



CORTES GENERALES

INFORME 36/2021 DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA, DE 27 DE OCTUBRE DE 2021, SOBRE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD POR LAS SIGUIENTES PROPUESTAS:

- DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR LA QUE SE MODIFICA LA DIRECTIVA 2003/87/CE EN LO QUE RESPECTA A LA CONTRIBUCIÓN DE LA AVIACIÓN AL OBJETIVO DE LA UNIÓN DE REDUCIR LAS EMISIONES EN EL CONJUNTO DE LA ECONOMÍA Y A LA ADECUADA APLICACIÓN DE UNA MEDIDA DE MERCADO MUNDIAL [COM (2021) 552 FINAL] [2021/0207 (COD)] {SEC (2021) 552 FINAL} {SWD (2021) 555 FINAL} {SWD (2021) 603 FINAL} {SWD (2021) 604 FINAL}

- DE DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR LA QUE SE MODIFICA LA DIRECTIVA 2003/87/CE EN LO QUE SE REFIERE A LA NOTIFICACIÓN DE COMPENSACIONES CON RESPECTO A UNA MEDIDA DE MERCADO MUNDIAL PARA OPERADORES DE AERONAVES ESTABLECIDOS EN LA UNIÓN [COM (2021) 567 FINAL] [2021/0204 (COD)]

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 Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a la contribución de la aviación al objetivo de la Unión de reducir las emisiones en el conjunto de la economía y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial y la Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que se refiere a la notificación de compensaciones con respecto a una medida de mercado mundial para operadores de aeronaves establecidos en la Unión, han sido aprobadas por la Comisión Europea y remitidas 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 8 de noviembre de 2021.

C. La Mesa y los Portavoces de la Comisión Mixta para la Unión Europea, el 19 de octubre de 2021, adoptaron el acuerdo de proceder a realizar el examen de las iniciativas legislativas europeas indicadas, designando como ponente al Senador D. Rubén Moreno



CORTES GENERALES

Palanques (SGPP), y solicitando al Gobierno los informes previstos en el artículo 3 j) de la Ley 8/1994.

D. Se han recibido informes del Gobierno en los que se manifiesta la conformidad de las iniciativas con el principio de subsidiariedad. Asimismo, se ha recibido informe del Parlamento de Canarias al COM (2021) 552 comunicando el archivo de expediente o la no emisión de dictamen motivado.

E. La Comisión Mixta para la Unión Europea, en su sesión celebrada el 27 de octubre de 2021, aprobó el presente

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.- Las Propuestas legislativas analizadas se basan en el artículo 192.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que establece lo siguiente:

“Artículo 192.1

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 Comisión Europea presenta un conjunto de Propuestas para adaptar las políticas de la UE en materia de clima, energía, uso del suelo, transporte y fiscalidad a fin de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en, al menos, un 55 % de aquí a 2030, en comparación con los niveles de 1990, para hacer realidad el Pacto Verde Europeo y cumplir los objetivos consagrados en la Ley Europea del Clima, «Objetivo 55». Las propuestas están interrelacionadas y son complementarias. Combinan:



CORTES GENERALES

- aplicación del comercio de derechos de emisión a nuevos sectores y refuerzo del actual régimen de comercio de derechos de emisión de la UE;
- mayor uso de las energías renovables;
- mayor eficiencia energética;
- despliegue más rápido de los modos de transporte de bajas emisiones y de la infraestructura y los combustibles para sostenerlos;
- ajuste de las políticas fiscales a los objetivos del Pacto Verde Europeo;
- medidas para evitar la fuga de carbono;
- instrumentos para preservar y potenciar nuestros sumideros naturales de carbono.

El objetivo de la primera Propuesta es revisar el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE) con respecto a las emisiones de la aviación y propone eliminar gradualmente los derechos de emisión gratuitos para la aviación. Las emisiones de la aviación representan el 2-3 % de las emisiones mundiales de CO₂ y han aumentado considerablemente desde 1990, tanto a escala de la UE como mundial. A pesar de la reciente reducción del tráfico como consecuencia de la pandemia de COVID-19, se prevé que el impacto climático de la aviación siga aumentando, dado el crecimiento histórico del sector por encima de la media de otros sectores económicos.

Dicha Propuesta modifica la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, (Directiva RCDE UE). Las principales modificaciones jurídicas son las siguientes:

- consolidar la cantidad total de derechos de emisión de la aviación en sus niveles actuales y aplicar el factor de reducción lineal de conformidad con el artículo 9 de la Directiva RCDE UE;
- aumentar la subasta de derechos de emisión de la aviación;
- continuar con la aplicación intraeuropea del RCDE UE a la vez que se aplica el Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), según corresponda, a los vuelos fuera de Europa; y
- garantizar que las compañías aéreas reciban el mismo trato en las mismas rutas en lo que respecta a sus obligaciones con repercusiones económicas.

Paralelamente, se presenta la segunda Propuesta para aplicar la obligación de notificación de los Estados miembros a las compañías aéreas establecidas en la UE de una compensación cero en virtud del CORSIA para el año 2021. Esta segunda propuesta hace referencia a los aspectos relativos al CORSIA que deben estar en vigor, como muy tarde, en noviembre de 2022, para que la notificación de la compensación adicional cero se efectúe a más tardar en esa fecha.

La Propuesta introduce una modificación de las normas de aviación en el RCDE UE (un nuevo apartado al artículo 12 de la Directiva 2003/87/CE) para aplicar el proceso de notificación de los Estados miembros a las compañías aéreas establecidas en la UE de la



CORTES GENERALES

compensación para el año 2021 con arreglo al CORSIA de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que es un mecanismo de compensación según el cual los países deben velar por que las compañías aéreas que tengan su sede en ellos compensen mediante créditos internacionales las emisiones de CO₂ que superen el valor de referencia pertinente. Los operadores de aeronaves que deben ser notificados son los operadores de aeronaves a que se refiere el artículo 1 del Reglamento Delegado (UE) 2019/1603 de la Comisión, por el que se aplica el CORSIA, según corresponda, en lo que respecta al seguimiento y a la notificación de las emisiones.

El objetivo es aplicar esta notificación de manera que se minimice la carga administrativa para las autoridades nacionales y los operadores de líneas aéreas, y se ofrezca seguridad jurídica en lo que respecta a la compensación en virtud del CORSIA por parte de las compañías aéreas establecidas en los Estados miembros.

El cambio climático es un problema transfronterizo, y la coordinación de la acción por el clima debe llevarse a cabo a escala europea y, cuando sea posible, también deben facilitarse medidas eficaces a escala mundial.

Los artículos 191 a 193 del TFUE confirman y especifican las competencias de la UE en el ámbito del cambio climático. Además, la Directiva RCDE UE es un instrumento político de la UE ya existente. De acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, los objetivos de la propuesta que la modifica solo pueden alcanzarse mediante legislación a escala de la UE.

Se requiere un acto jurídico de la UE para que los Estados miembros apliquen el CORSIA a los vuelos cubiertos por el ámbito geográfico de aplicación de la Directiva 2003/87/CE, tal como se establece en su anexo I, es decir, a los vuelos con origen en aeropuertos del EEE y con destino en otros aeropuertos del EEE o en terceros países, así como a los vuelos que llegan a aeropuertos del EEE procedentes de terceros países. Actuar a escala de la UE y, en la medida de lo posible, a escala mundial, es más eficaz que hacerlo a escala de un Estado miembro, habida cuenta de la dimensión transfronteriza del cambio climático y del carácter ampliamente transnacional de la aviación.

La actuación a escala de la UE permitirá alcanzar de la manera más eficaz los objetivos climáticos internos e internacionales de la UE y garantizar la aplicación armonizada y adecuada del CORSIA con respecto a la UE.



CORTES GENERALES

CONCLUSIÓN

Por los motivos expuestos, la Comisión Mixta para la Unión Europea entiende que la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a la contribución de la aviación al objetivo de la Unión de reducir las emisiones en el conjunto de la economía y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial y la Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que se refiere a la notificación de compensaciones con respecto a una medida de mercado mundial para operadores de aeronaves establecidos en la Unión, son conformes al principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea.