

Bruselas, 14 de marzo de 2019
(OR. en)

7180/19

**Expediente interinstitucional:
2019/0040(COD)**

**TRANS 170
CODEC 621
PREP-BXT 102**

NOTA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes
N.º doc. prec.:	ST 6915/19
N.º doc. Ción.:	ST 6340/19
Asunto:	Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre determinados aspectos de la seguridad y conectividad ferroviarias tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión (Primera lectura)(Deliberación legislativa) – Preparación de la adopción del acto legislativo – Decisión de emplear el procedimiento escrito para la adopción

1. El 12 de febrero de 2019, la Comisión envió la propuesta de referencia al Consejo. Dicha propuesta forma parte de las «medidas de contingencia» destinadas a amortiguar, durante un período transitorio, las consecuencias de la retirada del Reino Unido de la UE sin un acuerdo de retirada;
2. El objetivo de la propuesta consiste en prorrogar la validez de un determinado tipo de autorización en materia de seguridad de infraestructuras ferroviarias para asegurar la continuidad sin interrupción de las operaciones ferroviarias transfronterizas con origen y destino en el Reino Unido. Se plantea una necesidad concreta debido a que es preciso adaptar a la nueva situación un acuerdo bilateral entre Francia y el Reino Unido, de manera que pueda seguir proporcionando el marco de gestión de la seguridad adecuado para dichas operaciones.

3. Esta propuesta complementa la Directiva 2004/49/CE¹. La duración de la prórroga de la validez de las autorizaciones para determinadas partes de la infraestructura ferroviaria en consonancia con la legislación pertinente de la UE debe limitarse al tiempo estrictamente necesario para la adaptación a la nueva situación. La medida de contingencia está supeditada a que las normas de seguridad sean idénticas a los requisitos de la UE aplicados a las infraestructuras presentes en el territorio del Reino Unido que se utilizan para la conectividad ferroviaria transfronteriza.
4. El Grupo de trabajo ad hoc sobre el artículo 50 del TUE debatió la propuesta los días 14 y 26 de febrero de 2019 y proporcionó orientaciones al Grupo «Transportes Terrestres». El Grupo «Transportes Terrestres» debatió la propuesta los días 25 de febrero y 4 de marzo de 2019. Las Delegaciones de FR, PL y UK formularon sendas reservas de estudio parlamentario. Las delegaciones apoyaron la propuesta, y acordaron ampliarla a otras licencias y autorizaciones concretas para las que parece necesario aplicar una medida de contingencia. El Grupo también optó por prorrogar a nueve meses el período de validez correspondiente. El representante de la Comisión reservó la posición de la Comisión con respecto a la prórroga y con respecto a la inclusión de las licencias para maquinistas en el ámbito de aplicación.
5. El 6 de marzo de 2019, el Comité de Representantes Permanentes refrendó un mandato de negociación² para permitir a la Presidencia entablar contactos exploratorios antes de la votación en primera lectura en el Parlamento Europeo.
6. En el Parlamento Europeo, D. Ismail Ertug (S&D, DE) fue nombrado ponente el 27 de febrero de 2019. Antes de este nombramiento, los coordinadores de la Comisión de Transportes y Turismo acordaron intentar alcanzar una decisión en el Pleno sin un informe de dicha Comisión, mediante el procedimiento de urgencia.
7. Los contactos exploratorios mantenidos el 11 de marzo de 2019 mostraron la cercanía de las posiciones indicativas del Parlamento y del Consejo. La revisión urgente por parte de los juristas-lingüistas se desarrolló simultáneamente a estos contactos.
8. El Parlamento Europeo votó acerca de su posición en primera lectura el 13 de marzo de 2019, tal como figura en la adenda a la presente nota.

¹ Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, DO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

² Documento 6915/19.

9. En términos generales, la votación en el Parlamento Europeo refleja el mandato acordado por el Comité de Representantes Permanentes el 6 de marzo de 2019, pero el Parlamento Europeo desarrolló el considerando 3 de la propuesta inicial de la Comisión (considerando 4 del texto ultimado). Este considerando refleja la labor que están realizando actualmente las autoridades con responsabilidad conjunta en materia de gestión de la seguridad en el Túnel del Canal de la Mancha para desarrollar el futuro marco de gestión. En resumen, la diferencia entre la posición en primera lectura del Parlamento Europeo y la posición indicativa que figura en el mandato del Coreper se limita básicamente³ a esta parte del considerando 4.
10. Por consiguiente, se ruega al Comité de Representantes Permanentes que:
- indique su acuerdo con la posición del Parlamento Europeo tal como figura en la adenda de la presente nota,
 - ruegue al Consejo que apruebe la posición del Parlamento Europeo, y
 - decida por unanimidad acerca del empleo del procedimiento escrito para la aprobación por parte del Consejo (artículo 12, apartado 1, del Reglamento interno), que establece que se debe emplear este procedimiento en caso necesario para garantizar la adopción del Reglamento antes de la fecha de retirada. En caso de prórroga de la fecha de retirada hasta una fecha posterior a la reunión del Consejo, se rogará la aprobación del Consejo por medio de una nota punto «A».

Si el Consejo aprueba la posición del Parlamento Europeo, el acto legislativo quedará adoptado.

Una vez que los presidentes del Parlamento Europeo y del Consejo hayan firmado el acto legislativo, este se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

³ Por otra parte, se añadió el considerando 11 que hace referencia al principio de subsidiariedad y cuya redacción es igual que la del considerando 12 del Reglamento 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 [2018/0433(COD)].