 5 máis

Sobre o coñecemento e medidas realizadas e a realizar pola Xunta de Galicia en aras de solucionar os problemas que obrigaron a suspender a actividade do Laboratorio de Saúde Pública de Galicia, en Lugo

Santiago de Compostela, 11 de xaneiro de 2019

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 14 de xaneiro de 2019, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se establecen normas comúns para garantir as conexións aéreas básicas tras a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión (Texto pertinente para efectos do EEE) [ COM(2018) 893 final] [2018/0433 ( COD)]**

-10/UECS-000264 (43136)

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se establecen normas comúns para garantir as conexións aéreas básicas tras a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión (Texto pertinente para efectos do EEE) [ COM(2018) 893 final] [2018/0433 ( COD)]

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 43136, o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se establecen normas comúns para garantir as conexións aéreas básicas tras a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión (Texto pertinente para efectos do EEE) [ COM(2018) 893 final] [2018/0433 ( 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 (BOPG 27 do 9 de decembro de 2016), resolvo:

1º. Trasladar o referido escrito á Comisión 2ª, Ordenación Territorial, 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, 10 de xaneiro de 2019  
Miguel Ángel Santalices Vieira  
Presidente

**Resolución da Presidencia, do 14 de xaneiro de 2019, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre determinados aspectos da seguridade aérea tras a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión (Texto pertinente para efectos do EEE) [ COM(2018) 894 final] [ COM(2018) 894 final Anexo] [2018/0434 (COD)]**

-10/UECS-000265 (43137)

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre determinados aspectos da seguridade aérea tras a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión (Texto pertinente para efectos do EEE) [ COM(2018) 894 final] [ COM(2018) 894 final Anexo] [2018/0434 ( COD)]

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 43137, o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre determinados aspectos da seguridade aérea tras a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión (Texto pertinente para efectos do EEE) [ COM(2018) 894 final] [ COM(2018) 894 final Anexo] [2018/0434 ( 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 (BOPG 27 do 9 de decembro de 2016), resolvo:

1º. Trasladar o referido escrito á Comisión 2ª, Ordenación Territorial, 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, 10 de xaneiro de 2019  
Miguel Ángel Santalices Vieira  
Presidente

**Resolución da Presidencia, do 14 de xaneiro de 2019, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se establecen normas comúns para garantir as conexións básicas de transporte de mercadorías por estrada tras a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2018) 895 final] [2018/0436 ( COD)]**

-10/UECS-000266 (43138)

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se establecen normas comúns para garantir as conexións básicas de transporte de mercadorías por estrada tras a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2018) 895 final] [2018/0436 ( COD)]

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 43138, o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se establecen normas comúns para garantir as conexións básicas de transporte de mercadorías por estrada tras a retirada do Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda do Norte da Unión (Texto pertinente para efectos do EEE) [ COM(2018) 895 final] [2018/0436 ( COD)].

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos legislativos da Unión Europea (BOPG 27 do 9 de decembro de 2016), resolvo:

1º. Trasladar o referido escrito á Comisión 2ª, Ordenación Territorial, 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 legislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto legislativo 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, 10 de xaneiro de 2019

Miguel Ángel Santalices Vieira

Presidente

## Á Mesa do Parlamento

**Abel Losada Álvarez**, deputado pertencente ao **Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia**, ao abeiro do disposto no artigo 152 do Regulamento da Cámara, presenta ante esa Mesa a seguinte **pregunta** para a súa resposta por escrito.

Cal é o desglose das sancións e multas impostas pola Administración autonómica ás empresas produtoras, distribuidoras e comercializadoras de enerxía eléctrica dende 2009, por comportamentos contra o dereito das persoas consumidoras?

Detallando, número de sancións a cada empresa, contía a cada empresa, conceptos xerais das sancións.

Pazo do Parlamento, 20 de decembro de 2018

Asdo.: Abel Losada Álvarez  
Deputado do G.P. dos Socialistas de Galicia

**Asinado dixitalmente por:**

**Abel Fermín Losada Álvarez na data 21/12/2018 10:03:26**



## Á Mesa do Parlamento

**Abel Losada Álvarez**, deputado pertencente ao **Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia**, ao abeiro do disposto no artigo 152 do Regulamento da Cámara, presenta ante esa Mesa a seguinte **pregunta** para a súa resposta por escrito.

Cal é o desglose dos 150 millóns de euros aportados pola Xunta de Galicia ao sector da automoción nos últimos anos?

Detallando: empresa, data, contía e concepto da axuda.

Pazo do Parlamento, 20 de decembro de 2018

Asdo.: Abel Losada Álvarez  
Deputado do G.P. dos Socialistas de Galicia

**Asinado dixitalmente por:**

**Abel Fermín Losada Álvarez na data 21/12/2018 10:03:49**



## Á Mesa do Parlamento

**Noela Blanco Rodríguez e Julio Torrado Quintela**, deputada e deputado pertencentes ao **Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia**, ao abeiro do disposto no artigo 152 do Regulamento da Cámara, presentan ante esa Mesa a seguinte **pregunta** para a súa resposta **por escrito**.

A radiotelevisión pública galega, vital para o mantemento do espazo público democrático, o reforzamento da identidade do pobo galego, e a promoción da nosa cultura e lingua, está a vivir un preocupante deterioro nos últimos anos, con graves consecuencias para o pluralismo ideolóxico e social. Acumula constantes queixas tanto do Comité Intercentros da CRTVG, como das forzas políticas da oposición, de manipulación informativa tanto na radio como na televisión de todos os galegos e galegas nos diferentes telexornais que se emiten ao longo do día. Esta situación mesmo levou aos dous presentadores do Telexornal Serán, Alfonso Hermida e Tati Moyano, a presentar a súa dimisión en xuño deste ano, ao que hai que engadir a mobilización dos venres negros (que xa vai pola súa 31 edición) polo cumprimento íntegro da Lei de medios públicos do 2011, así como a histórica manifestación que percorreu as rúas de Compostela o pasado 8 de setembro.

Manipulación que ante a proximidade das eleccións municipais se vén acrecentando nestes últimos meses coa supresión das desconexións locais da Radio Galega, unha medida estritamente política que obedece ao interese do PP de controlar a información local de cara a estes comicios.

Ademais a asemblea de traballadores e traballadoras convocada polo Comité Intercentros da CRTVG acordou de xeito maioritario poñer en marcha un calendario de mobilizacións contra o desmantelamento deste servizo público, que comezaron o pasado 20 de novembro con paros parciais de dúas horas por quenda e que se mantiveron en días alternos ata o 2 de decembro, así como dúas convocatorias de folga de 24 horas os días 19 e 22 de decembro.

Na Sesión plenaria do pasado 5 de decembro de 2018, o Grupo Parlamentario Socialista preguntaba ao vicepresidente da Xunta de Galicia “que valoración fai a Xunta de Galicia acerca do grado de cumprimento da *Lei 9/2011, do 9 de novembro dos medios públicos de comunicación audiovisual de Galicia?*” Na súa resposta, o vicepresidente facía referencia a un “informe pagado con cartos públicos elaborado entre o ano 2005-2009 sobre a CRTVG”.





Por todo o exposto, a deputada e o deputado que asinan formulan as seguintes preguntas para a súa resposta escrita:

1. Cal é o informe a respecto da CRTVG ao que se refería o vicepresidente da Xunta de Galicia na súa resposta ao Grupo Parlamentario Socialista no Pleno do pasado 5 de decembro?
2. Cando se elaborou dito documento?
3. Que empresa realizou este informe?
4. Elaborouse algún informe similar con posterioridade ao ano 2009?

Pazo do Parlamento, 26 de decembro de 2018

Asdo.: Noela Blanco Rodríguez  
Julio Torrado Quintela  
Deputada e deputado do G.P. dos Socialistas de Galicia

**Asinado dixitalmente por:**

**Noela Blanco Rodríguez na data 26/12/2018 09:38:48**

**Julio Torrado Quintela na data 26/12/2018 09:38:54**



## Á Mesa do Parlamento

**Noela Blanco Rodríguez, José Manuel Pérez Seco e Abel Losada Álvarez**, deputada e deputados pertencentes ao **Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia**, ao abeiro do disposto no artigo 152 do Regulamento da Cámara, presentan ante esa Mesa a seguinte **pregunta** para a súa resposta **por escrito**.

Un dos moitos enclaves termais que ten a provincia de Ourense, localízase no concello de Cortegada, que debido a súa fama durante moitos anos, chegou a ser denominado “Cortegada de Baños”. A tradición mineiro-medicinal destas augas vén de moi atrás, fálase de que xa no século XV xa estaban documentadas estes mananciais, pero non foi ata finais do XIX, en pleno auxe das augas minerais, cando se comezaron a preparar as casas de augas e algunhas instalacións máis para albergar aos bañistas. Nas primeiras décadas do século XX construíuse en Cortegada un edificio-balneario que pronto destruíu unha crecida do río. A pesares de que o auxe do termalismo comezou a decaer debido primeiro á ditadura de Primo de Rivera e posteriormente pola guerra civil e a propia ditadura franquista, construíuse un edificio modernista novo que se acabou en 1937 e que na actualidade se atopa á beira do Miño. Varias urxencias, instalacións e antigos pilones termais quedaron asolagados para sempre, aínda así se recuperaron unha parte das augas mediante dúas perforacións. As augas son de mineralización débil, bicarbonatadas sódicas, fluoruradas, litínicas, sulfuradas e termais, e están indicadas para o tratamento de enfermidades do aparello dixestivo e afeccións dermatolóxicas. Adicionalmente, no ano 2015 abriuse ao público un balneario situado por riba do antigo e preto do miradoiro de O Coto da Pena.

No Consello da Xunta de Galicia celebrado o pasado 20 de decembro de 2018, autorizouse un convenio entre Cultura e Turismo e o Concello de Cortegada para, segundo se recolle na referencia do propio Consello “impulsar o proxecto de rehabilitación do edificio Baños de Cortegada, dotando dun uso sociocultural ao edificio, incluíndo unha área museística e de reunións e, en virtude da aplicación do Plan especial do Parque Termal de Cortegada, manter o seu uso hostaleiro cunha cafetería no seu primeiro andar e na terraza con vistas ao río Miño. Ademais de pór en valor este edificio, coa súa rehabilitación dotaranse de servizos complementarios os turistas e visitantes que se acheguen a Cortegada e á provincia de Ourense”.



Por todo o exposto, a deputada e os deputados que asinan formulan as seguintes preguntas para a súa resposta escrita:

1. Cando ten previsto a Xunta de Galicia comezar a rehabilitación do edificio Baños de Cortegada (Ourense)?
2. A que partida dos orzamentos do ano 2019 da Xunta de Galicia se vai asignar esta rehabilitación?
3. Ademais das reformas que se van a realizar para conferirlle utilidade sociocultural, ten previsto a Xunta de Galicia manter nese edificio o aproveitamento e uso das augas termais?
4. En caso afirmativo, ten previsto o Goberno galego realizar algunha mellora para facilitar o uso e desfrute das augas termais do edificio de Baños de Cortegada (Ourense)?
5. Cal vai ser a temática da área museística que se vai crear no edificio Baños de Cortegada (Ourense)?
6. Cal foi o número de pernoctacións de turistas rexistradas no concello de Cortegada (Ourense) durante o ano 2018?
7. Ten previsto a Xunta de Galicia a realización dalgunha actuación para aumentar o número de pernoctacións de turistas en Cortegada (Ourense)?
8. De que servizos complementarios, anunciados pola Xunta de Galicia, se vai dotar aos turistas e visitantes que se acheguen a Cortegada?

Pazo do Parlamento, 26 de decembro de 2018

Asdo.: Noela Blanco Rodríguez  
José Manuel Pérez Seco  
Abel Losada Álvarez

Deputada e deputados do G.P. dos Socialistas de Galicia

**Asinado dixitalmente por:**

**Noela Blanco Rodríguez na data 26/12/2018 09:43:18**

**Jóse Manuel Pérez Seco na data 26/12/2018 09:43:24**

**Abel Fermín Losada Álvarez na data 26/12/2018 09:43:29**



## Á MESA DO PARLAMENTO.

**Marcos Cal Ogando**, deputado do **Grupo Parlamentar de En Marea**, ao abeiro do recollido no artigo 157 do Regulamento da Cámara presenta a seguinte **PREGUNTA para a súa resposta escrita**.

Con anterioridade a que se coñecera o traslado da locomotora “Sestao” da Fundación Camilo José Cela ao Museo do Ferrocarril de Ponferrada pediuse a cesión por parte de esta fundación da locomotora “Sarita” ao Museo do Ferrocarril de Vilagarcía de Arousa recibindo unha negativa por resposta a pesar de estar esta vinculada historicamente a Vilagarcía.

A oposición do PP no parlamento Galego ante esta medida foi argumentada debido á apertura da fundación ao público pero, actualmente, coñécese que está sendo obxecto de desmantelamento. A pesar da negativa do traspaso da locomotora “Sarita” de Padrón a Vilagarcía si se permite a da “Sestao” a Ponferrada.

Esta petición tamén se viu reprimida por parte do PSdG de Vilagarcía, apoiado neste aspecto pola Xunta de Galicia, que quixo evitar calquera tipo de conflito entre ambos concellos.

Obviando a importancia histórica que ten esta locomotora para Vilagarcía e para o Museo do Ferrocarril, o PSdG limitouse a prometer de forma ambigua a busca de novos fondos para este.

Por todo o exposto o Grupo Parlamentar de En Marea, formula as seguintes

**Preguntas para a súa resposta escrita:**





1.<sup>a</sup>) Cal será a situación da locomotora “Sarita” despois do desmantelamento da Fundación Camilo José Cela? Irá a parar fóra de Galicia como a “Sestao”?

2.<sup>a</sup>) Existe algunha razón que xustifique o agravio comparativo entre o Museo do Ferrocarril de Ponferrada respecto ao de Vilagarcía?

Santiago de Compostela, 26 de decembro de 2018.

Asdo.: Marcos Cal Ogando

Deputado do G.P. de En Marea.

**Asinado dixitalmente por:**

**Marcos Cal Ogando na data 26/12/2018 10:44:48**



## Á Mesa do Parlamento

**Patricia Vilán Lorenzo, Abel Losada Álvarez, José Manuel Pérez Seco, Luís Manuel Álvarez Martínez e María Luisa Pierres López**, deputadas e deputados pertencentes ao **Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia**, ao abeiro do disposto no artigo 152 do Regulamento da Cámara, presentan ante esa Mesa a seguinte **pregunta** para a súa resposta **por escrito**.

España é o terceiro país produtor de electrodomésticos da UE. O sector dos electrodomésticos é un dos máis importantes da economía, que non só está circunscrito á fabricación dos produtos, posto que é un indicador da situación económica e do consumo das familias - claramente resentido coa crise económica-. En Galicia, o sector dos electrodomésticos representa un 8,3 por cento do mercado nacional, o que supón a súa presenza no territorio e milleiros de postos de traballo en todo o país.

O 18 por cento do consumo enerxético do total de España provén dos fogares e o 50 por cento do consumo eléctrico do fogar corresponde aos electrodomésticos. Na actualidade, hai un gran parque de aparatos antigos, de altos consumos eléctrico e hídrico e que non se renova, sendo así que o 37 por cento dos aparatos que hai nos fogares ten máis de 10 anos.

Outras comunidades autónomas (Madrid, Euskadi, Extremadura, Aragón e Castela A Mancha) dispoñen de axudas para a bonificación de aparatos electrodomésticos, o que supón a potenciación dunha maior concienciación ambiental por parte da cidadanía; a redución de consumos enerxéticos, máis aforro no gasto enerxético dos fogares e a mellora da renda dispoñible por parte das persoas consumidoras; recollida máis selectiva de residuos de aparatos eléctricos e electrónicos e unha axuda importante para os chamados “consumidores vulnerables”. Pola contra, Galicia non dispón de ningún tipo de axuda dende o ano 2011 e iso que o impacto no gasto público sería escaso, dada a recuperación dunha boa parte das axudas vía IVE e imposto de sociedades.

Por todo o exposto, as deputadas e os deputados que asinan formulan as seguintes preguntas para a súa resposta escrita:

1. É consciente o Goberno da Xunta de Galicia de que na actualidade hai un gran parque de aparatos electrodomésticos antigos, de altos consumos eléctrico e hídrico?



2. Vai instaurar o Goberno axudas para a bonificación de aparatos electrodomésticos coa máxima clasificación enerxética (A+++), a través dun “Plan Renove” con entidades colaboradoras que xustifiquen a retirada de electrodomésticos para a súa reciclaxe e garantan a trazabilidade documental dos residuos de aparatos eléctricos e electrónicos? Cando?
3. Vai destinar, a lo menos, o 50 por cento da contía total da inversión do dito “Plan Renove” á cidadanía con bono social e/ou risco de pobreza enerxética?

Pazo do Parlamento, 26 de decembro de 2018

Asdo.: Patricia Vilán Lorenzo  
Abel Losada Álvarez  
José Manuel Pérez Seco  
Luís Manuel Álvarez Martínez  
María Luisa Pierres López  
Deputadas e deputados do G.P. dos Socialistas de Galicia

**Asinado dixitalmente por:**

**Patricia Vilán Lorenzo na data 26/12/2018 12:41:46**

**Abel Fermín Losada Álvarez na data 26/12/2018 12:41:52**

**Jóse Manuel Pérez Seco na data 26/12/2018 12:41:57**

**Luis Manuel Álvarez Martínez na data 26/12/2018 12:42:03**

**María Luisa Pierres López na data 26/12/2018 12:42:08**





## Á Mesa do Parlamento

**Patricia Vilán Lorenzo, Luís Manuel Álvarez Martínez e María Luisa Pierres López**, deputadas e deputado pertencentes ao **Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia**, ao abeiro do disposto no artigo 152 do Regulamento da Cámara, presentan ante esa Mesa a seguinte **pregunta** para a súa resposta **por escrito**.

En Lourizán (Pontevedra) sitúase a planta depuradora supramunicipal de Os Praceres, que se encarga do tratamento das augas residuais urbanas da capital da provincia, xunto coas de Marín e parte dos municipios de Poio, Sanxenxo, Vilaboa e Ponte Caldelas. Ademais da EDAR, de Lourizán parte o actual emisario submarino e, segundo prevé o Goberno da Xunta de Galicia, partirá tamén un novo emisario submarino que ocupará 1300 metros cadrados do demanio coa construción da chamada “cámara de carga e bombeo”, onde se recollerán as augas residuais procedentes da EDAR e se enviarán ao emisario propiamente dito. Segundo o anteproxecto do Goberno galego, trátase dun edificio de 19x13,30 metros de planta e 7,40 metros de altura, é dicir, trátase dun edificio que terá un importante impacto visual sobre a contorna.

Ninguén discute que os emisarios submarinos contribúen á mellora da calidade das augas pola depuración mediante dilución. Non obstante, coa *conditio sine qua non* de que estas augas estean previamente ben depuradas, o que significa que cómpre abordar primeiro a correcta depuración dos vertidos que se pretenda enviar ao emisario, cuestión que non está, nin de lonxe resolta.

Na parroquia de Lourizán (sumamente degradada), a veciñanza oponse a este anteproxecto de novo emisario. Polo xa exposto e pola incidencia negativa do emisario que xa existe sobre os cultivos mariños, as augas da ría e a Illa de Tambo, sen esquecer que no entorno do emprazamento do proxecto hai un total de 49 bancos marisqueiros, tales como os de a pé de Os Praceres, a flote de Lourizán e de navalla e longueirón de Lourizán.

Por todo o exposto, as deputadas e o deputado que asinan formulan as seguintes preguntas para a súa resposta escrita:

1. Comparte o Goberno da Xunta de Galicia que, para que os emisarios submarinos contribúan á mellora da calidade das augas pola depuración mediante dilución, é preciso que as augas residuais urbanas estean previamente ben depuradas?
2. Ten solucionado o Goberno a depuración na EDAR de Lourizán, en Pontevedra?





3. Se a resposta anterior fose negativa, cales son entón os motivos para proxectar un novo emisario?
4. Sabe o Goberno que a ocupación de 1300 metros cadrados do demanio pola cámara de carga e bombeo dese novo emisario vai provocar un tremendo impacto visual sobre a contorna?
5. Ten coñecemento o Goberno da incidencia negativa do actual emisario sobre os cultivos mariños, as augas da ría e a Illa de Tambo? Ten en conta o Goberno que pode ser peor co novo proxecto?
6. Vai aceptar o Goberno as alegacións da Plataforma de Lourizán ao anteprojecto de novo emisario submarino?
7. Vai retirar o Goberno o proxecto de emisario submarino?

Pazo do Parlamento, 26 de decembro de 2018

Asdo.: Patricia Vilán Lorenzo

Luís Manuel Álvarez Martínez

María Luisa Pierres López

Deputadas e deputado do G.P. dos Socialistas de Galicia

**Asinado dixitalmente por:**

**Patricia Vilán Lorenzo na data 26/12/2018 14:08:26**

**Luis Manuel Álvarez Martínez na data 26/12/2018 14:08:32**

**María Luisa Pierres López na data 26/12/2018 14:08:37**



## Á Mesa do Parlamento

Juan Manuel Díaz Villoslada, Matilde Begoña Rodríguez Rumbo, Abel Fermín Losada Álvarez, e María Concepción Burgo López, deputados e deputadas pertencentes ao Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia, ao abeiro do disposto no artigo 152 do Regulamento da Cámara, presentan ante esa mesa a seguinte pregunta para a súa resposta escrita.

A Universidade da Coruña (UDC) vén de anunciar o impulso a un reto estratéxico para o sector tecnolóxico da información e das comunicacións en Galicia, a creación da Cidade das TIC, unha potente infraestrutura para a imbricación das empresas tecnolóxicas cos centros académicos e de investigación desta universidade nas áreas TIC. Este proxecto, que nace en estreita colaboración co Clúster TIC Galicia, presenta para A Coruña o que sería o maior centro tecnolóxico de Galicia, converténdose no eixo internacional de innovación en Galicia, en rede cos outros polos tecnolóxicos existentes en Santiago, Vigo ou As Rozas en Lugo.

Importantes empresas locomotoras do sector tecnolóxico verían positivamente a creación deste espazo de colaboración, que se radicaría nas instalacións da actual Fábrica de Armas da Coruña e que, pertencente ao Ministerio de Defensa, deberá contar cun novo proxecto industrial unha vez se reverta a actual concesión da empresa Hércules de Armamento por incumprimento concesionario. Este novo proxecto tecnolóxico que impulsa a UDC absorbería e reciclaría ao persoal do actual concesionario. Dada a capacidade das instalacións da Fábrica de Armas, este proxecto sería compatible con outros posibles usos, conforme ao planeamento urbanístico municipal da Coruña.

Análise e xestión de datos, especialmente en contornas *Big Data*, intelixencia artificial, servizos biodixitais, ciberseguridade, etc. serían áreas clave para este proxecto, no que incide ademais a nova aposta da UDC pola especialización coa posta en marcha do seu Campus Innova, que ten como misión afondar nas súas fortalezas arredor das TIC, na súa hibridación con outras áreas de coñecemento como as ciencias da vida, a enxeñaría civil, a edificación, a aeronáutica ou a bioloxía avanzada.

Na creación deste novo ecosistema de integración de investigadores, centros tecnolóxicos e empresas, o papel de apoio, impulso e colaboración activa das administracións públicas resulta esencial, tanto desde unha perspectiva institucional, como social e económica. A implicación nun proxecto clave para Galicia require o compromiso ao máis alto nivel por parte do Goberno galego. A Consellería de Economía, Emprego e Industria, nas súas tres vertentes competenciais, como o propio Igape ou a Gain deben ser motores deste proxecto. O papel tanto da Deputación Provincial coma do Concello da Coruña tamén será estratéxico para acadar o máximo consenso institucional entorno a este novo polo tecnolóxico na Coruña. Tamén o do



conxunto de axentes económicos e sociais vencellados a esta importante iniciativa será preciso para o seu éxito.

Polo exposto os deputados e as deputadas que asinan solicitan en resposta escrita contestación á seguinte pregunta:

Que valoración fai a Xunta de Galicia sobre o proxecto do novo polo tecnolóxico da Coruña *Cidade das TIC*, impulsado pola Universidade da Coruña en colaboración co Clúster TIC Galicia?

Pazo do Parlamento, 26 de decembro de 2018

**Asinado dixitalmente por:**

**Juan Manuel Díaz Villoslada na data 26/12/2018 16:41:24**

**Matilde Begoña Rodríguez Rumbo na data 26/12/2018 16:41:36**

**Abel Fermín Losada Álvarez na data 26/12/2018 16:41:41**

**Maria de la Concepción Burgo López na data 26/12/2018 16:41:50**



## Á Mesa do Parlamento

**Julio Torrado Quintela, Xoaquín Fernández Leiceaga e Noela Blanco Rodríguez**, deputados e deputada pertencentes ao **Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia**, ao abeiro do disposto no artigo 152 do Regulamento da Cámara, presentan ante esa Mesa a seguinte **pregunta** para a súa resposta **por escrito**.

A concepción da atención primaria como porta de entrada do sistema sanitario supón, máis alá dun termo amplamente mencionado, unha concepción do sistema non focalizado na atención hospitalaria e que permita estender e descentralizar o contacto das persoas coa sanidade, de forma que se achegue máis ao territorio e, por tanto, estea máis próxima.

Unha atención primaria fortalecida supón unha maior capacidade de funcionamento da rede de hospitais, que ven menos saturadas as súas propias dinámicas de funcionamento, dende a redución de entradas en urxencias ata a optimización de tempos e de diminución de listas de espera.

O envellecemento da poboación e o aumento da cronicidade supoñen un dos problemas esenciais que ten que afrontar o sistema público de saúde. No caso de Galicia, estas cuestións aumentan a súa relevancia debido ás propias condicións demográficas en termos de idade, e condicionadas tamén pola dispersión da poboación e as dificultades de infraestruturas e redes de comunicación na Galicia rural. O fortalecemento da atención primaria nestes casos supón unha necesidade maior e case imperativa para poder achegar os servizos sanitarios á poboación, tanto en termos de infraestruturas como de persoal.

Dende a chegada ao goberno de Núñez Feijoo en 2009 o sistema público de saúde soamente ten contratado de maneira estable a menos dun 15 por cento dos titulados MIR, o que supón un dato preocupante. Unha cifra tan baixa resulta a todas luces insuficiente para cubrir as necesidades dun sistema que precisa unha dispersión notoria e unha forte implantación no territorio, para paliar os problemas demográficos antes sinalados. Unha maior contratación suporía a posibilidade de non ter que concentrar servizos, afastando a atención dos e das cidadáns.

Recentemente os/as profesionais sanitarios están alertando de maneira enerxicamente sobre os problemas da atención primaria en Galicia, o que resulta na folga que están mantendo os PAC, as folgas convocadas de médicos/as nos



últimos meses do ano 2018 ou a dimisión en bloque de case todos os/as xefes de servizo de atención primaria en Vigo.

O caso de Vedra é paradigmático da situación que se vive na atención primaria en Galicia. O centro de saúde ten tres facultativos para atender á poboación, mais existen numerosas ocasións (baixas, vacacións...) en que non están os tres operativos no centro. Os dous restantes (nalgún caso pode ocorrer que un so) deben facerse cargo de toda a poboación que acude ao centro, o que eleva o número de pacientes a atender e dificulta a calidade asistencial enormemente.

Dende o Concello de Vedra existiron xa diversas accións orientadas a mellorar a calidade asistencial, entre elas as preguntas no Pleno e esixencias ao alcalde de que mediara para resolver esta cuestión coas xestións que fosen necesarias ante a Xunta de Galicia, responsable do servizo.

A pesares destas demandas, que están apoiadas por numerosos veciños e veciñas que demandan a substitución dos profesionais do centro de saúde para poder garantir a mellor calidade asistencial posible, non existiu apenas ningunha mellora estrutural por parte da Xunta de Galicia, limitándose a solucións moi puntuais que non resoven o problema xeral.

Por todo o exposto, os deputados e a deputada que asinan formulan as seguintes preguntas para a súa resposta escrita:

1. Ten previsto a Xunta de Galicia afrontar as baixas e vacacións dos facultativos no Centro de Saúde de Vedra coas substitucións necesarias para garantir a presenza de tres médicos/as e manter o nivel da calidade asistencial?
2. Realizouse dende o Goberno local de Vedra algunha xestión ante a Consellería de Sanidade para resolver o problema no sentido de demandar as substitucións necesarias de profesionais no centro de saúde? Cando? Que resultado deron esas xestións?

Pazo do Parlamento, 27 de decembro de 2018

Asdo.: Julio Torrado Quintela  
Xoaquín Fernández Leiceaga  
Noela Blanco Rodríguez  
Deputados e deputada do G.P. dos Socialistas de Galicia





**Asinado dixitalmente por:**

**Julio Torrado Quintela na data 27/12/2018 16:38:41**

**Xoaquín María Fernández Leiceaga na data 27/12/2018 16:38:47**

**Noela Blanco Rodríguez na data 27/12/2018 16:38:52**





BLOQUE  
NACIONALISTA  
GALLEGO

OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

## Á Mesa do Parlamento

**Ana Pontón Mondelo, Luis Bará Torres, Olalla Rodil Fernández, Xosé Luis Rivas Cruz, Montserrat Prado Cores e Noa Presas Bergantiños**, deputadas e deputados do **Grupo Parlamentar do Bloque Nacionalista Galego (BNG)**, ao abeiro do disposto no Regulamento da Cámara, presentan a seguinte **Pregunta para a súa resposta escrita**, relativa á expulsión do Centro Galego de Ospaña.

O Centro Galego de Buenos Aires é un centro emblemático, pero que está atravesando unha situación crítica, ante a que é urxente actuar, porque a perda do Centro Galego sería o inicio do desmantelamento do patrimonio galego na emigración.

Está en xogo un hospital, que se atopa en fase de desmantelamento, e está en xogo un legado cultural, editorial, histórico e simbólico fundamental. Alí está a habitación Museo onde morreu Castelao, unha biblioteca con 20 mil exemplares, unha colección de pintura con obras de Castelao, Maside ou Colmeiro, e o legado dunha editorial: Edicións Galicia.

É certo que o centro leva arrastrando problemas desde 2002, pero agora está nunha situación **CRÍTICA**, que ten responsabilidades plurais. Entre elas as da Xunta de Galiza que decidiu disolver a Fundación Galiza Saúde e posteriormente participou nun proceso escuro polo que expulsan de **OSPAÑA** ao Centro Galego, causándolle un prexuízo a este entidade.







OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

Coa finalidade de aclarar como foi este proceso, formulamos a seguinte  
Pregunta para a súa resposta escrita.

“Que opinión lle merece á Xunta de Galiza a expulsión do Centro Galego de  
Ospaña?

Cal foi a posición de voto do/a representante da Xunta de Galiza en Ospaña?

Avalou o/a representante da Xunta de Galiza en Ospaña a modificación  
estatutaria que que modificou as porcentaxes necesarias para adopción de acordos?

Interviu a Xunta de Galiza dalgún xeito para favorecer a expulsión do Centro  
Galego de Ospaña?

Que supervisión leva a xunta de Galiza sobre o funcionamento de Ospaña?

Ten a Xunta de Galiza información sobre a situación económica de Ospaña?

En caso afirmativo, cales son os beneficios deste entidade?

Considera a Xunta de Galiza que debería restituírse ao Centro Galego como  
entidade integrada en Ospaña?”

Santiago de Compostela, 27 de decembro de 2018

Asdo.: **Ana Pontón Mondelo**







BLOQUE  
NACIONALISTA  
GALLEGO

OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

**Noa Presas Bergantiños**

**Luis Bará Torres**

**Montserrat Prado Cores**

**Olalla Rodil Fernández**

**Xosé Luis Rivas Cruz**

Deputadas e deputados do G.P. do BNG

**Asinado dixitalmente por:**

**Ana Pontón Mondelo na data 27/12/2018 17:03:58**

**María Montserrat Prado Cores na data 27/12/2018 17:04:03**

**Xose Luis Rivas Cruz na data 27/12/2018 17:04:05**

**Olalla Rodil Fernández na data 27/12/2018 17:04:08**

**Noa Presas Bergantiños na data 27/12/2018 17:04:10**

**Xosé Luis Bará Torres na data 27/12/2018 17:04:12**





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

## Á Mesa do Parlamento

**Olalla Rodil Fernández, Ana Pontón Mondelo, Luis Bará Torres, Xosé Luis Rivas Cruz, Montserrat Prado Cores e Noa Presas Bergantiños**, deputadas e deputados do **Grupo Parlamentar do Bloque Nacionalista Galego (BNG)**, ao abeiro do disposto no Regulamento da Cámara, presentan a seguinte **Pregunta para a súa resposta escrita**, sobre a actividade do Observatorio da Lingua Galega

O Observatorio da Lingua Galega foi creado no ano 2008. Entre os seus obxectivos fundacionais están, como aparece recollido no seu portal web:

- Obter un coñecemento de primeira man sobre a situación da lingua galega na sociedade.
- Lograr información cuantitativa e cualitativa acerca da presenza do galego nos distintos ámbitos mencionados.
- Permitir establecer comparacións dos usos lingüísticos en diferentes ámbitos da sociedade.
- Posibilitar o seguimento permanente do Plan xeral de normalización da lingua galega ou de calquera outro plan de dinamización específico dos sectores que nel se recollen.
- Servir de punto de partida da observación e a avaliación do uso social do galego.
- Facilitar, mediante sucesivas observacións no tempo, a medición e a valoración do impacto das actuacións en materia de lingua.





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

- Dispoñer, por primeira vez, dunha información profunda e rigorosa da realidade lingüística de Galicia.
- Poder orientar e focalizar as medidas a prol da lingua nos ámbitos en que sexa máis necesario e se constate unha maior demanda.
- Dar a coñecer, a través da súa web e o seu boletín, a diversidade lingüística mundial mediante a publicación diaria de noticias relacionadas co galego e o resto de linguas de España e do mundo.

Após unha década da súa creación, os datos publicados continúan a se corresponder co ano 2008, a avaliación da presenza da lingua galega e uso social da mesma en diversos ámbitos non foi actualizada nin se impulsaron novos ámbitos de estudo.

Así as cousas, a Xunta de Galiza -a través da Secretaría Xeral de Política Lingüística-, foi adxudicando o correspondente contrato para que unha empresa asumise as tarefas de mantemento web e de actualización dos contidos e servizos do Observatorio.

No concreto, en 2017 o contrato foi adxudicado nun proceso negociado sen publicidade á empresa ESTRATEGIA Y ORGANIZACION, S.A. por valor de 57.000 euros (IVE incluído).

Por todo o anteriormente exposto, formulamos as seguintes preguntas para a súa resposta escrita:

Por que non ten actualizado a Xunta de Galiza nos últimos dez anos os estudos e





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

informes do Observatorio da Lingua Galega?

Considera o Goberno galego que o Observatorio está a cumprir as súas funcións?

Que tarefas vén desenvolvendo a empresa contratada para a súa xestión?

Que medidas vai adoptar a Xunta de Galiza ao respecto?

Vai impulsar algún estudo ou avaliación o Goberno galego para coñecer a realidade lingüística do noso país en ámbitos como os medios de comunicación, economía e empresa, administración pública, TIC ou educación, entre outros?

Santiago de Compostela, 27 de decembro de 2018

Asdo.: **Olalla Rodil Fernández**

**Ana Pontón Mondelo**

**Noa Presas Bergantiños**

**Luis Bará Torres**

**Montserrat Prado Cores**

**Xosé Luis Rivas Cruz**

Deputadas e deputados do G.P. do BNG





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

**Asinado dixitalmente por:**

**Olalla Rodil Fernández na data 27/12/2018 17:21:23**

**María Montserrat Prado Cores na data 27/12/2018 17:21:29**

**Ana Pontón Mondelo na data 27/12/2018 17:21:31**

**Xose Luis Rivas Cruz na data 27/12/2018 17:21:33**

**Noa Presas Bergantiños na data 27/12/2018 17:21:35**

**Xosé Luis Bará Torres na data 27/12/2018 17:21:37**





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

## Á Mesa do Parlamento

**Noa Presas Bergantiños, Montserrat Prado Cores, Ana Pontón Mondelo, Xosé Luis Rivas Cruz, Olalla Rodil Fernández e Luis Bará Torres**, deputadas e deputados do **Grupo Parlamentar do Bloque Nacionalista Galego (BNG)**, ao abeiro do disposto no Regulamento da Cámara, presentan a seguinte **Pregunta para resposta escrita**, relativa á situación de Alcoa en Galiza.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

O pasado 17 de outubro a empresa Alcoa comunicou aos cadros de persoal así como publicamente a súa intención de pechar as instalacións da empresa na Coruña. O grupo conta na Coruña con preto de 400 traballadores e traballadoras, polo que a consumación do peche tería un enorme impacto na cidade e na súa contorna, ademais de contribuír á perda de tecido industrial en Galiza.

Unha das razóns fundamentais do peche vén sendo o prezo da factura da luz, que supón máis do 50% dos custos de produción. Unha evidencia máis de que a defensa que fai o nacionalismo da necesidade de mudar o sistema de poxas de interrompibilidade por un máis estábel, así como promover unha tarifa eléctrica galega que dea vantaxes competitivas ás empresas radicadas no noso país, está de extrema actualidade.

O pasado 27 de decembro o grupo Alcoa prorrogou a negociación do ERE até xaneiro. Porén, até a altura as propostas desenvolvidas pola Xunta de Galiza e o goberno central non parecen ter sido efectivas.





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

Por todo isto formúlanse as seguintes preguntas para resposta escrita:

Como valora o goberno galego a situación de Alcoa na Coruña?

Que medidas vai tomar ao respecto? Como avalía a implicación da Xunta de Galiza neste conflito desde o seu inicio? E do goberno central?

Considera, á luz dos feitos, que as iniciativas teñen sido suficientes?

Como valora as repercusións na industria electrointensiva en xeral?

E na situación de Alcoa San Cibrao?

Que vai facer o goberno galego para garantir a viabilidade da industria electrointensiva no noso país?

Como avalía o goberno galego a posibilidade de intervención pública neste tipo de situacións?

Santiago de Compostela, 28 de decembro de 2018

**Asdo.: Noa Presas Bergantiños**

**Luis Bará Torres**

**Montserrat Prado Cores**

**Olalla Rodil Fernández**

**Xosé Luis Rivas Cruz**

**Ana Pontón Mondelo**





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

Deputadas e deputados do G.P. do BNG

**Asinado dixitalmente por:**

**Noa Presas Bergantiños na data 28/12/2018 11:02:30**

**María Montserrat Prado Cores na data 28/12/2018 11:02:35**

**Ana Pontón Mondelo na data 28/12/2018 11:02:37**

**Xose Luis Rivas Cruz na data 28/12/2018 11:02:40**

**Olalla Rodil Fernández na data 28/12/2018 11:02:42**

**Xosé Luis Bará Torres na data 28/12/2018 11:02:44**







BLOQUE  
NACIONALISTA  
GALLEGO

OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

## Á Mesa do Parlamento

**Noa Presas Bergantiños, Montserrat Prado Cores, Ana Pontón Mondelo, Xosé Luis Rivas Cruz, Olalla Rodil Fernández e Luis Bará Torres**, deputadas e deputados do **Grupo Parlamentar do Bloque Nacionalista Galego (BNG)**, ao abeiro do disposto no Regulamento da Cámara, presentan a seguinte **Pregunta para resposta escrita**, relativa ás condicións de cesión e uso por parte da fundación privada Cipri Gomes do antigo instituto de Viana do Bolo.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

No ano 2012, como xa daquela denunciou publicamente o Bloque Nacionalista alego, o concello de Viana do Bolo, cuxa alcaldía ostentaba o señor Andrés Montesinos Rodríguez, cedeu a título gratuito o edificio do antigo instituto á Fundación “Cipri Gomes” así como o seu polideportivo anexo. A solicitude de cesión do inmovible fora solicitada pola mencionada fundación con data do 15 de febreiro de 2015. Con posterioridade, trala tramitación do oportuno expediente foi acordada no pleno do día 19 de abril de 2012 a cesión gratuita por un prazo máximo de trinta anos para destinalo teoricamente a un centro de tecnificación deportiva e formación ocupacional.

Xa por aquel entón as e os nacionalistas indicamos que faltaba claridade financeira, ao non recoller concrecións a memoria presentada por tal fundación, que non esclarecía a orixe do seu financiamento nin con que apoios económicos contaba. Faltaba tamén concreción temporal para o desenvolvemento da súa actividade nin prazos de execución do investimento nin tan sequera de presentación do proxecto. Finalmente, fomos contundentes tamén coa falta de participación municipal.





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

Pasado o tempo e segundo información pública que consta nos soportes dixitais da Axencia Galega de Desenvolvemento Rural, a fundación Cipri Gomes foi beneficiaria dunha subvención vencellada os programa Leader, que nace co obxectivo de descentralizar as políticas de desenvolvemento rural e que sexan as poboacións quen o impulse, cun montante de 199.829,48€ (expediente L12 41300 11 0063). Dita subvención, ten como obxecto o citado entro de tecnificación de actividades físico deportivas de lecer e formación, tal e como se pode comprobar na súa resolución do 20 de decembro de 2013, do director xeral de Agader, pola que se aproba o novo marco financeiro do programa Leader Galicia 2007-2013, cofinanciado con Feader, e se modifican as bases reguladoras para a selección de programas de desenvolvemento rural e para a selección e o recoñecemento de entidades colaboradoras na xestión do programa Leader Galicia 2007-2013.

Na actualidade, malia diversas solicitudes de información, non consta información para o concello a respecto da realización das actividades comprometidas para a obtención de subvención e é posíbel que o non uso das instalacións para o fin comprometido poida implicar a reversión da concesión e o seu retorno para a xestión pública. Ademais, é de especial importancia auditar as actuacións subvencionadas por un programa que constitúe un recurso potencialmente útil para unha poboación con tantas necesidades de intervención como é a de Viana do Bolo.

Por todos estes motivos, o grupo parlamentar do Bloque Nacionalista Galego presentou unha Proposición non de lei que foi sometida a debate e aprobación por unanimidade, con modificacións, na Comisión 3ª celebrada o 8 de setembro de 2017, co seguinte texto: «O Parlamento galego acorda instar a AGADER, seguindo o Plan de controis e disposicións do Feader en Galicia, a elaborar e remitir ao Concello de Viana do Bolo e mais ás partes afectadas unha auditoría sobre a obtención e uso de recursos





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

públicos ao abeiro do expediente nº L12-413-11-063 para a creación do Centro de Tecnificación de Actividades Físico-Deportivas de Lecer e Formación instado pola Fundación Cipri Gomes, no que se avalíe o grao de cumprimento dos servizos subvencionados e comprometidos para a obtención da cesión gratuíta das instalación do Concello de Viana do Bolo.»

Porén, pasado un ano continuamos sen ter unha resolución ao respecto. Por estes motivos, formulamos as seguintes preguntas para a súa resposta escrita:

- Que actuacións levou a cabo o goberno galego para a toma en consideración e cumprimento por parte de Agader do acordo emanado da Cámara galega?

- Por que medios e en que datas se tratou esta cuestión?

- Ten constancia a Xunta de Galiza de se a Fundación Cipri Gomes de Viana do Bolo cumpre coas funcións comprometidas para a obtención de recursos económicos a través da Agader e os fondos Leader?

- Coñece o goberno galego xustificación para a contía comprometida a través da resolución do 20 de decembro de 2013, do director xeral de Agader, pola que se aproba o novo marco financeiro do programa Leader Galicia 2007-2013?

- Ten coñecemento o goberno galego das prácticas fraudulentas para subvencionar o deporte do kickboxing en Ourense no ano 2012 polas que foi condenado o señor Cipriano Augusto Gomes, presidente da Fundación Cipri Gomes? Ten avaliado se a xestión de fondos públicos do centro de Viana do Bolo cumpre coas garantías esixíbeis?





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

- Ten pensado o goberno galego levar a cabo algún tipo de inspección ou auditoría sobre a obtención e uso de recursos públicos desde o 19 de abril de 2012 por parte da Fundación Cipri Gomes na que se avalíe o grao de cumprimento dos servizos subvencionados e comprometidos para a obtención da cesión gratuíta?

Santiago de Compostela, 28 de decembro de 2018

**Asdo.: Noa Presas Bergantiños**

**Luis Bará Torres**

**Montserrat Prado Cores**

**Olalla Rodil Fernández**

**Xosé Luis Rivas Cruz**

**Ana Pontón Mondelo**

Deputadas e deputados do G.P. do BNG

**Asinado dixitalmente por:**

**Noa Presas Bergantiños na data 28/12/2018 11:55:48**

**María Montserrat Prado Cores na data 28/12/2018 11:55:52**

**Ana Pontón Mondelo na data 28/12/2018 11:55:54**





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

**Xose Luis Rivas Cruz na data 28/12/2018 11:55:57**

**Olalla Rodil Fernández na data 28/12/2018 11:55:58**

**Xosé Luis Bará Torres na data 28/12/2018 11:56:00**





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

## Á Mesa do Parlamento

**Noa Presas Bergantiños, Montserrat Prado Cores, Ana Pontón Mondelo, Xosé Luis Rivas Cruz, Olalla Rodil Fernández e Luis Bará Torres**, deputadas e deputados do **Grupo Parlamentar do Bloque Nacionalista Galego (BNG)**, ao abeiro do disposto no Regulamento da Cámara, presentan a seguinte **Pregunta para resposta escrita**, relativa á situación das autoescolas galegas.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

O pasado 27 de setembro de 2017 o Bloque Nacionalista Galego defendeu no Pleno do Parlamento galego unha Proposición non de lei relativa á situación límite de moitas autoescolas galegas diante da folta de persoal examinador e ás actuacións que debía levar a cabo a Xunta de Galiza para paliar o seu impacto económico e buscar unha saída.

Grazas á xenerosidade e vontade de diálogo dos demais grupos parlamentares foi posíbel aprobar unha transacción con seguinte texto:

“O Parlamento de Galiza acorda instar á Xunta de Galiza a:

1. Avaliar, en diálogo cos sectores afectados, o impacto da crise derivada dos conflitos coa Dirección Xeral de Tráfico e a necesidade de impulsar medidas fiscais e económicas para evitar o peche de pequenas e medianas empresas e o despedimento de traballadores e traballadoras.





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

2. Dirixirse ao Goberno Central para demandarlle a atención e negociación cos traballadores e traballadoras do persoal examinador de tráfico de cara a buscar un consenso.

3. demandar do Goberno central a transferencia das competencias en materia de tráfico e seguranza vial.”

Desde o Bloque Nacionalista Galego consideramos fundamental desde entón que estas demandas sexan atendidas con urxencia e dilixencia por parte do executivo galego e lamentamos que non foran desenvolvidas no seu conxunto.

Máis aínda, hai que recordar que a finais de 2018 o colectivo de examinadores e examinadoras anunciaba e puña en práctica novas mobilizacións que puñan outra vez nunha situación de alerta o sector no noso país. Posteriormente, no BOE do 27 de decembro de 2018 publicábase o Real Decreto-lei 24/2018 polo que se aproban medidas urxentes en materia de retribucións no ámbito do sector público. No seu artigo 21 referente á limitación do gasto na Administración Xeral do Estado establécese que calquera nova actuación que propoñan os departamentos ministeriais non poderá supor un aumento neto dos gastos de persoal, pero exceptúase desta prohibición, entre outras, as medidas necesarias para «*dar cumprimento al Acuerdo de la Comisión de Presupuestos del Congreso de los Diputados de 16 de mayo de 2018 en relación con el colectivo de examinadores de tráfico*» cuestión que minoraría os riscos de novos paros no 2019. Porén, cómpre recordar que as consecuencias da falta de vontade negociadora do goberno central durante 2017 levou a unha situación límite a moitas autoescolas galegas que aínda deben recuperarse e polo tanto este sector debe continuar baixo a protección do goberno galego.





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

Por estes motivos, formulamos as seguintes preguntas para a súa resposta escrita:

Que actuacións levou a cabo o goberno galego para dar cumprimento ao acordo unánime do Parlamento galego no 27 de setembro referido á situación das autoescolas galegas?

Cantas veces e con que contido se dirixiu o goberno galego ao goberno central con motivo de dar saída á folga do persoal examinador?

Que medidas fiscais ou económicas adoptou o goberno galego para minorar o impacto da situación de crise que están a vivir as autoescolas galegas? Con que previsión orzamentaria? E temporal?

De ter xa desenvolvido o goberno galego estas actuacións, pode facer unha avaliación do número de autónomos e autónomas ou autoescolas adscritas ás mesmas? Cal é a súa valoración?

Cantas veces e con que contido se dirixiu o goberno galego ao goberno central con motivo de transferir a competencia en materia de tráfico e seguranza vial? Desenvolveu o goberno galego algunha actuación para evitar un novo veto por parte do Estado?

Santiago de Compostela, 28 de decembro de 2018







OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

**Asdo.: Noa Presas Bergantiños**

**Luis Bará Torres**

**Montserrat Prado Cores**

**Olalla Rodil Fernández**

**Xosé Luis Rivas Cruz**

**Ana Pontón Mondelo**

Deputadas e deputados do G.P. do BNG

**Asinado dixitalmente por:**

**Noa Presas Bergantiños na data 28/12/2018 12:33:52**

**María Montserrat Prado Cores na data 28/12/2018 12:33:57**

**Ana Pontón Mondelo na data 28/12/2018 12:33:59**

**Xose Luis Rivas Cruz na data 28/12/2018 12:34:01**

**Olalla Rodil Fernández na data 28/12/2018 12:34:03**

**Xosé Luis Bará Torres na data 28/12/2018 12:34:06**





BLOQUE  
NACIONALISTA  
GALLEGO

OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

## Á Mesa do Parlamento

**Noa Presas Bergantiños, Montserrat Prado Cores, Ana Pontón Mondelo, Xosé Luis Rivas Cruz, Olalla Rodil Fernández e Luis Bará Torres**, deputadas e deputados do **Grupo Parlamentar do Bloque Nacionalista Galego (BNG)**, ao abeiro do disposto no Regulamento da Cámara, presentan a seguinte **Pregunta para resposta escrita**, relativa ás necesidades de mellora do transporte ferroviario entre Ourense e A Coruña e Santiago de Compostela para revertir o agravio con Ourense e favorecer o seu mellor aproveitamento por parte das e dos ourensás.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

O nacionalismo galego sempre defendeu a necesidade dunha rede ferroviaria moderna, compatíbel para o tráfico de persoas e mercadorías, que primara a mobilidade interior, e con conexións con Portugal e a Meseta. Porén, fronte a este deseño primou outro froito da concepción centralista do Estado que ten estado concibido co obxectivo de conectar Galiza con Madrid facendo que este criterio non se compatibilizase coa conexión interior de Galiza e a día de hoxe non temos sistema ferroviario modernizado nin un servizo equiparábel ao cercanías que cumpra coa súa función de conexión rápida, segura e útil para vertebración territorial entre cidades e vilas galegas. Un dos exemplos máis lamentables é o illamento de Lugo ou a discriminación de Ourense, que malia conservar conexións pola súa posición estratéxica de vía de saída á Meseta continua sendo discriminada nos prezos, nos horarios e nas condicións de venda dos billetes nunha das liñas de meirande uso, a que conecta Ourense con Santiago de Compostela e A Coruña.





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

Co obxecto de reconducir esta situación, o pasado 7 de febreiro de 2018 o Pleno do Parlamento Galego debateu unha Proposición non de Lei do Bloque Nacionalista Galego sobre as demandas que debe realizar o Goberno galego ao Goberno central en relación coas necesidades existentes e as melloras necesarias no transporte ferroviario entre Ourense, Santiago de Compostela e A Coruña. Da resultante deste debate derivou un acordo parlamentario unánime cuxo texto transaccionado era o seguinte:

“O Parlamento de Galiza insta á Xunta de Galiza a:

1.- Esixir do Goberno central unha equiparación das políticas e modalidades tarifarias en todo o territorio galego para evitar a actual e evidente situación de discriminación que se ve en función do lugar de residencia dos galegos e galegas.

2.- Solicitar do Goberno central unha ampliación das frecuencias horarias desde Ourense para mellorar a comunicación con Compostela e A Coruña.

3.- Reformular os termos e condicións dos bonos de transporte Abono Tarxeta Plus, Tarxeta Plus 10 e Tarxeta Plus 10 Estudantes para aumentar o período de uso que rexe a partir da data da primeira formalización da reserva, de forma que se poida empregar en máis tempo que na actualidade.

4.- Ampliar a frecuencia horaria da liña rexional Ourense -Santiago para mellorar a mobilidade e entre as poboacións intermedias de acordo coa demanda”.





OFICINA PARLAMENTAR

**Parlamento de Galiza**

Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

Pasado un tempo razoábel, o grupo nacionalista empregou o mecanismo parlamentar de Preguntas Oraís en Comisión para facer seguimento destas cuestións na Comisión 2.<sup>a</sup> de Ordenación Territorial, Obras Públicas, Medio Ambiente e Servizos do día 22 de marzo de 2018. Porén, entendendo que a resposta non é suficiente e que a consecución do acordo impulsado polo Pleno do Parlamento Galego non pode descansar na súa remisión e transmisión aos organismos do goberno central, continuamos a facer seguimento. Resulta inaceptable baixo o noso punto de vista absoluta relaxación diante deste asunto tanto polo Partido Popular na Xunta de Galiza, como anteriormente polo goberno Rajoy como na actualidade por parte do goberno de Sánchez. Unha vez máis é un exemplo do agravio ao que se ve sometida Galiza.

Por todo o exposto, formulamos as seguintes preguntas para a súa resposta escrita:

Que actuacións levou a cabo o goberno galego para demandar o abaratamento da conexión Avant Ourense-Santiago-Coruña? Con que resultado?

Cantas comunicacións escritas dirixiu ao goberno central co obxecto de demandar as cuestións recollidas no acordo plenario do 7 de febreiro de 2018?

Cantas comunicacións orais dirixiu ao goberno central co obxecto de demandar as cuestións recollidas no acordo plenario do 7 de febreiro de 2018?

Cantas reunións oficiais mantivo o goberno galego co goberno central e/ou con Renfe-Adif co obxecto de demandar as cuestións recollidas no acordo plenario do 7 de febreiro de 2018 nas que se trataran como punto específico?





BLOQUE  
NACIONALISTA  
GALLEGU

OFICINA PARLAMENTAR

**Parlamento de Galiza**

Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

Ten coñecemento o goberno galego dalgún horizonte temporal para esta homoxeneización das tarifas?

Que actuacións levou a cabo o goberno galego para demandar a reformulación dos termos e condicións dos bonos de transporte Abono Tarxeta Plus, Tarxeta Plus 10 e Tarxeta Plus 10 Estudantes para aumentar o período de uso que rexe a partir da data da primeira formalización da reserva? Con que resultado?

Que actuacións levou a cabo o goberno galego conducentes a conseguir a ampliación da frecuencia horaria da liña rexional Ourense -Santiago?

Coñece a Xunta Galiza se o goberno central ten feito algún estudo sobre a demanda de uso desta liña? Ten feito o goberno galego algunha de seu? Con que metodoloxía? Con que resultado? Ten previsto demandalo? Por que cauces?

Santiago de Compostela, 28 de decembro de 2018

**Asdo.: Noa Presas Bergantiños**

**Luis Bará Torres**

**Montserrat Prado Cores**

**Olalla Rodil Fernández**

**Xosé Luis Rivas Cruz**

**Ana Pontón Mondelo**

Deputadas e deputados do G.P. do BNG





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

**Asinado dixitalmente por:**

**Noa Presas Bergantiños na data 28/12/2018 12:50:48**

**María Montserrat Prado Cores na data 28/12/2018 12:50:54**

**Ana Pontón Mondelo na data 28/12/2018 12:50:56**

**Xose Luis Rivas Cruz na data 28/12/2018 12:50:58**

**Olalla Rodil Fernández na data 28/12/2018 12:51:00**

**Xosé Luis Bará Torres na data 28/12/2018 12:51:02**





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

## Á Mesa do Parlamento

**Noa Presas Bergantiños, Montserrat Prado Cores, Ana Pontón Mondelo, Xosé Luis Rivas Cruz, Olalla Rodil Fernández e Luis Bará Torres**, deputadas e deputados do **Grupo Parlamentar do Bloque Nacionalista Galego (BNG)**, ao abeiro do disposto no Regulamento da Cámara, presentan a seguinte **Pregunta para resposta escrita**, relativa ao Centro de Saúde do Couto na cidade de Ourense.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Durante anos veciñanza, asociacións locais e organizacións políticas reivindicaron a construción primeiro e a apertura despois dun Centro de Saúde no barrio do Couto, en Ourense. Trátase dun barrio con moita poboación e necesidades evidentes de mellora na proximidade de atención sanitaria, para alén das necesidades de desconxestión doutros centros de saúde próximos. Malia todo isto, diferentes atrancos e a falta de vontade política da Xunta de Galiza e outros axentes dificultaron a súa apertura ao público mesmo aínda estando en risco de perder a parte de axudas europeas que contribuíran á súa edificación.

Parecía que a apertura tería lugar en setembro de 2016 pero tamén entón tivo un adiamento malia os anuncios públicos previos. Na altura, a Xerencia de Xestión Integrada do Servizo Galego de Saúde de Ourense volvía dar marcha atrás ao non ter a licenza de ocupación nun novo episodio de demora.





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**

Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

Finalmente, na última semana de novembro de 2017 o Centro de Saúde abriu as súas portas. Porén, a falta de planificación e improvisación da Xunta repercutiu en saturación na administración e molestias para as persoas usuarias do Couto e de Nóvoa Santos porque mudaron automaticamente ás persoas adscritas a profesionais que agora se desprazaban ao novo centro.

Doutra banda, pasados uns meses non acaban de darse por superadas outras eivas como filtracións de auga e problemas coa calefacción. Máis dun ano despois da apertura, no mes de decembro de 2018 onde as profesionais e usuarios volveron facer queixas sobre a falta de calefacción e filtracións de auga. A administración galega só actuou despois de que a prensa ourensá sacara fotografías e vídeos da lamentable situación, impropia dun centro novo e que supoñen un risco para a propia saúde tanto do cadro de persoal como das persoas usuarias.

Por todo o exposto, formulamos as seguintes preguntas para a súa resposta escrita:

Cal é a avaliación do goberno galego do primeiro ano de actividade do Centro de Saúde do Couto na cidade de Ourense?

Que protocolos para a reorganización sanitaria e de usuarios e usuarias desenvolveu a Consellaría de Sanidade? Coñece os problemas arriba exemplificados?

Que medidas tomou ou vai tomar o goberno galego diante das problemáticas da apertura do Centro de Saúde do Couto na cidade de Ourense?







OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

Cal é a concreción do cadro de persoal previo e posterior do C.S Nóvoa Santos?  
E o número de tarxetas sanitarias adscritas?

Cal é a concreción do cadro de persoal do C.S O Couto? E o número de tarxetas sanitarias adscritas?

Cal é o número de pediatras do C.S Nóvoa Santos previo á apertura do C.S O Couto? E posterior?

Cal é o número de pediatras do C.S O Couto?

Están solucionados os problemas de filtracións de auga e insuficiencia da calefacción?

Cantas reclamacións cursou desde a súa apertura?

Que custo económico tiveron as obras efectuadas até o momento excluída a construción do centro?

Que custo económico se prevé para os arranxos necesarios para garantir o illamento das instalacións e unha temperatura adecuada?

Santiago de Compostela, 28 de decembro de 2018

Asdo.: **Noa Presas Bergantiños**

**Luis Bará Torres**

**Montserrat Prado Cores**





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

**Olalla Rodil Fernández**

**Xosé Luis Rivas Cruz**

**Ana Pontón Mondelo**

Deputadas e deputados do G.P. do BNG

**Asinado dixitalmente por:**

**Noa Presas Bergantiños na data 28/12/2018 13:09:37**

**María Montserrat Prado Cores na data 28/12/2018 13:09:42**

**Ana Pontón Mondelo na data 28/12/2018 13:09:44**

**Xosé Luis Rivas Cruz na data 28/12/2018 13:09:46**

**Olalla Rodil Fernández na data 28/12/2018 13:09:48**

**Xosé Luis Bará Torres na data 28/12/2018 13:09:50**



## Á Mesa do Parlamento

**María Luisa Pierres López, Luís Manuel Álvarez Martínez e Patricia Vilán Lorenzo**, deputadas e deputado pertencentes ao **Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia**, ao abeiro do disposto no artigo 152 do Regulamento da Cámara, presentan ante esa Mesa a seguinte **pregunta** para a súa resposta **por escrito**.

En maio de 2018, o Goberno da Xunta de Galicia procedía á inauguración dos dous primeiros tramos da autovía do Morrazo, coa ausencia dos grupos municipais do BNG, PSdeG-PSOE e XM-Coalición Independiente. Naquel momento estes tres grupos manifestaron que non ían ser cómplices da Axencia Galega de Infraestruturas e que, mentres non se arranxasen os problemas que estaban afectando aos veciños e veciñas de Moaña no referente á recollida de augas pluviais e aos danos dos viarios municipais, non asistirían a estes actos de “do Goberno galego.

A realidade é que estes problemas, que xa foran detectados e denunciados polo equipo de goberno de Moaña nos dous primeiros tramos da obra (arrastre de lodos, desbordamentos, obstrución de canles), estanse a reiterar nos novos tramos do corredor que se executan nestes momentos. Así, aos barrios xa afectados nas parroquias de Domaio e de Meira, agora súmanse graves problemas nos de Berducedo, Paradela, Marrúa ou Xalde. Ocorre que o aumento de caudal de augas pluviais procedentes do corredor é unha ameaza constante para a veciñanza que reside nos barrios próximos a esta infraestrutura e xa son moitos os viarios, camiños e propiedades que se están vendo afectados por este perigoso e incontrolado aumento do caudal.

Este Grupo Parlamentario Socialista volta a amosar a súa preocupación e desconformidade coa forma en que a Xunta de Galicia está a xestionar todo este asunto.



Por todo o exposto, as deputadas e o deputado que asinan formulan as seguintes preguntas para a súa resposta escrita:

1. É coñecedor o Goberno galego das reiteradas reclamacións que desde o Concello de Moaña se teñen realizado polos problemas de arrastre de lodos, desbordamentos, obstrución de canles nos tramos en obras do corredor do Morrazo? Ten constatado a existencia destes problemas?
2. En caso de que así sexa, cales son as medidas que a Axencia Galega de Infraestruturas ten posto en marcha para a mellora e control do aumento do caudal de augas nas propiedades, camiños e viarios das parroquias próximas os tramos de corredor xa executados e nos que están actualmente en obras?
3. Estanse a seguir todos os protocolos de obra precisos para evitar os desbordamentos e inundacións de propiedades, camiños ou viarios?.

Pazo do Parlamento, 28 de decembro de 2018

Asdo.: María Luisa Pierres López  
Luís Manuel Álvarez Martínez  
Patricia Vilán Lorenzo  
Deputadas e deputado do G.P. dos Socialistas de Galicia

**Asinado dixitalmente por:**

**María Luisa Pierres López na data 28/12/2018 13:06:49**

**Luis Manuel Álvarez Martínez na data 28/12/2018 13:06:54**

**Patricia Vilán Lorenzo na data 28/12/2018 13:07:06**



## Á Mesa do Parlamento

**Noela Blanco Rodríguez e Julio Torrado Quintela**, deputada e deputado pertencentes ao **Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia**, ao abeiro do disposto no artigo 152 do Regulamento da Cámara, presentan ante esa Mesa a seguinte **Pregunta para a súa repostada escrita**.

No PXOM de Ourense do ano 2003 clasifícase o ámbito AR43-O para equipamento público para expropiar os terreos, que aínda que debía non se cedeu ao Concello nos anos 70 como traseiras polas licencias de edificacións á Rúa Remedios.

O último Goberno socialista no Concello de Ourense executou o previsto no PXOM do ano 2003, e procedeu a expropiar, segregando a parcela: cedendo á Consellería de Presidencia 4.000 m<sup>2</sup> para a construción do Edificio Xudicial, e ao SERGAS outros 4.000 m<sup>2</sup> para a construción do Centro de Saúde do Couto.

O proxecto de reurbanización do contorno da AR43-O quedou rematado en febreiro de 2015 con todos os informes realizados, e pendente exclusivamente do informe de Confederación Hidrográfica, con partida orzamentaria asignada en 2015, que non chegou a executarse.

A instalación sanitaria, cuxas obras recibiu o Sergas en xuño de 2016, sufriu un retraso na súa apertura de máis dun ano e medio, debido a que estaban pendentes de executarse as obras de urbanización da contorna, que eran imprescindibles para que puidera contar coa correspondente licenza de ocupación. Este retraso, que mesmo chegou a poñer en risco parte das axudas europeas empregadas na súa edificación, produciuse pola ausencia de orzamentos do Concello de Ourense.

A pesares de que por parte do Sergas se tentou proceder á apertura do centro ás portas das eleccións autonómicas do ano 2016, este tivo que dar marcha atrás ante a advertencia do Goberno municipal de que non contaría coa licenza de ocupación, polo que a súa situación resultaría manifestamente ilegal. Así o ratificou o Tribunal Superior de Xustiza de Galicia nunha sentenza na que queda patente o electoralismo co que pretendeu actuar o Goberno de Feijoo ás portas das



autonómicas de 2016, xa que ao denegarlle no seu día o Concello a licenza de ocupación ao centro de saúde, o Sergas recorreu o acordo, e o Xulgado Contencioso Administrativo, Número 2 de Ourense, desestimou ou seu recurso. O Sergas recorreu entón ante o Tribunal Superior de Xustiza de Galicia, e este desestimou tamén o seu recurso.

O centro de saúde do Couto, o primeiro na historia deste barrio, e o sexto da cidade, dá servizo dende o 27 de novembro de 2017 a unha poboación de entre 15.000 a 18.000 veciños e veciñas, nunha parcela cedida polo Concello de Ourense no ano 2015 que ten unha superficie útil de 1.500 m<sup>2</sup>.

Dende a súa apertura, sucédense as queixas tanto dos profesionais como dos usuarios e usuarias sobre deficiencias nas instalacións que están impedindo que a atención sanitaria se desenvolva nas condicións máis axeitadas de salubridade e comodidade, acumulando numerosas reclamacións acerca da presenza de pingueiras, filtracións de auga no chan, ausencia de calefacción a primeira hora do día, cortes no subministro de auga quente...A pesares de que dende o grupo socialista coñecíamos recentemente que se reparara a caldeira, seguen existindo, a día de hoxe, no centro de saúde do Couto numerosas deficiencias pendentes de subsanar.

Polo exposto, a deputada e deputado asinantes formulan as seguintes preguntas:

- 1.<sup>a</sup>) Cando ten previsto a Xunta de Galicia subsanar todas as deficiencias denunciadas polos profesionais e usuarios e usuarias do centro de saúde de O Couto?
- 2.<sup>a</sup>) Constaban no informe de entrega da obra desta infraestrutura as deficiencias denunciadas?
- 3.<sup>a</sup>) Requiriuse nalgunha ocasión á empresa encargada da construción do centro de saúde de O Couto, para que subsanara deficiencias estruturais?
- 4.<sup>a</sup>) En que datas se levaron a cabo estes requirimentos?



5.<sup>a</sup>) Ten previsto a Xunta de Galicia realizar unha inspección técnica no Centro de Saúde de O Couto, radicado en Ourense, para detectar posibles deficiencias estruturais e de medios materiais?

6.<sup>a</sup>) En caso afirmativo, cando ten previsto levala a cabo?

7.<sup>a</sup>) Existe na actualidade un cronograma e orzamento da Xunta de Galicia para a corrección das deficiencias detectadas no centro de saúde de O Couto?

8.<sup>a</sup>) Levouse a cabo recentemente algunha análise sobre as condicións nas que se atopaba a infraestrutura cando se decepcionou a obra, e se puxo en marcha o centro de saúde de O Couto?

Pazo do Parlamento, 3 de xaneiro de 2019

Asdo.: Noela Blanco Rodríguez

Julio Torrado Quintela

Deputada e deputado do G.P. dos Socialistas de Galicia

**Asinado dixitalmente por:**

**Noela Blanco Rodríguez na data 03/01/2019 10:32:43**

**Julio Torrado Quintela na data 03/01/2019 10:32:51**





## Á Mesa do Parlamento

**O Julio Torrado Quintela, e Noela Blanco Rodríguez, deputado e deputada** pertencentes ao **Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia**, ao abeiro do disposto no artigo 152 do Regulamento da Cámara, presentan ante esa Mesa a seguinte **Pregunta oral para a súa resposta escrita**.

A situación actual da atención primaria en Galicia vive un escenario de excepcionalidade e dificultades. A excepción da Xunta de Galicia, todos os sectores implicados veñen de alertar nos últimos tempos sobre unha perda progresiva de calidade na atención sanitaria en Galicia debida ao recorte de recursos humanos e materiais. A eficiencia contrastada do persoal sanitario ten aminorado os posibles efectos desta sucesiva política de recortes, mais a situación ten chegado a puntos insalvables, e hoxe en día, ademais do problema asistencial, asistimos a unha conflictividade inasumible que todos os colectivos e organizacións achacan a unha política de oídos xordos da Consellería de Sanidade.

A dimisión da práctica totalidade dos xefes de servizo de atención primaria da área sanitaria de Vigo, a máis grande de Galicia, resultou ser a gota que colmou o vaso dun cadro de persoal saturado, forzado a traballar en condicións de dificultade e precariedade. A situación viña de estar sendo alertada polos propios profesionais, que xa iniciaran outras accións de protestas como a folga de médicos nos meses de setembro a decembro, ou a folga dos profesionais dos PACs, que se ven mantendo nos últimos meses, sen que estas accións teñan resultado na política de recursos humanos do Goberno da Xunta de Galicia.

Outros sectores do sistema reséntense notoriamente desta política de recortes, que afecta de maneira especial á atención primaria e, por extensión, repercute noutros espazos como os servizos de urxencias (nos que destaca a folga do persoal de urxencias do Centro Hospitalario Universitario de Santiago de Compostela, que vai polo seu terceiro mes) ou as urxencias extrahospitalarias, onde o persoal do 061





está tamén continuadamente presentando protestas e reivindicacións non atendidas pola Consellería de Sanidade sobre cuestións organizativas, laborais e asistenciais.

Con este panorama, a reacción tardía do Goberno galego consistiu na apertura de comisións de traballo que, se ben poden constituír unha ferramenta, téñense amosado bastante ineficaces no pasado. Estas medidas, de carácter conceptual pero non de acción real, poderían ser de apoio pero deben ser acompañadas de medidas concretas e de aplicación directa para afrontar os problemas estruturais do sistema en atención primaria, tales como, de entrada, elevar a cantidade de recursos humanos que o sistema ten e dotar de mellor calidade aos profesionais que traballan en ofrecer a atención sanitaria de calidade á poboación galega.

Polo exposto, o deputado e deputada asinantes formulan as seguintes preguntas:

- 1.º) Considera a Xunta de Galicia que a súa política de recursos humanos para a atención primaria ten sido eficaz na última década?
- 2.ª) Que medidas considera a Xunta de Galicia que debería ter tomado con anterioridade e que poderían ter mellorado a situación actual do sistema sanitario público de Galicia na atención primaria?

Pazo do Parlamento, 2 de xaneiro de 2019

Asdo.: Julio Torrado Quintela  
Noela Blanco Rodríguez  
Deputado e deputado do G.P. dos Socialistas de Galicia

**Asinado dixitalmente por:**

**Julio Torrado Quintela na data 03/01/2019 11:02:55**

**Noela Blanco Rodríguez na data 03/01/2019 11:03:05**





BLOQUE NACIONALISTA GALEGO

OFICINA PARLAMENTAR  
Parlamento de Galiza

Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

## Á Mesa do Parlamento

**Noa Presas Bergantiños, Luis Bará Torres, Montserrat Prado Cores, Ana Pontón Mondelo, Xosé Luis Rivas Cruz e Olalla Rodil Fernández**, deputadas e deputados do **Grupo Parlamentar do Bloque Nacionalista Galego (BNG)**, ao abeiro do disposto no Regulamento da Cámara, presentan a seguinte **Pregunta para resposta escrita**.

Desde o nacionalismo galego temos denunciado repetidamente o disparatado funcionamento do mercado eléctrico no Estado español, máis aínda despois das modificacións de tarifas do Partido Popular, que non fixeron máis que contribuír ao escurantismo dun oligopolio cuxo funcionamento está nas antípodas da transparencia. Durante as décadas de aplicación puidemos ver tamén como recentemente, en aras do presunto “déficit tarifario” o emporio eléctrico mantén os seus beneficios a custo das persoas consumidoras, supoñendo un abuso ao tratarse dun ben de primeira necesidade que en realidade está a ser concibido como unha mera mercadoría.

A todo isto súmase que, dende o punto de vista territorial, é un sistema deseñado en base a unha óptica centralista que sitúa a Madrid como punto central e diseña o sistema obviando a distribución das fontes de electricidade e as consecuencias que ten esta produción sobre as poboacións e territorios que a acollen. Deste xeito, as políticas centralistas e ao servizo das eléctricas do Partido Popular teñen impedido a negociación dunha tarifa eléctrica galega con base na condición de Galiza como excedentaria na produción de electricidade malia que isto abriría as portas a unhas menores e máis controladas tarifas, redundando en última instancia no ben dos e das consumidoras domésticas e das empresas.





BLOQUE NACIONALISTA GALLEGO

OFICINA PARLAMENTAR

Parlamento de Galiza

Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

O ano 2018 foi fatídico para a suba do prezo da enerxía, pechándose como un dos máis caros da historia. Porén, parece que 2019 non vai ser menos duro de afrontar para as e os consumidores e que a escalada vai continuar, non funcionando as medidas postas en marcha por parte do goberno central nin habendo ningunha iniciativa política ao respecto por parte da Xunta de Galiza.

Malia que a parte regulada do recibo volte ficar conxelada no 2019 o ascenso no 'pool' apunta a que se manterá nos inicios de 2019 despois de fechar o 2018 cun prezo por riba dos 57 euros por megavatio hora (MWh), o máis alto na última década. De feito, podemos constatar como a factura da luz pechou o último ano cun encarecemento interanual de máis do 2%.

Por todo isto formúlanse as seguintes preguntas para resposta escrita:

-Como avalía o goberno galego a escalada da luz e as súas consecuencias nos consumos domésticos? E nos empresariais?

-Que actuacións ten desenvolvido ou vai desenvolver o Goberno galego para evitar os abusos na suba da luz para as persoas usuarias?

-Que actuacións ten desenvolvido ou vai desenvolver para que o recibo da luz deixe de ser un dos problemas máis preocupantes e relevantes para os fogares galegos?

-Ten tomado ou vai tomar medidas para que as persoas autónomas non teñan no pagamento do recibo da luz un factor engadido de dificultade económica á hora de manter os seus proxectos?





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

-Como valora o desenvolvemento para Galiza do Real Decreto-lei 15/2018, do 5 de outubro, de medidas urxentes para a transición enerxética e a protección dos consumidores? Ten avaliado o goberno galego a necesidade de introducir melloras? Cales ten trasladado ao goberno central? Con que resultado?

-Como avalía o goberno galego as actuacións levadas a cabo pola propia Xunta de Galiza? E en concreto, por parte do Instituto Galego de Consumo e da Competencia? Que melloras introducirá en 2019?

Santiago de Compostela, 3 de xaneiro de 2019

Asdo.: **Noa Presas Bergantiños**

**Luis Bará Torres**

**Montserrat Prado Cores**

**Olalla Rodil Fernández**

**Xosé Luis Rivas Cruz**

**Ana Pontón Mondelo**

Deputadas e deputados do G.P. do BNG

**Asinado dixitalmente por:**

**Noa Presas Bergantiños na data 03/01/2019 13:11:51**





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

**María Montserrat Prado Cores na data 03/01/2019 13:11:58**

**Ana Pontón Mondelo na data 03/01/2019 13:12:00**

**Xose Luis Rivas Cruz na data 03/01/2019 13:12:01**

**Olalla Rodil Fernández na data 03/01/2019 13:12:02**

**Xosé Luis Bará Torres na data 03/01/2019 13:12:04**





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

## Á Mesa do Parlamento

**Noa Presas Bergantiños, Luis Bará Torres, Montserrat Prado Cores, Ana Pontón Mondelo, Xosé Luis Rivas Cruz e Olalla Rodil Fernández,** deputadas e deputados do **Grupo Parlamentar do Bloque Nacionalista Galego (BNG)**, ao abeiro do disposto no Regulamento da Cámara, presentan a seguinte **Pregunta para resposta escrita.**

Nas últimas semanas de decembro do 2018 coñecéronse diferentes ameazas de Ferroatlántica aos seus centros produtivos en Galiza, que van dun anuncio de ERE en Sabón até a parada de dous fornos no centro de Cee-Dumbría.

Esta situación coincide no tempo cun momento de escalada do prezo da electricidade e de grande inestabilidade nas industrias electrointensivas por mor das mudanzas no sistema de interrumpibilidade e do resultado das poxas. Porén, ten nas súas raíces tamén décadas de falta de planificación industrial por parte da Xunta de Galiza e do goberno central como demostra esta situación e a doutras empresas electrointensivas como Alcoa.

Doutra banda, esta situación de risco perda de músculo industrial da economía galega é favorecida pola regulación do mercado de traballo despois das reformas laborais de PP e PSOE, que coartan a capacidade de negociación laboral da clase traballadora, e pola ausencia dun marco galego de relacións laborais. Así mesmo, é favorecida pola irracionalidade dunha regulación da enerxía eléctrica





BLOQUE NACIONALISTA GALLEGO

OFICINA PARLAMENTAR

Parlamento de Galiza

Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

centralista que impide que Galiza aproveite ao seu favor a súa condición de país produtor excedentario e pola ausencia de fiscalización do Estado ao sector electrointensivo, que durante anos ingresou importantes primas pola xestión da demanda sen que ninguén esixira a cambio o mantemento dos postos de traballo ou a modernización produtiva.

Máis aínda, cómpre tamén recordar que Ferroatlántica explota as centrais hidroeléctricas do río Xallas a cambio do mantemento da produción industrial e dos postos de traballo na Costa da Morte. Esta empresa ten recibido grandes beneficios por esta condición, poré, ten aplicado un modelo de explotación absolutamente neocolonial no que esquilma os nosos recursos ao tempo que non desenvolve investimentos na modernización da empresa e incumpre sistematicamente os compromisos de mantemento e aumento do emprego.

Recentemente, no ano 2017, o grupo de Villar Mir pretendeu levar a cabo unha operación de especulación intentando vender as centrais do río Xallas, que son unha cesión pública baixo unha serie de compromisos de mantemento da actividade produtiva e dos postos de traballo. Porén, a forza colectiva dos e das traballadoras e do pobo galego conseguiron facer presión para que iso non chegara a acontecer.

Vemos, nesta nova sombra de ERE e outro tipo de medidas que poderían afectar aos case 300 traballadores do cadro de persoal máis outras 100 persoas entre eventuais e auxiliares, unha operación que busca castigar as fábricas galegas, que son rendíbeis economicamente, nun intento de vinganza e chantaxe que non se pode consentir.





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

Nas últimas semanas os traballadores coñecían a decisión inxustificada de pechar dous fornos da planta de Cee-Dumbría durante os seis primeiros meses do ano, mais sen certeza de que tal decisión non acabe sendo definitiva. Así mesmo, a comezos do 2019 Ferroatlántica trasladaba materia prima fundamental para a actividade produtiva da Costa da Morte a Francia, o cal é unha clara evidencia das intencións do Grupo de Villar Mir: desviar a produción a outras empresas do grupo para así poder xustificar con base á redución da produción calquera expediente de regulación de emprego.

Así mesmo, a paralización destes fornos xa ten suposto perda en materia de emprego, tanto das auxiliares como do persoal eventual que nestas datas non foi chamado para traballar. Unha situación que se prolongará á empresa matriz de se formalizar un expediente de emprego agardado para os próximos meses.

Estamos diante dunha situación excepcional que require dunha forte intermediación por parte das administracións para evitar que o modelo de industria colonial que se ten aplicado, sumado ao irracional sistema de xestión eléctrica, supoñan novas perdas en materia de emprego e tecido industrial.

Por estes motivos formúlanse as seguintes preguntas para resposta escrita:

Que actuacións vai levar a cabo o goberno galego para impedir a perda de postos de traballo de Ferroatlántica en Galiza?







BLOQUE NACIONALISTA GALLEGO

OFICINA PARLAMENTAR

Parlamento de Galiza

Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

Coñece o goberno galego os anuncios de Villar Mir para Sabón? Cal é a súa valoración? Que medidas vai tomar?

Coñece o goberno galego os anuncios de Villar Mir para Cee-Dumbría? Cal é a súa valoración? Que medidas vai tomar?

Como valora a Xunta de Galiza, de forma concreta, a paralización de dous fornos en Cee-Dumbría? Considera que hai motivos obxectivos?

Como valora que Ferroatlántica derive materia prima para Francia no lugar de explotala no noso país? Considera que é unha operación para xustificar a redución de empregos? Que vai facer ao respecto?

Tense reunido a Xunta de Galiza cos representantes das e dos traballadores destes centros? Con que resultado?

E coa dirección destes centros? Con que resultado?

Considera a Xunta de Galiza que Ferroatlántica está a cumprir coas condicións de cesión e explotación das centrais hidroeléctricas do Xallas? Que seguimento fai a Xunta de Galiza do grao de cumprimento? Ten avaliado a posibilidade de revertela se Villar Mir non cumpre? En que prazo e de que forma?

Que actuacións vai levar a cabo o goberno galego para frear a perda de emprego na industria electrointensiva?

Como valora a situación xerada durante 2018 por mor da escalada do prezo da electricidade?





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

Que propostas ten trasladado ao goberno central? Con que resultado?

Que estudos e propostas ten desenvolvido a propia Xunta de Galiza ao abeiro dos seus propios instrumentos?

Santiago de Compostela, 3 de xaneiro de 2019

Asdo.: **Noa Presas Bergantiños**

**Luis Bará Torres**

**Montserrat Prado Cores**

**Olalla Rodil Fernández**

**Xosé Luis Rivas Cruz**

**Ana Pontón Mondelo**

Deputadas e deputados do G.P. do BNG

**Asinado dixitalmente por:**

**Noa Presas Bergantiños na data 03/01/2019 13:51:31**

**María Montserrat Prado Cores na data 03/01/2019 13:51:36**





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

**Ana Pontón Mondelo na data 03/01/2019 13:51:37**

**Xose Luis Rivas Cruz na data 03/01/2019 13:51:38**

**Olalla Rodil Fernández na data 03/01/2019 13:51:40**

**Xosé Luis Bará Torres na data 03/01/2019 13:51:41**





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

## Á Mesa do Parlamento

**Olalla Rodil Fernández, Luis Bará Torres, Ana Pontón Mondelo, Xosé Luis Rivas Cruz, Montserrat Prado Cores e Noa Presas Bergantiños,** deputadas e deputados do **Grupo Parlamentar do Bloque Nacionalista Galego (BNG)**, ao abeiro do disposto no Regulamento da Cámara, presentan a seguinte **Pregunta para a súa resposta escrita**, sobre as razóns da suspensión da actividade no Laboratorio de Saúde Pública de Galiza, en Lugo, e as medidas que está a desenvolver a Xunta de Galiza ao respecto.

En decembro de 2018 a Xunta de Galiza acordou suspender a actividade do Laboratorio de Saúde Pública de Galiza na cidade de Lugo. Este espazo de referencia para o conxunto do país desde 2014 atopábase situado nun edificio na rúa Montevideo. No concreto, no terceiro andar da delegación territorial de Sanidade.

A finais do pasado ano fíxose público que parte do cadro de persoal do laboratorio –por volta de 50 persoas– así como traballadoras e traballadores doutras áreas situadas próximas a este, sufrían diversos síntomas que estarían relacionados co mal estado do ar nesta zona do edificio. Mareos, picor nos ollos, problemas estomacais... problemas de saúde laboral que foron denunciados, ademais de á Consellaría de Sanidade, diante da Inspección de Traballo.





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

Despois de clausurar o Laboratorio, segundo o delegado territorial da Xunta de Galiza en Lugo, José Manuel Balseiro, o goberno encargou a unha empresa externa especializada a avaliación e identificación da causa da contaminación no ar do edificio así como a creación dun gabinete técnico para facer seguimento das distintas medidas levadas a cabo para solucionar os problemas detectados e retomar a actividade do laboratorio.

Até o momento, descoñécense os resultados deses estudos e continúan sen se esclarecer as razóns que causaron prexuízos na saúde das traballadoras e traballadores do edificio.

Por todo o exposto fórmulanse as seguintes preguntas para resposta escrita:

- Coñece a Xunta de Galiza cal é a causa dos problemas que obrigaron a suspender a actividade do Laboratorio de Saúde Pública de Galiza, en Lugo?
- Que resultados obtivo a investigación levada a cabo pola empresa externa especializada á que a Xunta de Galiza lle encargou a avaliación da situación?
- Que medidas ten adoptado até o momento o Goberno galego para garantir as condicións de traballo neste lugar?
- Que outras medidas prevé levar a cabo?





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

- En que situación se atopan as traballadoras/es do Laboratorio actualmente?

- Se a medio prazo a situación non se soluciona, que pensa facer a Xunta de Galiza para retomar a actividade deste centro de referencia?

Santiago de Compostela, 4 de xaneiro de 2019

Asdo.: **Olalla Rodil Fernández**

**Luis Bará Torres**

**Noa Presas Bergantiños**

**Montserrat Prado Cores**

**Xosé Luis Rivas Cruz**

**Ana Pontón Mondelo**

Deputadas e deputados do G.P. do BNG

**Asinado dixitalmente por:**

**Olalla Rodil Fernández na data 04/01/2019 10:13:18**

**María Montserrat Prado Cores na data 04/01/2019 10:13:23**





OFICINA PARLAMENTAR  
**Parlamento de Galiza**  
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545  
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421  
gp-bng@parlamentodegalicia.gal  
15702 Santiago de Compostela  
Galiza

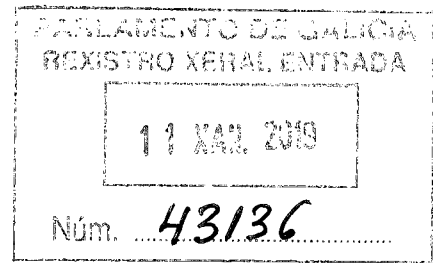
**Ana Pontón Mondelo na data 04/01/2019 10:13:24**

**Xose Luis Rivas Cruz na data 04/01/2019 10:13:26**

**Noa Presas Bergantiños na data 04/01/2019 10:13:27**

**Xosé Luis Bará Torres na data 04/01/2019 10:13:29**





**Asunto: Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2018) 893 final] [2018/0433 (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.

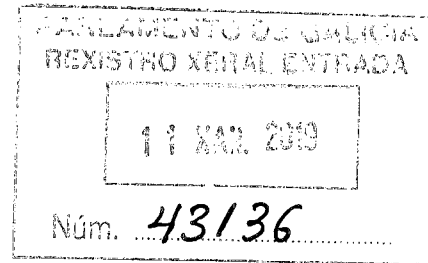
Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: [cmue@congreso.es](mailto:cmue@congreso.es)

SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA





COMISIÓN  
EUROPEA



Bruselas, 19.12.2018  
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas  
tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

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

El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido notificó su intención de retirarse de la Unión con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Esto significa que, si el Acuerdo de retirada<sup>1</sup> no se ratifica, el Derecho primario y secundario de la Unión dejarán de aplicarse al Reino Unido a partir del 30 de marzo de 2019 («la fecha de retirada»). En ese momento, el Reino Unido pasará a ser un tercer país.

El transporte aéreo internacional no puede tener lugar sin el consentimiento explícito de los Estados involucrados; esto es una consecuencia de su soberanía total y exclusiva con respecto al espacio aéreo situado sobre su territorio. Es habitual que los Estados organicen el transporte aéreo entre ellos mediante acuerdos bilaterales de servicios aéreos (ASA), que establecen los derechos específicos otorgados mutuamente y las condiciones de su ejercicio. Los derechos de tráfico y los servicios directamente relacionados con su ejercicio están expresamente excluidos del ámbito de aplicación del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios<sup>2</sup>.

Dentro de la Unión, la libertad de las compañías aéreas de los Estados miembros (compañías aéreas de la Unión) de ofrecer servicios aéreos dentro de la UE se deriva exclusivamente del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para el funcionamiento de los servicios aéreos en la Comunidad, que también establece las normas para la concesión de licencias a dichas compañías aéreas.

A falta de disposiciones en sentido contrario en un acuerdo de retirada, los servicios aéreos entre el Reino Unido y los Estados miembros dejarán de regirse por dicho Reglamento en el momento de la retirada. Además, determinadas compañías aéreas, debido a que poseen una licencia de explotación emitida por el Reino Unido, o que su lugar de negocios principal está ubicado en el Reino Unido, o por ser de propiedad mayoritaria o efectivamente controlada por el Reino Unido o sus ciudadanos, dejarían de cumplir las condiciones establecidas en dicho Reglamento para ser consideradas compañías aéreas de la Unión.

De ello se deduce que, a falta de disposiciones en sentido contrario en un acuerdo de retirada, a partir del 30 de marzo de 2019 no habría base jurídica para la prestación de servicios aéreos entre el Reino Unido y los Estados miembros por parte de las respectivas compañías aéreas. Las compañías aéreas, en cualquiera de las situaciones descritas anteriormente, perderían su licencia de explotación de la Unión y, como consecuencia, ya no gozarían del derecho de ofrecer servicios aéreos dentro de la Unión.

Los servicios de transporte aéreo directo entre el Reino Unido y los Estados miembros están casi por completo en manos de compañías aéreas del Reino Unido y de la Unión. Por lo tanto, la pérdida por parte de las compañías aéreas de su derecho a prestar servicios aéreos entre el Reino Unido y los Estados miembros supondría una grave perturbación. La mayoría de las rutas aéreas entre la Unión y el Reino Unido dejarían de ser atendidas, si no todas. En cambio, las rutas dentro de la Unión que dejaran de ser atendidas por las compañías aéreas del Reino

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft\\_withdrawal\\_agreement\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf)

<sup>2</sup> Anexo 1B del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio, celebrado en Marrakech el 15 de abril de 1994.

Unido tras la retirada seguirían siendo totalmente accesibles para las compañías aéreas de la Unión.

En una hipótesis de ausencia de acuerdo, se espera que las consecuencias para las respectivas economías sean graves, como se describe a continuación: el tiempo y el coste del transporte aéreo aumentarían de manera considerable, ya que se buscarían rutas alternativas, como también lo haría la presión sobre la infraestructura de transporte aéreo dentro de esas rutas alternativas, mientras que la demanda de transporte aéreo disminuiría. Como resultado, no solo se vería afectado el sector del transporte aéreo, sino también otros sectores de la economía que dependen en gran medida de este. Las barreras al comercio resultantes dificultarían la actividad empresarial en mercados lejanos así como la (re)ubicación de empresas. La interrupción de la conectividad del transporte aéreo representaría la pérdida de un activo estratégico tanto para la Unión como para los Estados miembros.

En su Comunicación «Preparación de la retirada del Reino Unido de la Unión Europea el 30 de marzo de 2019: plan de acción de contingencia» del 13 de noviembre de 2018<sup>3</sup>, la Comisión anunció su intención de proponer medidas para garantizar que las compañías aéreas del Reino Unido sobrevolar el territorio de la Unión Europea y hacer escalas técnicas (por ejemplo, reabastecimiento de combustible sin embarque/desembarque de pasajeros), además de aterrizar en la Unión Europea y volar de regreso al Reino Unido. Estas medidas estarían sujetas a la condición de que el Reino Unido aplique medidas equivalentes a las compañías aéreas de la Unión Europea.

Por lo tanto, la presente propuesta tiene el objetivo de establecer medidas provisionales para regular el transporte aéreo entre la Unión y el Reino Unido tras la retirada de este último de la Unión (artículo 1). El objetivo de estas medidas es mantener la conectividad básica durante un corto período de transición (artículo 12).

En primer lugar (artículo 3), el Reglamento propuesto prevé la concesión unilateral, a las compañías aéreas del Reino Unido, de derechos de tráfico relativos a las libertades primera, segunda, tercera y cuarta, a fin de que puedan continuar sobrevolando y hacer escalas técnicas en el territorio de la Unión, así como servir las rutas directas entre los respectivos territorios. No se hace distinción entre operaciones de pasajeros y carga, o servicios regulares y no regulares. De conformidad con el objetivo del Reglamento propuesto de garantizar la conectividad básica, la capacidad que las compañías aéreas del Reino Unido podrán ofrecer se mantendrá en los niveles anteriores al Brexit expresados en número de vuelos («frecuencias»). No se ha previsto ninguno de los dispositivos habituales de flexibilidad operativa (como acuerdos de cooperación comercial, arrendamiento de aeronaves, cambio de capacidad operacional o coterminación) para que las compañías aéreas del Reino Unido presten servicios aéreos en virtud del Reglamento.

Los derechos otorgados a las compañías aéreas del Reino Unido están sujetos a un principio de «reciprocidad»; el Reglamento propuesto (artículo 4) establece un mecanismo para garantizar que los derechos de las compañías aéreas de la Unión en el Reino Unido permanezcan equivalentes a los otorgados a las compañías aéreas del Reino Unido en virtud del Reglamento propuesto. Si ese no es el caso, la Comisión está facultada para adoptar las medidas necesarias a fin de corregir la situación mediante actos de ejecución, incluida la limitación o la retirada de las autorizaciones de explotación de las compañías aéreas del Reino Unido. La evaluación del nivel de equivalencia y la adopción de medidas correctoras por parte

---

<sup>3</sup> COM(2018) 880 final

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 ciego de correspondencias, que a la larga podría resultar contrario a los intereses de la Unión.

Al igual que la Unión se esfuerza por conseguir en todos sus acuerdos de servicios aéreos, el Reglamento propuesto, aunque pretende garantizar temporalmente la conectividad básica, establece un mecanismo flexible para garantizar que las compañías aéreas de la Unión disfruten de oportunidades leales y equitativas para competir con las compañías aéreas del Reino Unido, una vez que el Reino Unido ya no esté obligado en virtud del derecho de la Unión. La igualdad de condiciones requiere que, incluso después de la retirada, el Reino Unido siga aplicando normas suficientemente exigentes en el área del transporte aéreo en lo que respecta 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; la protección del medio ambiente; y la seguridad. Además, debe garantizarse que las compañías aéreas de la Unión no sean discriminadas en el Reino Unido, ya sea *de iure* o *de facto*. Por lo tanto, el reglamento propuesto encarga a la Comisión (artículo 5) la tarea de controlar las condiciones de competencia entre las compañías aéreas de la Unión y del Reino Unido y la facultad para adoptar las medidas necesarias por medio de actos de ejecución, a fin de garantizar que dichas condiciones se cumplan en todo momento.

Se establecen los procedimientos necesarios para permitir que los Estados miembros verifiquen que las compañías aéreas, las aeronaves y las tripulaciones que entran en sus territorios en virtud de este Reglamento son titulares de licencias o certificados del Reino Unido de conformidad con las normas de seguridad reconocidas internacionalmente, que se cumple toda la legislación nacional y de la Unión pertinente y que no se exceden los derechos permitidos (artículos 6 a 9).

Se establece una disposición explícita para recordar que los Estados miembros no deben negociar ni celebrar acuerdos bilaterales de servicios aéreos con el Reino Unido sobre asuntos pertenecientes al ámbito de aplicación del presente Reglamento y que no deben otorgar a las compañías aéreas del Reino Unido, en relación con el transporte aéreo, otros derechos que no sean los concedidos en este Reglamento (artículo 3). No obstante, las autoridades competentes respectivas podrán, por supuesto, cooperar según sea necesario para la buena aplicación del Reglamento (artículo 10), de modo que tenga lugar la menor perturbación posible en la gestión de los servicios aéreos que continuarán prestándose bajo sus auspicios tras la retirada del Reino Unido.

El 13 de diciembre de 2018, el Consejo Europeo (artículo 50) reiteró su petición de que se intensifiquen los trabajos relativos a la preparación para las consecuencias de la retirada del Reino Unido a todos los niveles, teniendo en cuenta todas las posibilidades. Este acto forma parte de un paquete de medidas que la Comisión está adoptando en respuesta a dicha petición.

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

Este Reglamento propuesto pretende ser una *lex specialis* que abordaría algunas de las consecuencias derivadas del hecho de que el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 dejará de aplicarse al transporte aéreo entre el Reino Unido y los demás Estados miembros a partir de la retirada de Reino Unido y en ausencia de un acuerdo de retirada. 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 lo tanto, esta

propuesta es totalmente coherente con la legislación vigente y, en particular, con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

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

Esta propuesta complementa el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 de la Unión. Aunque el enfoque seguido en los acuerdos de transporte aéreo de la Unión con terceros países se ha respetado en algunas áreas (por ejemplo, autorizaciones de explotación), el propósito específico y el contexto de este Reglamento, así como su carácter unilateral, requieren necesariamente un enfoque más restrictivo en la concesión de derechos, así como disposiciones específicas destinadas a preservar la igualdad de derechos y de condiciones.

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

- **Base jurídica**

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

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

El acto propuesto complementaría el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 de la Unión, de modo que se garantice la conectividad básica a pesar de que ese Reglamento habrá dejado de aplicarse en relación con las operaciones de transporte en cuestión. 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 lo tanto, es indispensable una acción a nivel de la Unión y el resultado no podía lograr a través de una acción a nivel de Estado miembro. .

- **Proporcionalidad**

El Reglamento propuesto se considera proporcional, ya que es capaz de evitar perturbaciones desproporcionadas de manera que también garantice 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 y la competencia leal, y la limitación en el tiempo del régimen.

- **Elección del instrumento**

Dado que el acto legislativo regula asuntos estrechamente relacionados con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 y está destinado, como este Reglamento, a garantizar unas condiciones de competencia plenamente armonizadas, debe adoptar la forma de un Reglamento. Esta forma también responde mejor a la urgencia de la situación/contexto, ya que el tiempo disponible antes de la retirada (sin que se concluya un acuerdo de retirada) es demasiado corto para permitir la transposición de 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 evento que requiere esta propuesta que no se relaciona con los objetivos de la legislación existente.

- **Consultas con las partes interesadas**

Los desafíos derivados de la retirada del Reino Unido de la Unión Europea y las posibles soluciones han sido planteados por diversas partes interesadas de la aviación y representantes de los Estados miembros.

Un tema común en los puntos de vista expuestos fue la necesidad de una intervención reguladora para mantener determinado grado de conectividad aérea. Cuando se trata de derechos de tráfico, las partes interesadas no pueden tomar sus propias medidas de contingencia para mitigar los efectos perjudiciales de la posible falta de un acuerdo de retirada. Al menos seis representantes de compañías aéreas, de grupos de estas y de aeropuertos (principalmente a través de Airports Council International Europe —Consejo Internacional de Aeropuertos de Europa) expresaron la opinión de que debería mantenerse la situación actual con las compañías aéreas del Reino Unido preservando el mismo nivel de acceso al mercado que antes de la retirada. Sin embargo, otras partes interesadas (en su mayoría representantes de las compañías aéreas de la UE-27), por el contrario, subrayaron que no debería mantenerse la situación actual en la ausencia de una alineación regulatoria total, a fin de garantizar la igualdad de condiciones en el mercado. El 12 de junio de 2018, la Comisión organizó un taller de la UE-27 sobre la preparación para las consecuencias de la retirada, durante el cual expertos de aviación civil de los Estados miembros destacaron en particular la necesidad de adoptar medidas de contingencia a nivel de la Unión Europea para garantizar la conectividad básica entre la UE-27 y el Reino Unido en caso de faltar un acuerdo de retirada.

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 aéreo. Estas evaluaciones concluyen que la ausencia de tráfico aéreo entre la UE-27 y el Reino Unido daría lugar a perturbaciones importantes en la UE-27. La conectividad aérea juega un papel crucial en la economía en su sentido amplio. Más que facilitar la movilidad, el sector de la aviación es un fuerte impulsor del comercio, del crecimiento y del empleo. La contribución directa de la aviación al PIB de la Unión Europea es de 110 000 millones EUR, mientras que el impacto global, incluido el turismo, es de 510.000 millones EUR gracias al efecto multiplicador<sup>4</sup>. En total, los pasajeros que viajan entre la UE-27 y el Reino Unido representaron el 16 % de todo el tráfico dentro de la UE en 2016, aunque esta cifra varió significativamente entre Estados miembros de la UE y puede representar más del 25 %. Además, en 2017, el 19,3 % del transporte aéreo dentro de la UE fue realizado por compañías aéreas con licencia del Reino Unido, mientras que el 44,7 % del tráfico entre la UE-27 y el

<sup>4</sup> Steer Davies Gleave - *Study on employment and working conditions in air transport and airports: final report (Estudio sobre empleo y condiciones de trabajo en transporte aéreo y aeropuertos: informe final)*, 2015

Reino Unido fue realizado por compañías aéreas con licencia de la UE-27. Hay opciones alternativas de transporte disponibles, en particular, con enlaces por ferrocarril y por mar, pero solo para un pequeño número de países como Bélgica, Francia e Irlanda. Para otros países situados más al sur y al este de la Unión, los tiempos de viaje por carretera y ferrocarril hacen que estos modos de transporte no puedan sustituir al transporte aéreo. Por consiguiente, debe mitigarse el importante impacto perjudicial de la pérdida total de conectividad aérea en la economía de la UE-27 y los ciudadanos.

- **Evaluación de impacto**

Una evaluación de impacto no es necesaria, debido a la naturaleza excepcional de la situación y las necesidades limitadas del período durante el cual se implementa el cambio de estado del Reino Unido. No se dispone de otras opciones de política que sean diferentes de la propuesta material y jurídicamente.

- **Derechos fundamentales**

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

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

No procede.

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

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

No procede.

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión**

(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>5</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>6</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido presentó la notificación de su intención de retirarse de la Unión con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Los Tratados dejarán de aplicarse al Reino Unido a partir de la fecha de entrada en vigor del acuerdo de retirada o, en su defecto, dos años después de dicha notificación, es decir, a partir del 30 de marzo de 2019, a menos que el Consejo Europeo, de acuerdo con el Reino Unido, decida por unanimidad prorrogar dicho plazo.
- (2) El Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>7</sup> establece las condiciones para la concesión de la licencia de explotación de la Unión a las compañías aéreas y establece la libertad de proporcionar servicios aéreos dentro de la UE.
- (3) A falta de disposiciones especiales, la retirada del Reino Unido de la Unión pondría fin a todos los derechos y obligaciones derivados del derecho de la Unión en materia de acceso al mercado según lo establecido por el Reglamento (CE) n.º 1008/2008, en lo que respecta a la relación entre el Reino Unido y los veintisiete Estados miembros restantes.
- (4) Por lo tanto, es necesario establecer un conjunto temporal de medidas que permitan a las compañías aéreas a las que se haya concedido una licencia en el Reino Unido prestar servicios de transporte aéreo entre el territorio de este último y los veintisiete

---

<sup>5</sup> DO C de , p. .

<sup>6</sup> DO C de [...], p. .

<sup>7</sup> Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida) (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).



Estados miembros restantes. Para garantizar un equilibrio adecuado entre el Reino Unido y el resto de los Estados miembros, los derechos así conferidos deben estar supeditados a la concesión de derechos equivalentes por parte del Reino Unido a compañías aéreas a las que se haya otorgado una licencia en la Unión Europea y estar sujetos a ciertas condiciones que garanticen una competencia leal.

- (5) Para que refleje su carácter temporal, la aplicación del presente Reglamento debe limitarse a un breve período de tiempo, sin perjuicio de la posible negociación y entrada en vigor de un futuro acuerdo que abarque la prestación de servicios aéreos entre la Unión y el Reino Unido.
- (6) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, es necesario conferir competencias de ejecución a la Comisión respecto a la adopción de medidas que garanticen un grado de reciprocidad razonable entre los derechos otorgados de manera unilateral por la Unión y el Reino Unido a las demás compañías aéreas, y garantizar que las compañías aéreas de la Unión puedan competir con las compañías aéreas del Reino Unido en condiciones equitativas a la hora de prestar servicios aéreos. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>8</sup>.
- (7) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, establecer medidas provisionales que regulen el transporte aéreo entre la Unión y el Reino Unido en caso de que no exista un acuerdo de retirada, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su dimensión y efectos, puede cumplirse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.
- (8) Las disposiciones del presente Reglamento deben entrar en vigor con carácter de urgencia y aplicarse, en principio, a partir del día siguiente en que los Tratados dejen de aplicarse al Reino Unido y en el seno de este, a menos que un acuerdo de retirada celebrado con el Reino Unido haya entrado en vigor en esa fecha. Sin embargo, con el fin de permitir que los procedimientos administrativos necesarios se realicen lo antes posible, ciertas disposiciones deben aplicarse a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

### *Artículo 1*

#### **Ámbito de aplicación**

El presente Reglamento establece un conjunto temporal de medidas que rigen el transporte aéreo entre la Unión y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte («Reino Unido») tras su retirada de la Unión.

---

<sup>8</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

## Artículo 2

### Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1. «transporte aéreo», el transporte a bordo de aeronaves, de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o de forma combinada, ofrecido al público a cambio de una remuneración o del pago de un alquiler, incluidos los servicios regulares y los no regulares;
2. «transporte aéreo internacional», el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;
3. «compañía aérea de la Unión», toda compañía aérea que posea una licencia de explotación válida concedida por una autoridad competente para la concesión de licencias con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1008/2008;
4. «compañía aérea del Reino Unido», una compañía aérea que:
  - a) tiene su centro de actividad principal en el Reino Unido; y
  - b) cumple una de las dos condiciones siguientes:
    - i) el Reino Unido y/o ciudadanos del Reino Unido son propietarios de más del 50 % de la empresa y la controlan efectivamente, de manera directa o indirecta, a través de una o más empresas intermedias; o
    - ii) Estados miembros de la Unión y/o nacionales de Estados miembros de la Unión y/u otros Estados miembros del Espacio Económico Europeo y/o nacionales de dichos Estados, en cualquier combinación, ya sea solos o junto con el Reino Unido y/o nacionales del Reino Unido, son propietarios de más del 50 % de la empresa y la controlan efectivamente, de manera directa o indirecta, a través de una o más empresas intermedias;
  - c) en el caso mencionado en la letra b), inciso ii), era titular de una licencia de explotación válida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 el día anterior al primer día de aplicación del presente Reglamento al que se hace referencia en el artículo 12, apartado 2;
5. «control efectivo», una relación constituida por derechos, contratos o cualesquiera otros medios que, separados o conjuntamente y tomando en consideración elementos de hecho o de derecho, concedan la posibilidad de ejercer, directa o indirectamente, una influencia decisiva sobre una empresa, en particular mediante:
  - a) el derecho de utilizar total o parcialmente los activos de una empresa;
  - b) derechos o contratos que confieran una influencia decisiva sobre la composición, las votaciones o las decisiones de los órganos de una empresa o que por otros medios confieran una influencia decisiva en la gestión de las actividades de la empresa;
6. «derecho de la competencia», el derecho que aborda la siguiente conducta, en aquellos casos en que pueda afectar a los servicios de transporte aéreo:
  - a) conducta que consiste en:

- i) acuerdos entre compañías aéreas, decisiones de asociaciones de compañías aéreas y prácticas concertadas que tengan por objeto o por efecto impedir, restringir o falsear la competencia;
    - ii) abusos de posición dominante por parte de una o más compañías aéreas;
    - iii) medidas adoptadas o mantenidas en vigor por el Reino Unido en caso de empresas públicas y empresas a las que el Reino Unido otorga derechos especiales o exclusivos y que sean contrarias a los incisos i) o ii); y
  - b) concentraciones de compañías aéreas que impidan significativamente una competencia efectiva, en particular como resultado de la creación o el fortalecimiento de una posición dominante;
7. «subvención», toda aportación financiera concedida a una compañía aérea o aeropuerto por el gobierno o cualquier otro organismo público a cualquier nivel, que otorgue un beneficio, y en particular:
- a) la transferencia directa de fondos, tales como donaciones, préstamos o aportaciones de capital, la posible transferencia directa de fondos, la asunción de pasivos, tales como garantías de préstamos, inyecciones de capital, propiedad, protección contra quiebras o seguros;
  - b) la condonación o la no recaudación de ingresos que de otro modo se percibirían;
  - c) el suministro de bienes o servicios distintos de la infraestructura general, o la compra de bienes o servicios; o
  - d) la realización de pagos a un mecanismo de financiación o la encomienda a una entidad privada de una o varias de las funciones indicadas en las letras a), b) y c), que normalmente incumbirían al gobierno o a otro organismo público, y la práctica no difiera, en ningún sentido real, de las prácticas normalmente seguidas por los gobiernos;

No se considerará que un beneficio es otorgado por una contribución financiera realizada por un gobierno u otro organismo público si un operador del mercado privado exclusivamente impulsado por las perspectivas de rentabilidad, en la misma situación que el organismo público en cuestión, hubiera realizado la misma contribución financiera;

8. «autoridad independiente de defensa de la competencia », una autoridad que está a cargo de aplicar y de hacer cumplir el derecho de la competencia, así como de controlar las subvenciones, y que cumple todas 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 tiene las garantías necesarias de independencia de la influencia política o de otro tipo y actúa de manera imparcial en el desempeño de sus deberes y en el ejercicio de sus competencias; y
  - c) las decisiones de la autoridad están sujetas a revisión judicial;
9. «discriminación», la diferenciación de cualquier tipo sin justificación objetiva con respecto al suministro de bienes o servicios, incluidos los servicios públicos,

- empleados para la explotación de servicios de transporte aéreo, o con respecto a su tratamiento por parte de las autoridades públicas pertinentes para dichos servicios;
10. «servicio de transporte aéreo regular», una serie de vuelos que reúna todas las características siguientes:
    - a) que en cada vuelo haya asientos o capacidad de transporte de carga o de correo disponibles para su adquisición de manera individual por el público (ya sea directamente a la compañía aérea o a través de sus agentes autorizados);
    - b) que esté organizado de suerte que garantice el tráfico entre los mismos dos o más aeropuertos:
      - i) de acuerdo con un horario publicado, o
      - ii) mediante vuelos que, por su regularidad o frecuencia, constituyan de forma patente una serie sistemática;
  11. «servicio de transporte aéreo no regular», un servicio de transporte aéreo comercial realizado que no sea un servicio aéreo regular;
  12. «territorio de la Unión», el territorio terrestre, las aguas interiores y el mar territorial de los Estados miembros a los que se aplican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y en las condiciones establecidas en dichos Tratados, y el espacio aéreo por encima de ellos;
  13. «territorio del Reino Unido», el territorio terrestre, las aguas interiores y el mar territorial del Reino Unido y el espacio aéreo por encima de ellos;
  14. «Convenio», el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

### *Artículo 3*

#### **Derechos de tráfico**

1. Las compañías aéreas del Reino Unido podrán, en las condiciones establecidas en el presente Reglamento:
  - a) volar por el territorio de la unión sin aterrizar;
  - b) hacer escalas en el territorio de la Unión con fines no comerciales, en el sentido del Convenio;
  - c) realizar servicios de transporte aéreo internacional regular y no regular para pasajeros, combinación de pasajeros y carga y servicios exclusivamente de carga entre cualquier par de puntos, de los cuales uno está situado en el territorio del Reino Unido y el otro en el territorio de la Unión;
2. A reserva de lo dispuesto en los artículos 4 y 5, en la prestación de servicios de transporte aéreo regular de conformidad con el presente Reglamento, la capacidad estacional total que deben ofrecer las compañías aéreas del Reino Unido en las rutas entre el Reino Unido y cada Estado miembro no debe exceder el número total de frecuencias operadas por aquellas compañías aéreas en esas rutas, respectivamente, durante las temporadas aeronáuticas IATA de invierno y verano del año 2018.
3. Los Estados miembros no negociarán ni celebrarán ningún acuerdo o convenio bilateral con el Reino Unido sobre asuntos pertenecientes al ámbito de aplicación del

presente Reglamento. Asimismo, tampoco podrán otorgar a las compañías aéreas del Reino Unido, en relación con el transporte aéreo, ningún otro derecho distinto de los otorgados en virtud del presente Reglamento.

#### *Artículo 4*

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

1. La Comisión supervisará los derechos otorgados por el Reino Unido a las compañías aéreas de la Unión y las condiciones para su ejercicio.
2. En aquellos casos en que determine que los derechos otorgados por el Reino Unido a las compañías aéreas de la Unión no son equivalentes, *de jure o de facto*, a los otorgados a las compañías aéreas del Reino Unido en virtud del presente Reglamento, o que todas las compañías aéreas de la Unión no pueden acceder en igualdad de condiciones a dichos derechos, a fin de restablecer la equivalencia, la Comisión podrá, mediante actos de ejecución adoptados de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 25, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008:
  - a) ajustar la capacidad disponible para las compañías aéreas del Reino Unido dentro del límite establecido en el artículo 3, apartado 2, y exigir a los Estados miembros que adapten en consecuencia las autorizaciones de explotación de las compañías aéreas del Reino Unido, tanto las existentes como las recientemente otorgadas;
  - b) exigir a los Estados miembros que denieguen, suspendan o revoken dichas autorizaciones de explotación; o
  - c) adoptar cualesquiera otras medidas oportunas.

#### *Artículo 5*

##### **Competencia leal**

1. La Comisión supervisará las condiciones en las que las compañías aéreas y los aeropuertos de la Unión compiten con las compañías aéreas y los aeropuertos del Reino Unido para la prestación de servicios de transporte aéreo pertenecientes al ámbito de aplicación del presente Reglamento.
2. En aquellos casos en que determine que, como resultado de cualquiera de las situaciones a las que se hace referencia en el apartado 3 del presente artículo, dichas condiciones son sensiblemente menos favorables que las que disfrutaban las compañías aéreas del Reino Unido, para remediar esa situación, la Comisión podrá, por medio de los actos de ejecución adoptados de conformidad con el procedimiento al que se hace referencia en el artículo 25, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008:
  - a) ajustar la capacidad disponible para las compañías aéreas del Reino Unido dentro del límite establecido en el artículo 3, apartado 2, y exigir a los Estados miembros que adapten en consecuencia las autorizaciones de explotación de las compañías aéreas del Reino Unido, tanto las existentes como las recientemente otorgadas;

- b) exigir a los Estados miembros que denieguen, suspendan o revoquen dichas autorizaciones de explotación para algunas o todas las compañías aéreas del Reino Unido; o
  - c) adoptar cualesquiera otras medidas oportunas.
3. Podrán adoptarse actos de ejecución en virtud del apartado 2 para remediar las siguientes situaciones:
- a) la concesión de subvenciones por parte del Reino Unido;
  - b) el hecho de que el Reino Unido no disponga de legislación sobre competencia o no la aplique de manera efectiva;
  - c) el hecho de que el Reino Unido no haya establecido o mantenido una autoridad independiente de defensa de la competencia;
  - d) la aplicación por parte del Reino Unido de normas en materia de protección de los trabajadores, seguridad y medio ambiente que sean menos estrictas que las establecidas en el derecho de la Unión o, en ausencia de disposiciones pertinentes en el derecho de la Unión, menos exigentes que las aplicadas por todos los Estados miembros o, en cualquier caso, menos estrictas que las normas internacionales pertinentes;
  - e) cualquier forma de discriminación hacia las compañías aéreas de la Unión.
4. A los efectos del apartado 1, la Comisión podrá solicitar información a las autoridades competentes del Reino Unido, las compañías aéreas del Reino Unido o los aeropuertos del Reino Unido. Cuando las autoridades competentes del Reino Unido, la compañía aérea del Reino Unido o el aeropuerto del Reino Unido no proporcionen la información solicitada dentro del plazo razonable prescrito por la Comisión, o proporcionen información incompleta, la Comisión podrá proceder de conformidad con el apartado 2.

#### *Artículo 6*

##### **Autorización de explotación**

1. Sin perjuicio de la legislación nacional y de la Unión sobre seguridad de la aviación, para ejercer los derechos que se les otorgan en virtud del artículo 3, las compañías aéreas del Reino Unido deberán obtener una autorización de explotación de cada Estado miembro en el que deseen operar.
2. Al recibir una solicitud de autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido, el Estado miembro en cuestión otorgará la autorización de explotación apropiada sin demoras indebidas, a condición de que:
  - a) la compañía aérea del Reino Unido solicitante sea titular de una licencia de explotación válida de conformidad con la legislación del Reino Unido; y
  - b) el Reino Unido ejerza y mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea del Reino Unido solicitante, la autoridad competente esté claramente identificada y la compañía aérea del Reino Unido sea titular de un certificado de operador aéreo expedido por dicha autoridad.
3. Sin perjuicio de la necesidad de prever un plazo suficiente para realizar las evaluaciones necesarias, las compañías aéreas del Reino Unido tienen derecho a

presentar sus solicitudes de autorizaciones de explotación a partir del día en que el presente Reglamento entre en vigor. Los Estados miembros estarán facultados para aprobar dichas solicitudes a partir de ese día, siempre que se cumplan las condiciones para dicha aprobación. Sin embargo, cualquier autorización así concedida surtirá efecto no antes del primer día de aplicación del presente Reglamento a que se refiere el artículo 12, apartado 2.

#### *Artículo 7*

##### **Planes operativos, programas y horarios**

1. Las compañías aéreas del Reino Unido presentarán los planes operativos, programas y horarios de los servicios aéreos a las autoridades competentes de cada Estado miembro interesado para su aprobación. Dicha presentación se realizará al menos treinta días antes del inicio de las operaciones.
2. A reserva de lo dispuesto en el artículo 6, los planes operativos, programas y horarios para la temporada IATA que estén en curso en el primer día de aplicación de este Reglamento a que se refiere el artículo 12, apartado 2, y aquellos para la primera temporada posterior podrán presentarse y aprobarse antes de dicha fecha.

#### *Artículo 8*

##### **Denegación, revocación, suspensión y limitación de las autorizaciones**

1. Los Estados miembros denegarán, o según sea el caso, revocarán o suspenderán la autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido en aquellos casos en que:
  - a) la compañía aérea no reúna las condiciones para ser considerada compañía aérea del Reino Unido en virtud del presente Reglamento; o
  - b) no se cumplan las condiciones establecidas en el artículo 6, apartado 2.
2. Los Estados miembros denegarán, revocarán, suspenderán o limitarán la autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido, o impondrán condiciones a dicha autorización, o limitarán las operaciones de dicha compañía aérea o impondrán condiciones a las mismas en cualquiera de las siguientes circunstancias:
  - a) cuando no se cumplan los requisitos de seguridad aplicables;
  - b) cuando no se cumplan los requisitos aplicables a la admisión, la explotación o la salida, del territorio del Estado miembro en cuestión, de la aeronave que realice transporte aéreo;
  - c) cuando no se cumplan los requisitos aplicables a la admisión, la explotación o la salida, del territorio del Estado miembro en cuestión, de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y/o correo a bordo de una aeronave (incluyendo la normativa sobre entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad, o en el caso del correo, los reglamentos postales).
3. Los Estados miembros denegarán, revocarán, suspenderán o limitarán las autorizaciones de explotación de compañías aéreas del Reino Unido, o limitarán sus operaciones o impondrán condiciones a las mismas, cuando así lo requiera la Comisión de conformidad con los artículos 4 o 5.

4. Los Estados miembros informarán a la Comisión y a los demás Estados miembros de cualquier decisión de denegar o revocar la autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido de conformidad con los apartados 1 y 2.

#### *Artículo 9*

##### **Certificados y licencias**

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o validados por el Reino Unido y que sigan en vigor serán reconocidos como válidos por los Estados miembros a efectos de la explotación de servicios de transporte aéreo por parte de las compañías aéreas del Reino Unido en virtud del presente Reglamento, a condición de que dichos certificados o licencias hayan sido expedidos o validados según y conforme, como mínimo, a las normas internacionales pertinentes establecidas en virtud del Convenio.

#### *Artículo 10*

##### **Consulta y cooperación**

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros consultarán a las autoridades competentes del Reino Unido y cooperarán con estas en la medida en que sea necesario para garantizar la aplicación del presente Reglamento.
2. Los Estados miembros, previa solicitud, facilitarán a la Comisión sin demora indebida cualquier información obtenida de conformidad con el apartado 1 o cualquier otra información pertinente para la aplicación de los artículos 4 y 5 del presente Reglamento.

#### *Artículo 11*

##### **Comité**

La Comisión estará asistida por el comité establecido con arreglo al artículo 25 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

#### *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. Se aplicará a partir del día siguiente a aquel en el cual el derecho de la Unión deje de aplicarse al Reino Unido de conformidad con el artículo 50, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea.  
No obstante, el artículo 6, apartado 3, y el artículo 7, apartado 2, se aplicarán a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.
3. El presente Reglamento no se aplicará si un acuerdo de retirada celebrado con el Reino Unido de conformidad con el artículo 50, apartado 2, del Tratado de la Unión Europea ha entrado en vigor en la fecha mencionada en el párrafo primero del apartado 2.



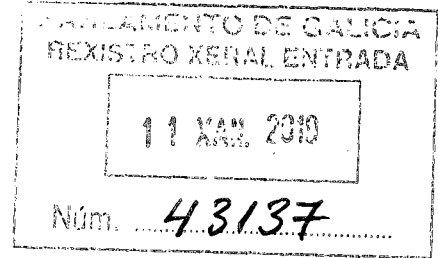
4. El presente Reglamento dejará de aplicarse en la más temprana de las dos fechas siguientes:
- a) la fecha en que entre en vigor o, en su caso, se aplique provisionalmente, un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido que regule la prestación de transporte aéreo entre ellos; o
  - b) el 30 de marzo de 2020.

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*



**Asunto: Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre determinados aspectos de la seguridad aérea tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2018) 894 final] [COM(2018) 894 final Anexo] [2018/0434 (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.

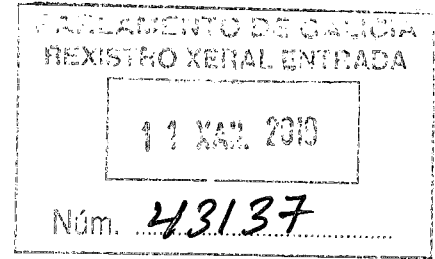
Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

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, 19.12.2018  
COM(2018) 894 final

2018/0434 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre determinados aspectos de la seguridad aérea tras la retirada del Reino Unido de  
Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

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

El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido notificó su intención de retirarse de la Unión con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Esto significa que, si el acuerdo de retirada<sup>1</sup> no es ratificado, todo el Derecho primario y el Derecho derivado de la Unión dejará de aplicarse al Reino Unido a partir del 30 de marzo de 2019 (la «fecha de retirada»). En ese momento, el Reino Unido pasará a ser un tercer país.

La retirada del Reino Unido de la Unión sin un acuerdo afecta en particular a la validez de los certificados y licencias procedentes del Reino Unido expedidos conforme al Reglamento (UE) 2018/1139<sup>2</sup> y de los actos de ejecución y actos delegados aprobados en virtud de dicho Reglamento o del Reglamento (CE) n.º 216/2008<sup>3</sup>.

La Comunicación de la Comisión sobre la «Preparación de la retirada del Reino Unido de la Unión Europea el 30 de marzo de 2019: plan de acción de contingencia»<sup>4</sup> ha establecido las medidas de contingencia que está previsto adoptar en caso de que no entre en vigor en la fecha de retirada ningún acuerdo de retirada. En dicha Comunicación, la Comisión ha subrayado que tales medidas no podrán poner remedio a la falta de medidas de preparación por parte de las partes interesadas, o a los retrasos en su aplicación.

En el ámbito de la seguridad aérea, en la mayoría de los casos el efecto de la retirada del Reino Unido de la Unión Europea en los certificados y aprobaciones puede ser mitigado por las partes interesadas a través de diversas medidas, incluida una «transferencia» a una autoridad de aviación civil de la EU-27, o la solicitud, ya desde ahora, de un certificado de tercer país expedido por la Agencia Europea de Seguridad Aérea («la Agencia») con validez a partir de la fecha de retirada («solicitud temprana»).

Sin embargo, a diferencia de lo que sucede en otros ámbitos del Derecho de la Unión, hay algunos casos en los que no es posible para las personas físicas o jurídicas atenuar los efectos que las perturbaciones tendrán en la EU-27. Así pues, la citada Comunicación de la Comisión anunció que la Comisión propondrá 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, para su jurisdicción en la fecha de retirada, vuelve a asumir la función de «Estado de diseño» conforme al Convenio

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft\\_withdrawal\\_agreement\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf).

<sup>2</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 se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (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 (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

<sup>3</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).

<sup>4</sup> COM(2018) 880 final de 13.11.2018.

sobre Aviación Civil Internacional. El Reino Unido solo puede expedir certificados en esta nueva función si cumple los requisitos establecidos en virtud del Convenio. Actualmente dichas responsabilidades competen a la Agencia Europea de Seguridad Aérea, en la que participa el Reino Unido en virtud de su pertenencia a la UE.

Es por lo tanto necesario que se garantice un mecanismo de cambio controlado, que permita a los operadores afectados y a la Agencia disponer de tiempo suficiente para expedir los certificados necesarios con arreglo al artículo 68 del Reglamento (UE) 2018/1139, habida cuenta del estatuto del Reino Unido como tercer país.

Dicha validez ampliada deberá limitarse al tiempo estrictamente necesario para hacer frente a la salida del Reino Unido del sistema de seguridad aérea de la UE.

Por otra parte, a diferencia de la mayoría de los demás ámbitos del Derecho de la Unión en materia de mercancías, la invalidez de los certificados no repercute en la puesta en el mercado de los productos, componentes y equipos aeronáuticos en la UE, sino en su utilización efectiva, por ejemplo al instalar componentes y equipos en una aeronave de la EU-27. En efecto, en lo que atañe a los productos, componentes y equipos, el marco de la aviación está regulado de forma diferente al de muchos otros ámbitos del acervo de la Unión, en los que el concepto de la puesta en el mercado es la parte esencial. En el marco de la seguridad de la aviación, la reglamentación determina directamente si un componente, producto o equipo puede ser utilizado, independientemente de que haya sido puesto en el mercado o no. El sistema de seguridad de la aviación de la UE permite que la supervisión de dichos productos, componentes y equipos se realice de forma fiable e inequívoca. Así pues, se considera positivo que se utilice el marco existente también como base para la normativa propuesta para garantizar el cumplimiento de los principios de seguridad de la aviación.

Esto solo afecta a un número muy limitado de certificados, a saber:

- Certificados expedidos por los fabricantes («organizaciones de producción») antes de la fecha de retirada que certifiquen la conformidad de los productos (distintos de las aeronaves), componentes y equipos recién fabricados, autorizando de esta forma la continuación de su uso en la aeronave (punto 21.A.163, letra c), del anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012).
- Certificados expedidos por empresas de mantenimiento («organizaciones de mantenimiento») antes de la fecha de retirada que certifiquen la conformidad de los productos (incluidas las aeronaves), componentes y equipos en los que hayan realizado operaciones de mantenimiento (punto 145.A.75, letra e), del anexo II del Reglamento (UE) n.º 1321/2014).
- *Ídem* para aeronaves que no sean motopropulsadas complejas (punto M.A.615, letra d), del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1321/2014).
- *Ídem* para componentes y equipos instalados en aeronaves que no sean motopropulsadas complejas (punto M.A.615, letra d), del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1321/2014).
- Certificados expedidos por empresas de mantenimiento («organizaciones de mantenimiento») antes de la fecha de retirada que certifiquen que se ha llevado a cabo una revisión de la aeronavegabilidad en el caso de las aeronaves ligeras de la categoría denominada aeronaves ligeras europeas («ELA 1», por ejemplo determinados planeadores o aeronaves ligeras propulsadas) (punto 145.A.75, letra f), del anexo II del Reglamento (UE) n.º 1321/2014).

- Certificados expedidos por empresas de control de la conformidad de una aeronave («organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad») antes de la fecha de retirada que certifiquen la «aeronavegabilidad» de una aeronave (puntos M.A.711, letra a), punto 4, y M.A.711, letra b), punto 1 del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1321/2014).

Por último, el contenido y los exámenes de determinadas formaciones abordadas en la propuesta están regulados de forma pormenorizada en el Derecho de la Unión y consisten en módulos estandarizados que normalmente deben realizarse en un Estado miembro, antes de que sea posible su transferencia a la jurisdicción de otro Estado miembro.

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 EU-27 sigan produciendo sus productos y que los operadores sigan explotando dichos productos, de conformidad con los requisitos legales aplicables de la Unión. En caso contrario, una interrupción de dichas actividades provocaría importantes problemas 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 Consejo Europeo (artículo 50) reiteró su llamamiento, el 13 de diciembre de 2018, para que se intensifiquen los trabajos a fin de estar preparados a todos los niveles para las consecuencias de la retirada del Reino Unido, teniendo en cuenta cualquier posible resultado. El presente acto forma parte del paquete de medidas que la Comisión está adoptando en respuesta a ese llamamiento.

- **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, y se aplicará únicamente en la medida necesaria para garantizar una transición controlada a un mercado de la aviación de la EU-27. Los términos propuestos se limitan a lo estrictamente necesario en este sentido, para evitar perturbaciones desproporcionadas. También están concebidos para aplicarse solamente durante un periodo de tiempo limitado. Por lo demás, seguirán siendo de aplicación las disposiciones generales de dichos actos. Por tanto, la propuesta es plenamente coherente con la legislación en vigor, y más concretamente con el Reglamento (UE) 2018/1139.

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

La propuesta se refiere a la seguridad aérea y complementa el Reglamento (UE) 2018/1139 de la Unión para tratar específicamente la situación de la retirada del Reino Unido de la Unión sin un acuerdo de retirada.

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

- **Base jurídica**

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

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

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

- **Proporcionalidad**

El Reglamento propuesto se considera proporcionado ya que podrá evitar perturbaciones desproporcionadas al establecer disposiciones que permitan un cambio jurídico limitado y necesario, que cubra la necesidad de una transferencia controlada a un mercado de la aviación de la EU-27. No va más allá de lo necesario para lograr este objetivo y evita cualquier cambio más amplio o cualquier medida permanente.

- **Elección del instrumento**

La presente propuesta incluye una serie limitada de disposiciones para abordar una situación excepcional. Por consiguiente, se considera preferible no modificar el Reglamento (UE) 2018/1139 y/o 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 durante un periodo de tiempo limitado. Las disposiciones normales relativas a los certificados y licencias afectados están cubiertas tanto por el Reglamento (UE) 2018/1139 como por sus disposiciones de aplicación. Teniendo en cuenta lo expuesto, así como 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**

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

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

- **Consultas con las partes interesadas**

Las circunstancias específicas que rodean las negociaciones para la retirada del Reino Unido de la Unión y la continua evolución de la situación han supuesto importantes limitaciones a la hora de realizar una consulta pública sobre la propuesta. Con todo, los retos que plantea la retirada del Reino Unido de la UE y sus posibles soluciones han sido evocados por diversas partes interesadas y representantes de los Estados miembros del sector de la aviación.

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. En particular, las empresas de producción, mantenimiento o explotación de aeronaves hicieron hincapié en el hecho de que sus operaciones en la EU-27 podrían verse interrumpidas si el Reino Unido abandona la Unión sin haber llegado a ningún acuerdo. El problema principal parece ser, en efecto, el probable periodo de tiempo que transcurriría entre una retirada sin ningún acuerdo y la normalización de la situación con arreglo al Derecho de la Unión, bien mediante la concesión de certificados de tercer país a las empresas del Reino Unido o bien mediante la relocalización de la producción en jurisdicciones de la EU-27. Durante dicho periodo de tiempo casi todos

los certificados perderían su validez. 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 neumáticos o 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.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Además del análisis jurídico y técnico realizado internamente, esta información ha sido analizada y verificada también en colaboración con los expertos técnicos de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA por sus siglas en inglés) para garantizar que la medida propuesta logra su finalidad prevista, pero al mismo tiempo está limitada a lo estrictamente necesario.

- **Evaluación de impacto**

No es necesaria una evaluación de impacto debido al carácter excepcional de la situación y a las necesidades limitadas del periodo durante el cual se aplicará el cambio de estatuto del Reino Unido. No existen opciones disponibles significativamente diferentes de la que se propone.

- **Derechos fundamentales**

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

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

No procede.

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

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

No aplicable debido a la naturaleza a corto plazo de la medida propuesta.



Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre determinados aspectos de la seguridad aérea tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión**

(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>5</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>6</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido presentó la notificación de su intención de retirarse de la Unión con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Los Tratados dejarán de aplicarse al Reino Unido a partir de la fecha de entrada en vigor del acuerdo de retirada o, en su defecto, dos años después de dicha notificación, es decir, a partir del 30 de marzo de 2019, a menos que el Consejo Europeo, de acuerdo con el Reino Unido, decida por unanimidad ampliar dicho plazo.
- (2) El principal objetivo del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>7</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 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 de la aviación, el impacto que tendrá la retirada del Reino Unido de la Unión en los certificados y aprobaciones puede ser mitigado por muchas partes interesadas por medio de diversas medidas. Entre dichas medidas figura la transferencia a una autoridad de aviación civil de los 27 Estados miembros o la

<sup>5</sup> DO C [...], [...], p. [...].

<sup>6</sup> DO C [...], [...], p. [...].

<sup>7</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 se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (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 (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

solicitud, previa a la fecha de retirada, de un certificado expedido por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia»), que entre en vigor únicamente en dicha fecha y, por lo tanto, esté supeditado a que el Reino Unido pase a ser un tercer país.

- (4) Sin embargo, a diferencia de lo que sucede en otros ámbitos de la legislación de la Unión, existen varios casos específicos en los que no es posible obtener un certificado de otro Estado miembro o de la Agencia ya que, a partir de la fecha de retirada, el Reino Unido, para su jurisdicción, vuelve a asumir la función de «Estado de diseño» conforme al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. El Reino Unido, por su parte, puede expedir certificados en virtud de esa nueva función únicamente después de haber asumido dicha función, o lo que es igual, una vez que el Derecho de la Unión deje de ser aplicable al Reino Unido tras su retirada de la Unión.
- (5) Es por lo tanto necesario establecer un mecanismo temporal, para ampliar la validez de determinados certificados de seguridad de la aviación, con el fin de permitir a los operadores afectados y a la Agencia disponer de tiempo suficiente para expedir los certificados necesarios con arreglo al artículo 68 del Reglamento (UE) 2018/1139, teniendo en cuenta el estatuto del Reino Unido como tercer país.
- (6) La duración de dicha extensión de la validez de los certificados debería limitarse a lo estrictamente necesario para hacer frente a la salida del Reino Unido del sistema de seguridad de la aviación de la Unión.
- (7) Con el fin de dejar más tiempo, cuando sea necesario, para expedir los certificados contemplados en virtud del artículo 68 del Reglamento (UE) 2018/1139 a los operadores afectados, procede delegar en la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, para ampliar el periodo de validez de los certificados a que se hace referencia en la sección I del anexo del presente Reglamento. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo deben recibir toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (8) Por otra parte, a diferencia de la mayoría de los demás ámbitos del Derecho de la Unión relativos a mercancías, la invalidez de los certificados tiene un impacto, pero no en la puesta en el mercado sino en la utilización efectiva de los productos, componentes y equipos aeronáuticos en la Unión, por ejemplo al instalar componentes y equipos en una aeronave de la Unión que opere en la Unión. Dicha utilización de productos aeronáuticos en la Unión no debería verse afectada por la retirada del Reino Unido.
- (9) En el sistema de seguridad de la aviación de la Unión, la formación de pilotos y mecánicos está rigurosamente regulada y los módulos de formación están armonizados. Las personas que participan en un módulo de formación en un Estado no siempre pueden transferirse a otro Estado miembro. Esta situación particular ha de ser tenida en cuenta en las medidas de contingencia de la Unión.

- (10) Las disposiciones del presente Reglamento deben entrar en vigor con carácter de urgencia y aplicarse en principio a partir del día siguiente a aquel en que los Tratados dejen de aplicarse al y en el Reino Unido, a menos que en esa fecha haya entrado en vigor un acuerdo de retirada celebrado con el Reino Unido. Con todo, a fin de permitir que los procedimientos administrativos pertinentes puedan llevarse a cabo lo antes posible, determinadas disposiciones deben aplicarse a partir de la entrada en vigor del 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 retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte («el Reino Unido») de la Unión Europea, relativas a determinados certificados de seguridad de la aviación expedidos con arreglo al Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>8</sup> o del Reglamento (UE) 2018/1139 a personas físicas y jurídicas que tengan su principal centro de actividad en el Reino Unido y a determinadas situaciones relacionadas con la formación en el ámbito de la aviación.
2. El presente Reglamento será aplicable a los certificados enumerados en el anexo del mismo que sean válidos el día anterior a la fecha de aplicación de este Reglamento y que hayan sido expedidos por cualquiera de las instancias siguientes:
  - a) la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia»), a las personas físicas o jurídicas que tengan su principal centro de actividad en el Reino Unido, conforme a lo dispuesto en la sección 1 del anexo;
  - b) las personas físicas o jurídicas certificadas por las autoridades competentes del Reino Unido, conforme a lo dispuesto en la sección 2 del anexo.
3. Además de los certificados enumerados en el apartado 2, el presente Reglamento se aplicará a los módulos de formación teórica contemplados en el artículo 5.

### *Artículo 2*

#### **Definiciones**

A los efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones correspondientes 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.

---

<sup>8</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).

### *Artículo 3*

#### **Certificados mencionados en el artículo 1, apartado 2, letra a)**

Los certificados a que se refiere el artículo 1, apartado 2, letra a), seguirán siendo válidos durante nueve meses a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento.

Cuando sea necesario más tiempo para expedir los certificados contemplados en virtud del artículo 68 del Reglamento (UE) 2018/1139 a los operadores afectados, la Comisión ampliará el periodo de validez a que se hace referencia en el párrafo primero del presente artículo mediante actos delegados.

Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.

Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

### *Artículo 4*

#### **Certificados mencionados en el artículo 1, apartado 2, letra b)**

Los certificados mencionados en el artículo 1, apartado 2, letra b), relativos al uso de productos, componentes y equipos seguirán siendo válidos a fin de permitir que se sigan utilizando en o como aeronaves.

### *Artículo 5*

#### **Prórroga de los módulos de formación teórica**

No obstante lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión<sup>9</sup> y en el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión<sup>10</sup>, las autoridades competentes de los Estados miembros o la Agencia, según el caso, tendrán en cuenta los exámenes hechos en las organizaciones de formación sujetas a supervisión por parte de la autoridad competente del Reino Unido con anterioridad a la fecha de solicitud mencionada en el párrafo segundo del artículo 10, apartado 2, del presente Reglamento, como si se hubieran hecho con una organización de formación sujeta a supervisión de la autoridad competente de un Estado miembro.

---

<sup>9</sup> Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

<sup>10</sup> Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

## *Artículo 6*

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

1. Los certificados regulados por los artículos 3 o 4 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. La Agencia tendrá las competencias establecidas en el Reglamento (UE) 2018/1139 y en los actos de ejecución y delegados aprobados en virtud de dicho Reglamento y del Reglamento (CE) n.º 216/2008 en lo que respecta a las entidades que tengan su principal lugar de actividad en un tercer país.
2. A petición de la Agencia, los titulares de los certificados a que se hace referencia en los artículos 3 y 4 presentarán copias de todos los informes de auditoría, conclusiones y planes de medidas correctoras pertinentes para dicho certificado, que hayan sido publicados durante los tres años anteriores a la solicitud. Cuando dichos documentos no sean entregados dentro de los plazos estipulados por la Agencia en su solicitud, aquella podrá retirar el beneficio obtenido de conformidad con los artículos 3 o 4, según convenga.
3. Los titulares de los certificados mencionados en los artículos 3 o 4 del presente Reglamento informarán sin demora a la Agencia de cualquier acción de las autoridades del Reino Unido que pueda entrar en conflicto con sus obligaciones en virtud del presente Reglamento o del Reglamento (UE) 2018/1139.

## *Artículo 7*

### **Autoridad competente**

A los efectos del presente Reglamento y para la supervisión de los titulares de los certificados a que se refiere el artículo 1, apartado 2, del presente Reglamento, la Agencia actuará como la autoridad competente establecida para las entidades de terceros países en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos de ejecución y actos delegados aprobados en virtud de dicho Reglamento o del Reglamento (CE) n.º 216/2008.

## *Artículo 8*

### **Aplicación del Reglamento (UE) n.º 319/2014 de la Comisión**

El Reglamento (UE) n.º 319/2014 de la Comisión, relativo a las tasas y derechos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea<sup>11</sup>, se aplicará a las personas físicas y jurídicas titulares de certificados contemplados en el artículo 1, apartado 2, del presente Reglamento en las mismas condiciones que a los titulares de los certificados correspondientes expedidos a las personas físicas o jurídicas de un tercer país.

---

<sup>11</sup> Reglamento (UE) n.º 319/2014 de la Comisión, de 27 de marzo de 2014, relativo a las tasas y derechos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 593/2007 de la Comisión (DO L 93 de 28.3.2014, p. 58).

## *Artículo 9*

### **Medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa**

La Agencia podrá establecer medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa para la aplicación del presente Reglamento, de conformidad con el artículo 76, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1139.

## *Artículo 10*

### **Entrada en vigor y aplicación**

1. El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. Será aplicable a partir del día siguiente a la fecha en que el Derecho de la Unión deje de aplicarse al Reino Unido y en el Reino Unido con arreglo a lo dispuesto en el artículo 50, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea.

No obstante, el artículo 5 se aplicará a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

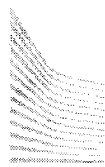
3. El presente Reglamento no se aplicará si a más tardar en la fecha contemplada en el párrafo primero del apartado 2 ha entrado en vigor un acuerdo de retirada celebrado con el Reino Unido de conformidad con el artículo 50, apartado 2, del Tratado de la Unión Europea.

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

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*



COMISIÓN  
EUROPEA

Bruselas, 19.12.2018  
COM(2018) 894 final

ANNEX

**ANEXO**

**de la**

**Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo  
sobre determinados aspectos de la seguridad aérea tras la retirada del Reino Unido de  
Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión**

## **ANEXO**

Lista de personas físicas o jurídicas contempladas en el artículo 1.

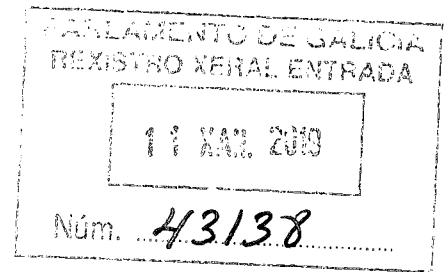
### **Sección 1: Certificados expedidos por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia»), a personas físicas o jurídicas cuyo principal centro de actividad se encuentre en el Reino Unido y para las aeronaves, contemplados en el:**

- 1.1. Reglamento (UE) n.º 748/2012, parte 21, subparte B (certificados de tipo y certificados de tipo restringidos)
- 1.2. Reglamento (UE) n.º 748/2012, parte 21, subparte D (aprobación de las modificaciones de los certificados de tipo y los certificados de tipo restringidos)
- 1.3. Reglamento (UE) n.º 748/2012, parte 21, subparte E (certificados de tipo suplementarios)
- 1.4. Reglamento (UE) n.º 748/2012, parte 21, subparte M (aprobación respecto a las reparaciones)
- 1.5. Reglamento (UE) n.º 748/2012, parte 21, subparte O (autorizaciones de estándares técnicos europeos)
- 1.6. Reglamento (UE) n.º 748/2012, parte 21, subparte J (aprobación de la organización de diseño).

### **Sección 2: Certificados expedidos por personas físicas o jurídicas certificadas por las autoridades competentes del Reino Unido, a personas físicas y jurídicas y para las aeronaves, contemplados en el:**

- 2.1. Reglamento (UE) n.º 748/2012, subparte G, punto 21.A.163, letra c) (certificados de aptitud autorizados para productos, componentes y equipos)
- 2.2. Reglamento (UE) n.º 1321/2014, parte 145, punto 145.A.75, letra e) (certificados de aptitud para el servicio respecto a la finalización del mantenimiento)
- 2.3. Reglamento (UE) n.º 1321/2014, parte 145, punto 145.A.75, letra f) (certificados de revisión de la aeronavegabilidad para aeronaves ELA1)
- 2.4. Reglamento (UE) n.º 1321/2014, parte M, subparte F, punto M.A.615, letra d) (certificados de aptitud para el servicio al término del mantenimiento)
- 2.5. Reglamento (UE) n.º 1321/2014, parte M, subparte F, punto M.A.615, letra e) (certificados de revisión de la aeronavegabilidad para aeronaves ELA1)
- 2.6. Reglamento (UE) n.º 1321/2014, parte M, subparte G, punto M.A.711, letra a), punto 4, o letra b), punto 1 (certificados de revisión de la aeronavegabilidad y sus prórrogas).





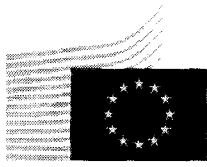
**Asunto: Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones básicas de transporte de mercancías por carretera tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2018) 895 final] [2018/0436 (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.

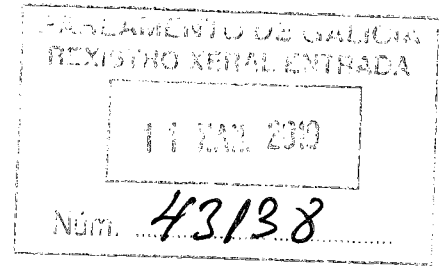
Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

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, 19.12.2018  
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones básicas de transporte de mercancías por carretera tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

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

El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido notificó su intención de retirarse de la Unión con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Esto implica que, de no ratificarse el acuerdo de retirada<sup>1</sup>, a partir del 30 de marzo de 2019 («la fecha de retirada»), el Derecho primario y el Derecho derivado de la Unión dejarán de aplicarse al Reino Unido. En ese momento, el Reino Unido pasará a ser un tercer país.

Dentro de la Unión, la libertad de los transportistas de mercancías por carretera de los Estados miembros (transportistas de mercancías por carretera de la Unión) para prestar servicios de transporte internacional de mercancías por carretera se regula principalmente por medio del Reglamento (CE) n.º 1072/2009<sup>2</sup>, que establece las normas comunes para acceder a esta profesión y al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera, respectivamente.

En caso de que no se formalice un acuerdo de retirada, los servicios de transporte de mercancías por carretera entre el Reino Unido y los Estados miembros dejarán de regirse por dichos Reglamentos tras la retirada. Como consecuencia de esto, las licencias comunitarias expedidas por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera hasta la fecha de retirada dejarían de ser válidas y, por consiguiente, los titulares de dichas licencias no podrían acceder al mercado del transporte de mercancías por carretera de la Unión. Del mismo modo, con arreglo a las licencias comunitarias existentes, los transportistas de mercancías por carretera de la Unión Europea perderían igualmente su acceso automático al mercado del transporte de mercancías por carretera del Reino Unido.

De ello se deriva que, en caso de no formalizarse un acuerdo de retirada, a partir del 30 de marzo de 2019 no existiría ningún fundamento en el Derecho de la Unión para que los transportistas de mercancías por carretera presten los servicios de transporte de mercancías por carretera entre el Reino Unido y los Estados miembros. El sistema de cuotas multilaterales del Foro Internacional del Transporte (ITF) pasaría a ser el único marco jurídico en el que podría basarse la continuidad de dichos servicios, condicionado a contar con una autorización del ITF. Los vehículos que cuentan con una autorización del ITF pueden transportar mercancías entre cualquiera de los 43 países que participan en el sistema, entre los que se encuentran 26 de los Estados miembros de la EU-27 (todos a excepción de Chipre), el Reino Unido y otros 16 países. Tras llevar a cabo 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 son distribuidas por las autoridades competentes de estos en el ámbito nacional. Las autorizaciones correspondientes a 2019 ya se han distribuido y su número no puede incrementarse con poca anticipación. Las cuotas del ITF se establecen con carácter anual y las

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft\\_withdrawal\\_agreement\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf).

<sup>2</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).

variaciones en el número de autorizaciones asignadas a un país perteneciente al Foro deben acordarse por unanimidad entre todos los países que lo componen.

Por ejemplo, en 2019 contarán con autorizaciones anuales 23 252 vehículos registrados en la EU-27. Además, habrá 984 autorizaciones anuales correspondientes al Reino Unido y 23 472 autorizaciones anuales para vehículos de otros países que participan en el sistema. Si se tienen en cuenta los volúmenes de servicios de transporte de mercancías por carretera y las mercancías transportadas por carretera entre el Reino Unido y los Estados miembros (aproximadamente 50 millones de toneladas en 2017; unos 30 millones de toneladas de la EU-27 al Reino Unido y unos 20 millones de toneladas del Reino Unido a la EU-27), es evidente que basarse en exclusiva en el sistema de cuotas del ITF actualmente no parece una solución adecuada para garantizar la conectividad del transporte de mercancías por carretera básico inmediatamente después de la fecha de retirada en caso de que no se formalice un acuerdo de retirada. La Unión y los Estados miembros deben trabajar para garantizar que se cuenta con un número de autorizaciones adecuado dentro del régimen del ITF, a fin de asegurar la conectividad básica.

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 dichos transportistas pierdan su derecho a realizar el transporte de mercancías por carretera entre el Reino Unido y los Estados miembros daría lugar a graves perturbaciones, incluso en lo referente al orden público.

Es, por lo tanto, oportuno que la Unión adopte medidas de contingencia temporales y de duración limitada destinadas a mitigar los efectos de potencial perturbación en la conectividad.

En su comunicación «Preparación de la retirada del Reino Unido de la Unión Europea el 30 de marzo de 2019: plan de acción de contingencia» de 13 de noviembre de 2018<sup>3</sup>, la Comisión anunció su intención de proponer una serie de medidas de contingencia destinadas a afrontar la posibilidad de que el Reino Unido se retire de la Unión sin contar con un acuerdo de retirada. En lo referente al transporte por carretera, en dicha comunicación la Comisión señaló que las autorizaciones del ITF únicamente permitirían un flujo de tránsito entre la Unión y el Reino Unido considerablemente menor que los niveles existentes.

El 13 de diciembre de 2018, el Consejo Europeo (artículo 50) reiteró su llamamiento a intensificar los trabajos de preparación a todos los niveles para las consecuencias de la retirada del Reino Unido, teniendo en cuenta todos los posibles resultados. Este acto forma parte de un paquete de medidas que va a adoptar la Comisión en respuesta a dicho llamamiento.

Por consiguiente, la presente propuesta tiene por objeto establecer medidas de carácter temporal que rijan el transporte de mercancías por carretera entre la Unión y el Reino Unido con posterioridad a la retirada de este último de la Unión (artículo 1). Estas medidas pretenden mantener la conectividad básica durante un período de tiempo estrictamente limitado (artículo 9).

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 del Reino

---

<sup>3</sup> COM(2018) 880 final.

Unido, de forma que puedan continuar transportando mercancías entre los respectivos territorios.

Los derechos otorgados a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido están sujetos a su conformidad con las pertinentes disposiciones del Derecho de la Unión aplicables al transporte de mercancías por carretera (artículo 4) y los derechos equivalentes concedidos por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera de la Unión. La propuesta de Reglamento establece un mecanismo (artículo 5) que tiene por objeto garantizar que los derechos de los que disfrutaban los transportistas de mercancías por carretera de la Unión en el Reino Unido son equivalentes a los concedidos a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido con arreglo al Reglamento propuesto. De no ser así, la Comisión está facultada para adoptar las medidas necesarias para 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 viajes o ambos. La evaluación del nivel de equivalencia y la adopción de medidas correctivas por parte de la Comisión no se limitan a una estricta correspondencia formal entre los dos ordenamientos jurídicos; esto se debe a las notables diferencias existentes entre los respectivos mercados y tiene por objeto evitar que se aplique un planteamiento «de reproducción a ciegas», lo que en última instancia podría resultar contrario a los intereses de la Unión.

Pese a que su objetivo es garantizar temporalmente la conectividad básica del transporte de mercancías por carretera, la propuesta de Reglamento establece un mecanismo flexible para garantizar que los transportistas de mercancías por carretera de la Unión disfrutaran de oportunidades leales y equitativas para competir con los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido a partir del momento en el que su país deje de estar vinculado por el Derecho de la Unión. Las condiciones de competencia equitativas exigen que, incluso tras su retirada, el Reino Unido siga aplicando normas suficientemente estrictas y comparables en el ámbito del transporte de mercancías por carretera en lo referente a: la competencia leal, incluida la regulación de los cárteles, el abuso de posición dominante y las fusiones; la prohibición de subvenciones públicas injustificadas; la protección de los trabajadores y un elevado nivel de seguridad vial; la protección del medio ambiente; la protección y la seguridad, o con relación a la concesión de licencias a transportistas de mercancías por carretera o a la cualificación, la formación y los controles médicos a los conductores profesionales. Además, es preciso garantizar que los transportistas de la Unión no son discriminados en el Reino Unido, ya sea *de iure* o *de facto*. Por lo tanto, la propuesta de Reglamento atribuye a la Comisión (artículo 6) la labor de supervisar las condiciones de competencia entre los transportistas de mercancías por carretera de la Unión y 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 son equitativas en todo momento.

Se establecen los procedimientos necesarios que permiten a los Estados miembros y a la Comisión verificar que los transportistas de mercancías por carretera hacia la Unión en el marco del presente Reglamento cuentan con una licencia o certificación del Reino Unido 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 otorgados.

Se establece una disposición explícita para recordar que los Estados miembros no deben negociar ni celebrar ningún acuerdo bilateral con el Reino Unido para el transporte de mercancías por carretera sobre asuntos incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y que, con relación al transporte de mercancías por carretera, no deben otorgar de ningún otro modo a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido ningún

derecho distinto de los que se otorgan en el presente Reglamento (artículo 3). No obstante, las respectivas autoridades competentes podrán cooperar según sea necesario en la correcta aplicación del Reglamento (artículo 7), a fin de que la gestión de los servicios de transporte de mercancías por carretera que seguirán desarrollándose bajo sus auspicios tras la retirada del Reino Unido se vea perturbada en la menor medida posible.

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

La presente propuesta de Reglamento se ha concebido a modo de *lex specialis* que subsanaría algunas de las consecuencias derivadas del hecho de que las normas de la Unión que rigen el transporte de mercancías por carretera, concretamente el Reglamento (CE) n.º 1072/2009, dejen de aplicarse a los transportes de mercancías por carretera entre el Reino Unido y los restantes Estados miembros a partir del momento de la retirada del Reino Unido y en caso de que no se formalice un acuerdo de retirada. Las condiciones propuestas se limitan a lo necesario a este respecto, a fin de evitar perturbaciones desproporcionadas, en particular en materia de orden público. Está previsto que se apliquen únicamente durante un período de tiempo limitado. Por consiguiente, la presente propuesta es plenamente coherente con la legislación existente, en especial el Reglamento (CE) n.º 1072/2009.

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

Esta propuesta complementa a las normas de la Unión que regulan el transporte de mercancías por carretera, concretamente el Reglamento (CE) n.º 1072/2009. El objetivo específico y del contexto de este Reglamento, así como su carácter unilateral, requiere necesariamente un enfoque restrictivo en la concesión de derechos, así como disposiciones específicas destinadas a garantizar la igualdad de derechos y condiciones de competencia equitativas.

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

- **Base jurídica**

Su base jurídica es el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Este artículo aporta la base para la adopción de legislación de la UE que establezca en particular: i) normas comunes aplicables a los transportes internacionales efectuados desde el territorio de un Estado miembro o con destino al mismo o a través del territorio de uno o varios Estados miembros [artículo 91, apartado 1, letra a), del TFUE]; y ii) condiciones con arreglo a las cuales los transportistas no residentes podrán prestar servicios de transportes en un Estado miembro [artículo 91, apartado 1, letra b), del TFUE].

- **Subsidiariedad**

El artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 reserva 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 manera equitativa para el tránsito hacia y desde todos los puntos en la Unión que evite 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 nivel de los Estados miembros.

- **Proporcionalidad**

La propuesta de Reglamento se considera proporcionada, puesto que es capaz de evitar perturbaciones desproporcionadas de forma que también garantiza las mismas condiciones de

competencia para los transportistas de mercancías por carretera de la Unión. No va más allá de lo necesario para alcanzar dicho objetivo. Concretamente este es el caso de las condiciones con arreglo a las que se otorgan los derechos correspondientes, que, entre otros aspectos, se refieren a la necesidad de que el Reino Unido confiera derechos equivalentes y a la competencia leal, así como a la limitación en el tiempo de este régimen.

- **Elección del instrumento**

Dado que este acto regula cuestiones estrechamente relacionadas con el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 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. Este formulario responde también en mejor medida a la urgencia de la situación del contexto, dado que el tiempo disponible antes de la retirada (sin que se formalice un acuerdo de retirada) es demasiado corto para poder transponer las disposiciones de 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 a causa del carácter excepcional, temporal y único del acontecimiento que requiere la presente propuesta, que no tiene que ver con los objetivos de la legislación existente.

- **Consultas con las partes interesadas**

Diversos representantes de los Estados miembros y partes interesadas han planteado las dificultades derivadas de la retirada del Reino Unido de la UE y sus posibles soluciones.

El tema común en los puntos de vista planteados fue la necesidad de intervención reguladora para poder mantener cierto grado de conectividad en lo que se refiere al transporte de mercancías por carretera. Con relación al acceso al mercado del transporte de mercancías por carretera 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 retirada.

El 29 de noviembre de 2018, la Comisión organizó un seminario de la EU-27 relativo a la preparación del Grupo de Trabajo del Consejo sobre el artículo 50, durante el que los representantes de los Estados miembros han insistido especialmente en la necesidad de adoptar medidas de contingencia a nivel de la UE para garantizar la conectividad básica entre la EU-27 y el Reino Unido en caso de que no se formalice un acuerdo de retirada. En particular, se hizo énfasis en el hecho de que el sistema de cuotas multilaterales del ITF no representa una alternativa adecuada y suficiente habida cuenta de sus limitaciones cuantitativas y cualitativas.

Estos comentarios se han tenido debidamente en cuenta en la preparación 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 por carretera, es decir, el sistema de cuotas multilaterales del Foro Internacional del

Transporte (ITF), sería insuficiente para cubrir las necesidades del sector. La falta de autorizaciones disponibles para 2019 (véase más arriba) podría provocar importantes perturbaciones y puede que el flujo bilateral de mercancías por carretera (aproximadamente 50 millones de toneladas al año) deje de estar cubierto en su totalidad. En la actualidad más del 80 % de las operaciones de transporte por carretera entre el Reino Unido y la EU-27 son realizadas por transportistas establecidos en esta última. Establecer un marco que no restrinja de forma indebida las operaciones bilaterales de transporte por carretera redundaría en interés de la EU-27.

- **Evaluación de impacto**

Dada la naturaleza excepcional de la situación y las necesidades limitadas del período durante el que se aplicará el cambio de condición del Reino Unido, no es necesario realizar una evaluación de impacto. No existen opciones políticas sustancial y jurídicamente distintas disponibles salvo la propuesta.

- **Derechos fundamentales**

La presente 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**

**por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones básicas de transporte de mercancías por carretera tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión**

(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>4</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>5</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido notificó su intención de retirarse de la Unión con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Los Tratados dejarán de aplicarse al Reino Unido a partir de la fecha de entrada en vigor del acuerdo de retirada o, en su defecto, dos años después de dicha notificación, es decir, el 30 de marzo de 2019, a menos que el Consejo Europeo decida prorrogar dicho plazo por unanimidad, con el acuerdo del Reino Unido.
- (2) Dentro de la relación con los restantes veintisiete Estados miembros y en caso de que no exista ninguna disposición especial, la retirada del Reino Unido de la Unión pondría fin a todos los derechos y obligaciones derivados del Derecho de la Unión en relación con el acceso a los mercados, tal como se establece en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>6</sup>.
- (3) 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 tras la fecha de retirada. No obstante, debido al número limitado de autorizaciones disponibles en la actualidad con arreglo al régimen del ITF y el restringido ámbito de aplicación en lo referente a los tipos de operaciones de transporte por carretera que cubre, actualmente el sistema

---

<sup>4</sup> DO C de , p. .

<sup>5</sup> DO C de [...], p. .

<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 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

es insuficiente para responder por completo a las necesidades de transporte de mercancías por carretera entre la Unión y el Reino Unido.

- (4) Por lo tanto, a fin de evitar posibles perturbaciones graves, en particular en materia de orden público, es necesario establecer una serie de medidas que permitan a los transportistas de mercancías por carretera con licencia en el Reino Unido transportar mercancías por carretera entre el territorio de este último y el resto de los veintisiete Estados miembros. A fin de garantizar un equilibrio adecuado entre el Reino Unido y el resto de los Estados miembros, 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.
- (5) Con el propósito de reflejar su carácter temporal, el conjunto de medidas debería limitarse a un breve período de tiempo, de forma que puedan establecerse las disposiciones de conectividad básica necesarias en el régimen del ITF, y sin perjuicio de la posible negociación y entrada en vigor de un futuro acuerdo relativo al transporte de mercancías por carretera entre la Unión y el Reino Unido.
- (6) De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea, el presente Reglamento no excede lo necesario para alcanzar este objetivo.
- (7) El presente Reglamento debe entrar en vigor con carácter urgente y aplicarse a partir del día siguiente a aquel en que los Tratados dejan de aplicarse al Reino Unido y en dicho país, salvo que para entonces haya entrado en vigor un acuerdo de retirada formalizado con el Reino Unido.
- (8) En caso en que sea necesario con miras a hacer frente a las necesidades del mercado, debe delegarse en la Comisión el poder para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a fin de restablecer la equivalencia de derechos concedidos por la Unión a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido con los otorgados por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera de la Unión y solucionar situaciones de competencia desleal en detrimento de los transportistas de mercancías por carretera de la Unión. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. 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 ocupan de la preparación de actos delegados. Debe velarse por que cualquiera de estos actos delegados no afecte indebidamente al buen funcionamiento del mercado interior.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

### *Artículo 1*

#### **Ámbito de aplicación**

El presente Reglamento establece las medidas de carácter temporal que rigen el transporte de mercancías por carretera entre la Unión y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (el «Reino Unido») tras su retirada de la Unión.

## Artículo 2

### Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «vehículo»: todo vehículo de motor matriculado en el Reino Unido o todo conjunto de vehículos articulados cuyo vehículo de tracción, por lo menos, esté matriculado en el Reino Unido, destinados exclusivamente al transporte de mercancías; el vehículo puede pertenecer a la empresa, haber sido comprado a crédito por ella o estar alquilado, siempre que, en este último caso, cumpla las condiciones establecidas en la Directiva 2006/1/CE<sup>7</sup>;
- 2) «transporte bilateral»:
  - a) los desplazamientos con carga de un vehículo cuando el punto de partida y el punto de destino se encuentren en el territorio de la Unión y en el territorio del Reino Unido respectivamente, con o sin tránsito por uno o por más Estados miembros o terceros países;
  - b) los desplazamientos de vacío relacionados con los transportes mencionados en la letra a);
- 3) «transportista de mercancías por carretera de la Unión»: una empresa que se dedica al transporte de mercancías por carretera que cuenta con una licencia comunitaria válida de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009;
- 4) «transportista de mercancías por carretera del Reino Unido»: una empresa constituida en el Reino Unido que está autorizada para el transporte de mercancías por carretera y que cuenta con una licencia británica válida;
- 5) «licencia británica»: una licencia expedida por el Reino Unido para fines del transporte internacional, incluido el transporte bilateral;
- 6) «Derecho de la competencia»: legislación relativa a la conducta que se detalla a continuación en los casos en que afecta a los servicios de transporte de mercancías por carretera:
  - a) conducta consistente en:
    - i) acuerdos entre transportistas de mercancías por carretera, decisiones de asociaciones de transportistas de mercancías por carretera y prácticas concertadas que tengan por objeto o efecto prevenir, restringir o distorsionar la competencia;
    - ii) abusos de posición dominante cometidos por uno o varios transportistas de mercancías por carretera;
    - iii) medidas adoptadas o mantenidas en vigor por el Reino Unido en el caso de las empresas públicas y las empresas a las que el Reino Unido concede derechos especiales o exclusivos y que son contrarias a los incisos i) o ii); y

---

<sup>7</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).

- b) las concentraciones de transportistas de mercancías por carretera que impidan significativamente una competencia efectiva, en particular como resultado de la creación o el fortalecimiento de una posición dominante;
- 7) «subsidio»: toda contribución financiera otorgada a un transportista de mercancías por carretera por el gobierno o cualquier 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 fondos propios, la posible transferencia directa de fondos, la asunción de pasivos, como son garantías de préstamos, aportaciones de capital, propiedad, protección ante la quiebra o seguros;
  - b) lo anterior o la falta de cobro de ingresos que de otro modo se percibirían;
  - c) el suministro de bienes o servicios que no sean de infraestructuras generales, o la adquisición de bienes o servicios; o
  - d) la realización de pagos a un mecanismo de financiación, o que se encargue o dé instrucciones a una entidad privada para que lleve a cabo una o varias de las funciones indicadas en las letras a), b) y c), que normalmente incumbirían al gobierno u otro organismo público, práctica que no difiere en realidad de las que siguen normalmente los gobiernos.
- No se considerará que una contribución financiera hecha por un gobierno u otro organismo público confiere un beneficio si un operador privado en una economía de mercado guiado únicamente por las perspectivas de rentabilidad en la misma situación que el organismo público en cuestión hubiera hecho la misma contribución financiera;
- 8) «autoridad independiente de defensa de la competencia»: una autoridad encargada de aplicar y hacer cumplir el Derecho de la competencia, así como de controlar los subsidios, y que cumple las siguientes condiciones:
- a) la autoridad es independiente desde el punto de vista operativo y está adecuadamente dotada de 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; y
  - c) las decisiones de la autoridad están sujetas a control judicial;
- 9) «discriminación»: la diferenciación de cualquier tipo sin justificación objetiva respecto al suministro de mercancías o servicios, incluidos los servicios públicos, aplicada a la explotación de los servicios de transporte de mercancías por carretera, con respecto a su trato por parte de las autoridades públicas relevantes a dichos servicios;
- 10) «territorio de la Unión»: el territorio de los Estados miembros en los que sean aplicables el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en las condiciones establecidas en dichos Tratados.

### Artículo 3

#### Derecho a llevar a cabo el transporte bilateral

1. Con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Reglamento, los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido pueden llevar a cabo el transporte bilateral.
2. El transporte bilateral de los tipos que se detallan a continuación podrá ser realizado por personas físicas o jurídicas establecidas en el Reino Unido que no cuenten con una licencia británica en el sentido del artículo 2, apartado 5:
  - a) los transportes postales realizados en 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 ayudas urgentes, en particular en casos de catástrofes naturales;
  - e) el transporte de mercancías a condición de
    - i) que 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) que el transporte sirva para llevar las mercancías hacia la empresa, para expedirlas de dicha empresa o para desplazarlas bien en el interior o al exterior de la empresa para sus propias necesidades;
    - iii) que los vehículos automóviles utilizados para este transporte sean conducidos por el propio personal de la empresa personal empleado por la empresa o puesto a disposición de la misma con arreglo a una obligación contractual,
    - iv) que los vehículos que transporten las mercancías pertenezcan a la empresa o hayan sido comprados a crédito por ella, o estén alquilados, siempre que, en este último caso, cumplan las condiciones establecidas en la 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 (12); y
    - v) que dicho transporte únicamente constituya una actividad accesoria dentro del conjunto de las actividades de la empresa.
3. 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 deberán otorgar de otro modo a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido ningún derecho distinto de los otorgados en el presente Reglamento.

## Artículo 4

### Normas sociales y técnicas

Durante el desarrollo del transporte bilateral de acuerdo con lo especificado en este Reglamento, deben 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>8</sup>;
- b) con respecto a determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, los requisitos del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>9</sup>;
- c) con respecto a los tacógrafos en el transporte por carretera, los requisitos del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>10</sup>;
- d) con respecto a las dimensiones máximas autorizadas y los pesos de determinados vehículos de carretera, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 96/53/CE del Consejo<sup>11</sup>;
- e) con respecto a la instalación y el uso de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 92/6/CEE del Consejo<sup>12</sup>;
- f) con respecto al uso obligatorio de cinturones de seguridad y 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>13</sup>;
- g) 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>14</sup>.

---

<sup>8</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>9</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>10</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>11</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. 5).

<sup>12</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 057 de 2.3.1992, p. 27).

<sup>13</sup> Directiva 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).

## Artículo 5

### Equivalencia de derechos

1. La Comisión supervisará los derechos concedidos por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera de la Unión y las condiciones para su ejercicio.
2. En los casos en que determine que los derechos concedidos por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera de la Unión no son equivalentes, *de iure* o *de facto*, a los concedidos a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido de conformidad con el presente Reglamento, o que dichos derechos no están disponibles en igualdad de condiciones a todos los transportistas de mercancías por carretera de la Unión, a fin de restablecer su equivalencia, mediante actos delegados la Comisión podrá:
  - a) establecer límites a la capacidad a disposición de los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido o el número de viajes o ambos;
  - b) suspender la aplicación del presente Reglamento; o
  - c) adoptar otras medidas adecuadas.

## Artículo 6

### Competencia leal

1. La Comisión deberá hacer un seguimiento de las condiciones en que los transportistas de mercancías por carretera de la Unión compiten con los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido para prestar los servicios de transporte de mercancías por carretera cubiertos por el presente Reglamento.
2. En los casos en que determine que, como consecuencia de alguna de las situaciones a que se refiere el apartado 3, dichas condiciones son sensiblemente menos favorables que aquellas que disfrutaban los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido, con el fin de poner remedio a esta situación, la Comisión podrá mediante actos delegados:
  - a) establecer límites a la capacidad a disposición de los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido o el número de viajes o ambos;
  - b) suspender la aplicación del presente Reglamento; o
  - c) adoptar otras medidas adecuadas.
3. Los actos delegados con arreglo al apartado 2 de pueden adoptarse para subsanar las situaciones siguientes:
  - a) la concesión de subsidios por parte del Reino Unido;

---

<sup>14</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).

- b) que el Reino Unido no disponga de legislación sobre competencia o no la aplique eficazmente;
  - c) la inobservancia por parte del Reino Unido de establecer o mantener una autoridad independiente en materia de competencia;
  - d) la aplicación, por parte del Reino Unido, de las normas de protección de los trabajadores, de seguridad o protección del medio ambiente o relativas a la concesión de licencias a transportistas de mercancías por carretera o a la cualificación, la formación y los controles médicos a los conductores profesionales que sean inferiores a las establecidas en la legislación de la Unión o, 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 pertinentes;
  - e) la aplicación por parte del Reino Unido de las normas de tarificación vial y fiscalidad distintas de las normas establecidas en la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>15</sup>; y
  - f) cualquier forma de discriminación contra los transportistas de mercancías por carretera 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 de mercancías por carretera del Reino Unido. En caso de que las autoridades competentes del Reino Unido o los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido no faciliten la información solicitada en el plazo razonable fijado por la Comisión, o proporcionen información incompleta, la Comisión podrá actuar de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2.

#### *Artículo 7*

##### **Consulta y cooperación**

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros llevarán a cabo consultas a las autoridades competentes del Reino Unido y cooperarán con estas 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 obtenida en virtud del apartado 1 o de cualquier otra información pertinente para la aplicación del artículo 5 y el artículo 6 del presente Reglamento.

#### *Artículo 8*

##### **Ejercicio de la delegación**

1. Antes de la adopción de un acto delegado con arreglo al artículo 5, apartado 2, o el artículo 6, apartado 2, la Comisión consultará a los expertos designados por cada

---

<sup>15</sup> Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, sobre 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).



Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016\*.

2. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

#### *Artículo 9*

##### **Entrada en vigor y aplicación**

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

Será aplicable a partir del día siguiente a aquel en que los Tratados dejen de aplicarse al Reino Unido de conformidad con lo dispuesto en el artículo 50, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea.

No obstante, el presente Reglamento no se aplicará en caso de antes de dicha fecha haya entrado en vigor un acuerdo de retirada formalizado con el Reino Unido, de conformidad con el artículo 50, apartado 2, del Tratado de la Unión Europea.

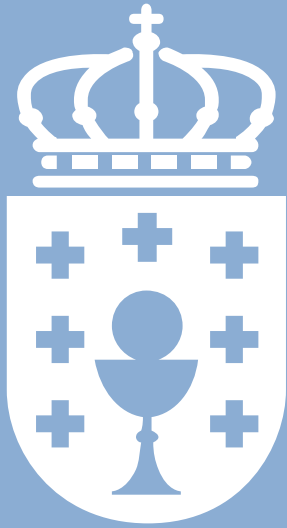
El presente Reglamento se aplicará hasta el 31 de diciembre de 2019.

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*



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