



CORTES GENERALES

INFORME 8/2018 DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA, DE 26 DE FEBRERO DE 2018, SOBRE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD POR LA PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE ESTABLECEN NORMAS DE COMPORTAMIENTO EN MATERIA DE EMISIONES DE LOS TURISMOS NUEVOS Y DE LOS VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS NUEVOS COMO PARTE DEL ENFOQUE INTEGRADO DE LA UNIÓN PARA REDUCIR LAS EMISIONES DE CO₂ DE LOS VEHÍCULOS LIGEROS Y POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO (CE) Nº 715/2007 (VERSIÓN REFUNDIDA) (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) (COM (2017) 676 FINAL) (COM (2017) 676 FINAL ANEXO) (2017/0293 (COD)) (SWD (2017) 650 FINAL) (SWD (2017) 651 FINAL)

ANTECEDENTES

A. El Protocolo sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, anejo al Tratado de Lisboa de 2007, en vigor desde el 1 de diciembre de 2009, ha establecido un procedimiento de control por los Parlamentos nacionales del cumplimiento del principio de subsidiariedad por las iniciativas legislativas europeas. Dicho Protocolo ha sido desarrollado en España por la Ley 24/2009, de 22 de diciembre, de modificación de la Ley 8/1994, de 19 de mayo. En particular, los nuevos artículos 3 j), 5 y 6 de la Ley 8/1994 constituyen el fundamento jurídico de este informe.

B. La Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros y por el que se modifica el Reglamento (CE) número 715/2007 (versión refundida), ha sido aprobada por la Comisión Europea y remitida a los Parlamentos nacionales, los cuales disponen de un plazo de ocho semanas para verificar el control de subsidiariedad de la iniciativa, plazo que concluye el 27 de marzo de 2018.

C. La Mesa y los Portavoces de la Comisión Mixta para la Unión Europea, el 6 de febrero de 2018, adoptaron el acuerdo de proceder a realizar el examen de la iniciativa legislativa europea indicada, designando como ponente al Senador D. Francisco David Lucas Parrón, y solicitando al Gobierno el informe previsto en el artículo 3 j) de la Ley 8/1994.

D. Se ha recibido informe del Gobierno. Asimismo se han recibido escritos del Parlamento de La Rioja y del Parlamento de Cantabria, comunicando el archivo del expediente o la no emisión de mensaje motivado.

E. La Comisión Mixta para la Unión Europea, en su sesión celebrada el 26 de febrero de 2018, aprobó el presente



CORTES GENERALES

INFORME

1.- El artículo 5.1 del Tratado de la Unión Europea señala que *“el ejercicio de las competencias de la Unión se rige por los principios de subsidiariedad y proporcionalidad”*. De acuerdo con el artículo 5.3 del mismo Tratado, *“en virtud del principio de subsidiariedad la Unión intervendrá sólo en caso de que, y en la medida en que, los objetivos de la acción pretendida no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, ni a nivel central ni a nivel regional y local, sino que puedan alcanzarse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción pretendida, a escala de la Unión”*.

2.- La Propuesta legislativa analizada se basa en el artículo 192.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que establece lo siguiente:

“1. El Parlamento Europeo y el Consejo, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario y previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, decidirán las acciones que deba emprender la Unión para la realización de los objetivos fijados en el artículo 191.”

3.- La iniciativa forma parte de un paquete sobre movilidad más extenso que se incluye en la comunicación de CE denominada Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones *“Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones”* (SWD(2016) 244 final), establece que la movilidad de bajas emisiones es un elemento fundamental en la transición más global hacia la economía circular hipocarbónica que necesita Europa para mantener su competitividad y satisfacer las necesidades de movilidad de personas y mercancías. Se determina como objetivo que, de aquí hasta 2050, las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte tendrán que haberse situado, como mínimo, un 60% por debajo de las de 1990 y estar claramente encaminadas a alcanzar el nivel de cero emisiones.

4.- En la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones Europa en Movimiento *“Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos”* Bruselas, 31.5.2017 COM (2017) 283 final, se fijó como fines desarrollar, ofrecer y fabricar en Europa las mejores soluciones poco contaminantes de movilidad conectada y automatizada, incluidos equipos y vehículos, e implantar las infraestructuras más modernas de apoyo.

5.- En la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo, al Comité de las Regiones y al Banco



CORTES GENERALES

Europeo de Inversiones *“Invertir en una industria inteligente, innovadora y sostenible Estrategia renovada de política industrial de la UE”*, Bruselas, 13.9.2017 COM (2017) 479 final, se señala que una industria automovilística moderna y competitiva es fundamental para la economía de la UE pero tendrá que acelerar la transición hacia tecnologías más sostenibles y nuevos modelos de negocio para garantizar que Europa cuente con la industria más competitiva, innovadora y sostenible en 2030 y más adelante.

6.- La Propuesta refunde en un único Reglamento, el Reglamento (CE) n.º 443/2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos, y el Reglamento (UE) n.º 510/2011, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros. Fija objetivos rentables de reducción de emisiones de CO₂ para los vehículos ligeros nuevos hasta 2030 junto con un mecanismo de incentivos específico para aumentar la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión para proporcionar a la industria una señal y previsibilidad claras para invertir, estimular el empleo y fomentar la innovación y la competitividad.

7.- El nuevo Reglamento se aplicará a partir del 1 de enero de 2020, pero se mantienen sin cambios hasta 2024, las normas de comportamiento en materia de CO₂ y las modalidades para lograrlas como se establecen los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011.

8.- La iniciativa pretende principalmente ofrecer los incentivos adecuados a las empresas, intensificar los controles del cumplimiento y promover una cooperación transfronteriza más estrecha entre las autoridades garantes del cumplimiento. En este sentido consolidará el marco vigente para las actividades de vigilancia del mercado, fomentará medidas conjuntas entre las autoridades de vigilancia del mercado procedentes de varios Estados miembros, mejorará el intercambio de información y promoverá la coordinación de los programas de vigilancia del mercado y creará un marco reforzado para los controles de los productos que entran en el mercado de la Unión y para una mejor cooperación entre las autoridades de vigilancia del mercado y las autoridades aduaneras.

9.- Tal y como establece el Reglamento las actividades de vigilancia del mercado, y en particular la garantía de cumplimiento de la legislación de armonización de la Unión sobre productos, entran en el ámbito de competencia de las autoridades nacionales de los Estados miembros. Esto no va a cambiar. Sin embargo, para que sea eficaz, el esfuerzo de vigilancia del mercado debe ser uniforme en toda la Unión. Si la vigilancia del mercado es más «floja» en algunas zonas de la UE, se crean puntos débiles que ponen en peligro el interés público, generan condiciones comerciales injustas y alientan la búsqueda de foros de conveniencia. Es por ello que entendemos se respeta el principio de subsidiariedad siendo coherente con la Propuesta de Reglamento relativo a la vigilancia



CORTES GENERALES

del mercado de los productos adoptada por la Comisión en febrero de 2013 [COM (2013) 75] como parte del «paquete de seguridad de los productos y vigilancia del mercado».

CONCLUSIÓN

Por los motivos expuestos, la Comisión Mixta para la Unión Europea entiende que la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 715/2007 (versión refundida), es conforme al principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea.