



## CORTES GENERALES

---

**INFORME 8/2019 DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA, DE 26 DE FEBRERO DE 2019, 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) 2015/757 CON OBJETO DE TOMAR EN DEBIDA CONSIDERACIÓN EL SISTEMA MUNDIAL DE RECOPIACIÓN DE DATOS SOBRE EL CONSUMO DE FUELOIL DE LOS BUQUES (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2019) 38 FINAL] [COM (2019) 38 FINAL ANEXO] [2019/0017 (COD)] {SEC(2019) 20 FINAL} {SWD (2019) 10 FINAL} {SWD (2019) 11 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) n.º 508/2014 en lo que se refiere a determinadas normas relativas al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca en razón de la retirada del Reino Unido 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 2 de abril de 2019.

**C.** La Mesa y los Portavoces de la Comisión Mixta para la Unión Europea, el 19 de febrero de 2019, adoptaron el acuerdo de proceder a realizar el examen de la iniciativa legislativa europea indicada, designando como ponente a la Senadora D. Clara Isabel San Damián Hernández (SGPP) 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 recibido informes del Parlamento de Galicia, del Parlamento de Cantabria y del Parlamento de La Rioja comunicando la toma de conocimiento, el archivo de expediente o la no emisión de dictamen motivado.

**E.** La Comisión Mixta para la Unión Europea, en su sesión celebrada el 26 de febrero de 2019, 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 192.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que establece lo siguiente:

*“Artículo 192*

*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.- El Reglamento de la Unión Europea MRV 2015/757 UE entró en vigor el 1 de julio de 2015 y entre sus efectos directos se cuenta, desde el 1 de enero de 2018, la obligación de los buques de más 5.000 toneladas brutas (GT) de someterse al seguimiento, notificación y verificación sobre las emisiones de CO2 que generen a la atmósfera.

Esta medida se aplica a los buques de transporte marítimo, de personas o mercancías, desde puertos de la UE o que tengan destino a uno de los 28 Estados miembros.

Dicho Reglamento había desarrollado hasta ahora toda su actividad en los departamentos técnicos de las compañías navieras y es ahora cuando comienza el plan de acción y su aplicación real en el sector marítimo.

Desde el día 1 de enero de 2018, los buques de más de 5.000 GT han comenzado su toma de datos técnicos para cumplir con los requisitos de la normativa europea, con vista a la realización de los informes sobre emisiones de CO2, que han de presentarse a verificación. El primero de ellos deberá notificarse entre el 1 de enero y el 30 de abril de 2019. Una operación que tendrá que volver a realizarse en los años sucesivos.

Cada vez es más necesario contener y limitar las emisiones de gases de efecto invernadero, entre los cuales se encuentra el CO2.



## CORTES GENERALES

---

El negocio marítimo es uno de los actores contaminantes con gases en efecto invernadero, Y en los últimos años se están incrementando los esfuerzos para reducir sus emisiones.

Desde hace años, la Organización Marítima Internacional (OMI), mediante sucesivas resoluciones, ha disminuido el contenido de azufre permitido en los combustibles líquidos, por medio de las enmiendas del Convenio MARPOL (IOPP), demostrando así el compromiso del sector marítimo con el medio ambiente. La OMI está estudiando la implantación de un sistema que permita el control de las emisiones, no sólo de CO<sub>2</sub>, y lo ha extendido a toda la flota mundial. A pesar de esos esfuerzos, la UE se ha adelantado en poner en marcha su sistema de certificación. Esperemos que la medida incorporada por el Reglamento que hoy sometemos a análisis ayude a convertir al negocio marítimo en general en un sector del transporte cada día más respetuoso con el medio ambiente.

Este Reglamento incorpora un nuevo análisis del efecto del negocio marítimo en nuestro medioambiente, y entendemos que no supone una excesiva burocracia adicional para las compañías que se dedican al mismo. Dichas compañías ya disponen de sistemas para el control de la propulsión, control de la carga y, por supuesto, para el control del combustible, por lo que en se trataría ahora de ajustar los formatos de información existentes a los requeridos y en la forma establecida por la norma analizada.

No cabe duda de que este objetivo es inmensamente compartido por los ciudadanos europeos y, especialmente por los españoles, y que se necesitan medidas concretas como la hoy analizada. Y entendemos que su coordinación por parte de la UE justifica nuestro voto favorable en esta Comisión.

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 y dado que sus objetivos no pueden ser alcanzados por los Estados miembros de manera individual podemos concluir que esta Propuesta cumple plenamente 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) 2015/757 con objeto de tomar en debida consideración el sistema mundial de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques (Texto pertinente a efectos del EEE) es conforme al principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea.**