



## CORTES GENERALES

---

**INFORME 43/2021 DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA, DE 27 DE OCTUBRE DE 2021, SOBRE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD POR LA PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO (UE) 2019/631 EN LO QUE RESPECTA AL REFUERZO DE LAS NORMAS DE COMPORTAMIENTO EN MATERIA DE EMISIONES DE CO2 DE LOS TURISMOS NUEVOS Y DE LOS VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS NUEVOS, EN CONSONANCIA CON LA MAYOR AMBICIÓN CLIMÁTICA DE LA UNIÓN (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2021) 556 FINAL] [COM (2021) 556 FINAL ANEXO] [2021/0197 (COD)] {SEC (2021) 556 FINAL} {SWD (2021) 188 FINAL} {SWD (2021) 613 FINAL} {SWD (2021) 614 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 modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión, 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 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 la iniciativa legislativa europea indicada, designando como ponente a la Diputada D.<sup>a</sup> Valentina Martínez Ferro (GP), y solicitando al Gobierno el informe previsto en el artículo 3 j) de la Ley 8/1994.

**D.** Se ha recibido informe del Gobierno en el que se manifiesta la conformidad de la iniciativa con el principio de subsidiariedad. Asimismo, se ha recibido informe del Parlamento de Cantabria comunicando el archivo de expediente o la no emisión de dictamen motivado.



## CORTES GENERALES

---

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.- La Propuesta legislativa analizada se basa 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 esta propuesta en el marco en la Ley Europea del Clima, dentro del objetivo el Pacto Verde Europeo, que ha establecido la obligación jurídica , el objetivo jurídicamente vinculante de cero emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2050, además de la reducción de dichas emisiones un 55% en 2030 comparadas con el nivel de 2005.

Uno de los sectores que necesita mayor impulso hacia esta neutralidad climática es el sector del transporte, puesto que sus emisiones siguen creciendo en la Unión, y muy especialmente en lo que se refiere a los vehículos ligeros.

El actual Reglamento 631/2019 fija una reducción de emisiones para esta década (respecto al nivel de 2020) del 15% en 2025 y 37,5% en 2030, para turismos; y 31% en 2030 para comerciales ligeros. Esos valores se correspondían con el entonces objetivo de la UE de reducción general de emisiones del 40% en 2030.



## CORTES GENERALES

---

El objetivo de esta nueva propuesta de Reglamento es abordar una movilidad de emisiones cero y situar al sector del transporte en Europa en la sostenibilidad climática. La propuesta mantiene los objetivos para 2025 y aumenta los de 2030 a un 55% de reducción para turismos y 50% para furgonetas. Y en ambos casos se añade un objetivo de reducción del 100% a alcanzar en 2035.

Es decir, a partir de esa fecha solo se podrían poner en el mercado vehículos ligeros de emisión cero. Con ello se pretende asegurar, contando con la vida útil de los vehículos de más de una década de media, que en 2050 no existirían vehículos con emisiones, lo cual es requerido por la obligación de neutralidad climática en esa fecha.

Con esta disposición se hacen efectivos los compromisos contraídos por la Unión en la 21.<sup>a</sup> Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), celebrada en París en 2015. El texto contribuirá a impulsar la competencia de la industria automovilística europea así como al desarrollo de la economía descarbonizada.

Se trata de un Reglamento directamente aplicable en toda la Unión Europea, que no exige, por tanto, transposición a la legislación nacional.

La aplicación racional del principio de subsidiariedad exige que esta normativa se establezca a la escala de la UE, ya que los fabricantes de vehículos, y los de cada una de las marcas, tienen distribuidas sus actividades de fabricación en diversos países. Y es imprescindible, además, mantener la igualdad de condiciones que garantice el mercado interior en un sector tan altamente competitivo como el de los vehículos automóviles. La propuesta, por tanto, respeta el principio de subsidiariedad.

### 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 modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión, es conforme al principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea.**