



Council of the  
European Union

006597/EU XXVI.GP  
Eingelangt am 20/12/17

Brussels, 20 December 2017  
(OR. en, es)

15930/17

---

---

**Interinstitutional File:**  
2017/0288 (COD)

---

---

TRANS 576  
CODEC 2123  
IA 223  
MI 983  
INST 478  
PARLNAT 295

#### COVER NOTE

---

From: Spanish Parliament  
date of receipt: 19 December 2017  
To: General Secretariat of the Council

---

Subject: Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 1073/2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services  
**[doc. 14184/17 - COM(2017) 647 final]**  
– Reasoned opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality\*

---

Delegations will find, attached, a copy of the above-mentioned opinion.

---

\* The 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/COM20170647.do>



CORTES GENERALES



EXCMO. SR.:

Comunico a V.E. que la Comisión Mixta para la Unión Europea, en su sesión del día 13 de diciembre de 2017, ha aprobado el Dictamen motivado 2/2017 de la Comisión Mixta para la Unión Europea, que expone las razones por las que considera que la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) número 1073/2009, relativo a las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses (Texto pertinente a efectos del EEE) (COM (2017) 647 final) (2017/0288 (COD)) (SWD (2017) 358 final) (SWD (2017) 359 final) (SWD (2017) 360 final) (SWD (2017) 361 final) (núm. expte. Congreso, Senado: 282/109, 574/108), no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Lo que traslado a V.E. en aplicación de lo dispuesto en los Protocolos números 1 y 2 del Tratado de Lisboa, así como dentro del marco del diálogo político entre los Parlamentos nacionales y las instituciones europeas.

Palacio del Congreso de los Diputados, a 14 de diciembre de 2017.

Ana María Pastor Julián  
PRESIDENTA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

EXCMO. SR. PRESIDENTE DEL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA



CORTES GENERALES

SENADO  
XII LEGISLATURA  
REGISTRO GENERAL  
SALIDA 10.697  
18/12/2017

EXCMO. SR.:

Comunico a V.E. que la Comisión Mixta para la Unión Europea, en su sesión del día 13 de diciembre de 2017, ha aprobado el Dictamen motivado 2/2017 de la Comisión Mixta para la Unión Europea, que expone las razones por las que considera que la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) número 1073/2009, relativo a las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses (Texto pertinente a efectos del EEE) (COM (2017) 647 final) (2017/0288 (COD)) (SWD (2017) 358 final) (SWD (2017) 359 final) (SWD (2017) 360 final) (SWD (2017) 361 final) (núm. expte. Congreso, Senado: 282/109, 574/108), no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Lo que traslado a V.E. en aplicación de lo dispuesto en los Protocolos números 1 y 2 del Tratado de Lisboa, así como dentro del marco del diálogo político entre los Parlamentos nacionales y las instituciones europeas.

Palacio del Senado, a 14 de diciembre de 2017.

Pío García-Escudero Márquez  
PRESIDENTE DEL SENADO

EXCMO. SR. PRESIDENTE DEL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA



CORTES GENERALES

**DICTAMEN MOTIVADO 2/2017 DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA, DE 13 DE DICIEMBRE DE 2017, 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 (CE) N.º 1073/2009, RELATIVO A LAS NORMAS COMUNES DE ACCESO AL MERCADO INTERNACIONAL DE LOS SERVICIOS DE AUTOCARES Y AUTOBUSES (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2017) 647 FINAL] [2017/0288 (COD)] {SWD (2017) 358 FINAL} {SWD (2017) 359 FINAL} {SWD (2017) 360 FINAL} {SWD (2017) 361 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 dictamen motivado.

**B.** La Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, relativo a las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, 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 11 de enero de 2018.

**C.** La Mesa y los Portavoces de la Comisión Mixta para la Unión Europea, el 29 de noviembre de 2017, adoptaron el acuerdo de proceder a realizar el examen de la iniciativa legislativa europea indicada, designando como ponente al Diputado D. Antonio Gómez-Reino Varela, 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 no conformidad de la iniciativa con el principio de subsidiariedad. Se ha recibido informe del Parlamento de Galicia comunicando el archivo de expediente.

**E.** La Comisión Mixta para la Unión Europea, en su sesión celebrada el 13 de diciembre de 2017, aprobó el presente



## DICTAMEN MOTIVADO

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 91.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que establece lo siguiente:

“*Artículo 91*

1. *Para la aplicación del artículo 90, y teniendo en cuenta las peculiaridades del sector de los transportes, 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, establecerán:*

a) *normas comunes aplicables a los transportes internacionales efectuados desde el territorio de un Estado miembro o con destino al mismo o a través del territorio de uno o varios Estados miembros;*

b) *condiciones con arreglo a las cuales los transportistas no residentes podrán prestar servicios de transportes en un Estado miembro;*

c) *medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes;*

d) *cualesquiera otras disposiciones oportunas.*”

**3.- La Propuesta legislativa analizada no se adecua al principio de subsidiariedad por incongruente ampliación a servicios nacionales de una norma de acceso a servicios internacionales**

La Propuesta de la Comisión, que sigue respetando el título original del Reglamento 1073/2009, aprobado hace años y cuyo objetivo no era otro que garantizar la libre prestación de servicios internacionales de transporte en autocar mediante normas comunes y una licencia comunitaria, amplía sorprendentemente su ámbito de aplicación a los servicios regulares nacionales. Al hacerlo, invade competencias nacionales, limita





la capacidad organizativa de las autoridades competentes para el transporte público y menoscaba gravemente un modelo ejemplar de movilidad de personas.

### **3.1.- Vulneración del principio de subsidiariedad**

Además de haber ignorado la “dimensión regional y local” al elaborar su Propuesta antes de ser adoptada como establece el Protocolo nº 2 sobre subsidiariedad y proporcionalidad del Tratado de Funcionamiento de la UE, la Comisión no ha demostrado el cumplimiento de dos criterios para la aplicación de este principio constitucional de la UE: en primer lugar, la necesidad de la iniciativa (el caso español demuestra lo contrario: que los Estados son capaces de regular eficazmente la movilidad de sus ciudadanos en autobús) y, en segundo lugar, el valor añadido que aporta el que la UE tome la iniciativa;

### **3.2.- Invasión de competencias nacionales**

Las competencias en materia de transportes son compartidas por la Unión Europea y los Estados miembros (artículo 4 del TFUE). En base al artículo 91 del TFUE, la UE puede establecer normas comunes para servicios internacionales o transfronterizos, pero la Propuesta de la Comisión va más allá y amplía el ámbito de aplicación de esas normas comunes a servicios puramente domésticos, excediéndose en sus competencias de actuación y asumiendo competencias que no le son propias ni exclusivas.

Además, el artículo 14 del Tratado de Funcionamiento de la UE, el Protocolo Nº 26 (Servicios de Interés Económico General, SIEG), el artículo 3.1 del Reglamento (CE) nº 1370/2007 y la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE delimitan con claridad las competencias nacionales para organizar sus servicios de transporte público que la Comisión invade con su propuesta de 8 de noviembre.

Debido a la incompatibilidad de la Propuesta con el artículo 3.1 del Reglamento (CE) 1370/2007, su aprobación por parte del Consejo de la UE y el Parlamento Europeo afectaría y menoscabaría seriamente la filosofía del sistema español caracterizado por combinar en un mismo contrato tráfico rentables con los que no lo son.

Con ello, se obligaría a cambiar el modelo de transporte regular, basado en su consideración global como servicio público y en la exclusividad temporal como principal forma de compensación por la explotación de la obligación de servicio público impuesta en cada contrato. La red se vendería abajo en su conjunto con el consiguiente aislamiento de los núcleos de población rurales (actualmente no existe una población con más de 50 habitantes que no sea atendida con, al menos, un servicio regular de autobús interurbano).

Las administraciones públicas deberían entonces intervenir con subvenciones para compensar las obligaciones de servicio público, se agravaría la dispersión demográfica y se destruiría empleo en el sector.



### **3.3.- Vulneración del principio de no discriminación entre Estados miembros**

Al establecerse un único criterio kilométrico (100 km) para autorizar los nuevos servicios comerciales con independencia de la extensión territorial de cada Estado miembro, la Propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 discrimina a países como España debido a su extensión geográfica (cuasi subcontinental), incluida la de sus Comunidades Autónomas. Además, el criterio de los 100 km corre serios riesgos de no poder ser aplicado (de facto) en muchos países cuyas distancias entre poblaciones alcanzan apenas dicho límite.

### **3.4.-No se cumple el criterio de necesidad: los objetivos de la Propuesta ya se cumplen en España**

El 4º sistema de transporte público de viajeros por carretera en España ya cumple los objetivos que persigue la nueva Propuesta de Reglamento explicados en sus considerandos tales como la disponibilidad y calidad de los servicios de transporte sostenible que atiendan a las necesidades de su ciudadanía (con especial atención a los más desfavorecidos), la sostenibilidad medioambiental o el ser una alternativa sólida al vehículo privado para disminuir los accidentes y la congestión.

Cabe cuestionarse seriamente cómo se justifica la necesidad de una actuación de la Unión Europea en el mercado de un Estado miembro cuando éste es capaz por sí solo de dar respuesta a los problemas que la Propuesta busca corregir o eliminar.

Por todas las razones expuestas, se hace necesario activar el mecanismo de dictamen del Parlamento español para el ejercicio del control de la subsidiariedad por parte de los Parlamentos Nacionales que establece el artículo 6 del Protocolo nº 2 del TFUE.

## **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 (CE) n.º 1073/2009, relativo a las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, no es conforme al principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea.**