



Council of the
European Union

100008/EU XXVII. GP
Eingelangt am 12/05/22

Brussels, 12 May 2022
(OR. en, es)

8697/22

Interinstitutional File:
2021/0420(COD)

TRANS 255
CODEC 596
IA 57
INST 151
PARLNAT 65

COVER NOTE

From:	The Spanish Parliament (Cortes Generales)
date of receipt:	31 March 2022
To:	The President of the Council of the European Union
No. Cion doc.:	COM (2021) 812 – ST 15109/21
Subject:	Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013 [15109/21 - COM(2021) 812] - Opinion on the application of the Principle of Subsidiarity and Proportionality ¹

Delegations will find enclosed the opinion of the Spanish Parliament (Cortes Generales) on the above¹.

¹ Translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange website (IPEX) at the following address: <https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2021-0812/escor> .



CORTES GENERALES

INFORME 28/2021 DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA, DE 29 DE MARZO DE 2022, SOBRE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD POR LA PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A LAS ORIENTACIONES DE LA UNIÓN PARA EL DESARROLLO DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE, Y POR EL QUE SE MODIFICAN EL REGLAMENTO (UE) 2021/1153 Y EL REGLAMENTO (UE) N.º 913/2010 Y SE DEROGA EL REGLAMENTO (UE) N.º 1315/2013 (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2021) 812 FINAL] [COM (2021) 812 FINAL ANEXOS] [2021/0420 (COD)] [SEC (2021) 435 FINAL] [SWD (2021) 471 FINAL] [SWD (2021) 472 FINAL] [SWD (2021) 473 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 relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013, 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 25 de abril de 2022.

C. La Mesa y los Portavoces de la Comisión Mixta para la Unión Europea, el 8 de marzo de 2022, adoptaron el acuerdo de proceder a realizar el examen de la iniciativa legislativa europea indicada, designando como ponente a la Senadora D.ª Josefina Bueno Alonso (SGPS), 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. Se han presentado escritos del Parlamento de Cantabria, del Parlamento de Galicia, del Parlamento de Cataluña y del Parlamento de La Rioja comunicando el archivo del expediente o la no emisión de dictamen motivado.

E. La Comisión Mixta para la Unión Europea, en su sesión celebrada el 29 de marzo de 2022, 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 172 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que establece lo siguiente:

“Artículo 172

El Parlamento Europeo y el Consejo, previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, adoptarán con arreglo al procedimiento legislativo ordinario las orientaciones y las restantes medidas previstas en el apartado 1 del artículo 171.

Las orientaciones y proyectos de interés común relativos al territorio de un Estado miembro requerirán la aprobación del Estado miembro de que se trate.”

3.- La Red transeuropea de transportes (RTE-T) es una red a escala de la UE de ferrocarril, vías navegables interiores, rutas marítimas de corta distancia y carreteras. Conecta 424 grandes ciudades con puertos, aeropuertos y terminales ferroviarias. El objetivo del Reglamento RTE-T es construir una red multimodal a escala de la UE, de ferrocarriles, vías navegables interiores, rutas de transporte marítimo de corta distancia y carreteras que estén conectados con nodos urbanos, puertos marítimos e interiores, aeropuertos y terminales en toda la UE. El Pacto Verde Europeo y la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, COM (2020) 789 Final, sitúan el transporte ferroviario en el centro de los esfuerzos por lograr un sistema de movilidad más ecológico para la Unión.

La revisión de la RTE-T persigue cuatro objetivos. En primer lugar, que el transporte sea más ecológico, que crezca la actividad del transporte gracias a formas de transporte más sostenible, y facilitar un aumento de la cuota del ferrocarril, el transporte marítimo de corta distancia y las vías navegables interiores. En segundo lugar, trata de fomentar la multimodalidad y la interoperabilidad entre los modos de transporte la RTE-T integrando los nodos urbanos en la red. En tercer lugar, procura aumentar la resiliencia de la RTE-T



CORTES GENERALES

ante el cambio climático y otros peligros naturales o catástrofes de origen humano. Por último, apunta la mejora de la eficiencia de los instrumentos de gobernanza de la RTE-T, la racionalización de los instrumentos de notificación y de seguimiento y la revisión del diseño de la red RTE-T.

La red transeuropea de transporte plantea un desarrollo en tres etapas: la finalización de una red básica de aquí a 2030, de una red básica ampliada de aquí a 2040 y de la red global de aquí a 2050. Exige a las 424 grandes ciudades de la red RTE-T que desarrollen planes de movilidad urbana sostenible para promover la movilidad sin emisiones y aumentar y mejorar el transporte público y las infraestructuras para los desplazamientos a pie y en bicicleta.

Esta propuesta está relacionada con los objetivos y necesidades pertinentes en otros sectores y ámbitos del transporte y, por tanto, con otras legislaciones más sectoriales. La propuesta guarda coherencia con otras políticas de redes transeuropeas en los ámbitos de la energía y las telecomunicaciones y las disposiciones para explotar las sinergias entre las tres políticas. Del mismo modo, está relacionada con la política marítima, dado que el transporte marítimo es uno de los sectores clave de la economía azul sostenible. Está en consonancia con las políticas medioambientales y climáticas de la UE. En cuanto a su financiación, cuenta con los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (EIE), y con el Fondo de Recuperación y Resiliencia.

El Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) (artículos 170 a 172) establece la creación y el desarrollo de redes transeuropeas en los ámbitos de las infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía. De igual forma establece que las redes transeuropeas deberán hacer posible que la ciudadanía de la Unión, los operadores económicos y las comunidades regionales participen de un espacio sin fronteras interiores. La política de la RTE-T se extiende más allá de las fronteras de los Estados miembro ya que se centra en un sistema de red europea única a través de las fronteras y que, obviamente, no puede ser creada por un solo Estado miembro. Una RTE-T sin discontinuidades físicas y que integre soluciones inteligentes e innovadoras es fundamental para facilitar el mercado interior, aumentar la cohesión y contribuir al cumplimiento de los objetivos del Pacto Verde Europeo.

El Reglamento contempla los resultados de las evaluaciones ex post de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto, y se han utilizado las aportaciones en la elaboración de esta propuesta.

La propuesta modifica el Reglamento (UE) 2021/1153 por el que se establece el mecanismo “Conecta Europa” y el Reglamento (UE) 913/2010 sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo, y deroga el Reglamento (UE) 1315/2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red transeuropea de Transporte. Los anexos del reglamento contienen mapas de la red básica, la red básica



CORTES GENERALES

ampliada y la red global, listas de nodos urbanos y de transporte incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y la definición de la configuración y los mapas de los corredores europeos de transporte. Contiene también mapas indicativos sobre los países vecinos, así como especificaciones sobre los requisitos para la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible, así como especificaciones sobre los requisitos para la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible, un artículo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2021/1153 y una tabla de correspondencias con el Reglamento (UE) 13/2013.

CONCLUSIÓN

Por los motivos expuestos, la Comisión Mixta para la Unión Europea entiende que la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013, es conforme al principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea.