



Council of the
European Union

038857/EU XXVI. GP
Eingelangt am 18/10/18

Brussels, 18 October 2018
(OR. es, en)

12963/18

Interinstitutional File:
2018/0143(COD)

CLIMA 179
ENV 651
TRANS 439
MI 696
CODEC 1622
INST 383
PARLNAT 226

COVER NOTE

From:	Spanish Parliament
date of receipt:	26 September 2018
To:	Delegations

Subject:	Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council setting CO ₂ emission performance standards for new heavy-duty vehicles [8922/18 - COM (2018) 284 Final] – Opinion ¹ on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality
----------	--

Delegations will find attached the above-mentioned document.

¹ translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange website (IPEX) at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20180284.do>



CORTES GENERALES

INFORME DEL PONENTE

INFORME 43/2018 DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA, DE 20 DE SEPTIEMBRE 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 CO2 PARA VEHÍCULOS PESADOS NUEVOS (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2018) 284 FINAL] [COM (2018) 284 FINAL ANEXO] [2018/0143 (COD)] {SEC (2018) 233 FINAL} {SWD (2018) 185 FINAL} {SWD (2018) 186 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 CO2 para vehículos pesados nuevos, 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 24 de septiembre de 2018.

C. La Mesa y los Portavoces de la Comisión Mixta para la Unión Europea, el 11 de septiembre de 2018, adoptaron el acuerdo de proceder a realizar el examen de la iniciativa legislativa europea indicada, designando como ponente al Diputado D. José Cano Fuster (GCs), 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 informes del Parlamento Vasco, del Parlamento de La Rioja y del Parlamento de Cantabria en los que se solicita la toma de conocimiento, el archivo del expediente o la no emisión de dictamen motivado.

E. La Comisión Mixta para la Unión Europea, en su sesión celebrada el 20 de septiembre de 2018, 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 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que establece lo siguiente:

“Artículo 192

Las medidas de protección adoptadas en virtud del artículo 192 no serán obstáculo para el mantenimiento y la adopción, por parte de cada Estado miembro, de medidas de mayor protección. Dichas medidas deberán ser compatibles con los Tratados y se notificarán a la Comisión.”

3.- El cambio climático es uno de los principales retos a los que nos enfrentamos hoy en día. Este reto no conoce fronteras y, por tanto, tampoco tiene sentido que sus soluciones se diseñen a un nivel nacional o local. La Unión Europea ha puesto en marcha una actualización de su marco de clima y energía para 2030 en un intento de incorporar los compromisos del Acuerdo de París a su legislación interna. En cuanto al transporte, las previsiones indican que las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados crecerán un 9% durante el período hasta 2030, debido al aumento de las actividades de transporte. Por tanto, se requieren más medidas en el sector del transporte por carretera para cumplir los objetivos nacionales dentro de ese marco europeo de clima y energía para 2030.

Avanzar en una senda hacia el transporte de mercancías por carretera de cero emisiones podría ahorrar a la Unión Europea en torno a 1.000 millones de euros en importaciones de petróleo para 2030, podría aportar hasta 52.000 millones de euros a la economía europea en 2050, e incluso podría crear 120.000 nuevos puestos de trabajo. Con esta Propuesta, la Comisión Europea intenta dar un primer paso en ese sentido, aspirando a modernizar el sector del transporte y hacerlo más competitivo y sostenible a nivel global. Para ello, se contemplan medidas de reducción de emisiones, de reducción de costes operativos para los operadores de transporte y los consumidores, y reforzar la innovación en el sector. Para ello, contempla reducciones de emisiones del 15% entre 2025 y 2030 y de al menos un 30% a partir de 2030.



CORTES GENERALES

El cambio climático es un problema transfronterizo y, al mismo tiempo, es una competencia compartida entre la UE y los Estados miembros. El transporte de mercancías por carretera también presenta una dimensión transfronteriza por el servicio específico que presta. El transporte de mercancías no se realiza únicamente dentro de un país, sino también entre Estados miembros, y el hecho es que los vehículos pesados pueden comercializarse en toda la UE. Por consiguiente, la acción de la UE se justifica por los efectos transfronterizos del cambio climático y por la necesidad de proteger el mercado único de los servicios de transporte de mercancías por carretera y de los vehículos pesados.

Dado que los objetivos de esta Propuesta van más allá del interés y beneficio exclusivos de uno o varios Estados miembros puesto que abarca el ámbito transfronterizo de la UE; dado que sus objetivos no pueden ser alcanzados por los Estados miembros de manera individual; y que además el objetivo de esta modificación va más allá del interés exclusivo de uno o varios estados miembros, podemos concluir que esta Propuesta cumple 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 establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos, es conforme al principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea.