

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un Fondo Social para el Clima [COM(2021) 568 final] [COM(2021) 568 final anexos] [2021/0206 (COD)].

En cumplimiento con el artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, por la que se regula la Comisión Mixta para la Unión Europea, por medio del presente correo electrónico, se remite dictamen del Parlamento de Canarias elaborado por la ponencia constituida al amparo del artículo 52.5 del Reglamento del Parlamento de Canarias, para la emisión de dictamen motivado sobre el cumplimiento del principio de subsidiariedad y proporcionalidad por parte de las iniciativas legislativas europeas remitidas por las Cortes Generales.

En la sede del Parlamento, a 15 de octubre de 2021.



**LA PRESIDENTA, en funciones,
María Esther González González
Vicepresidenta Primera**

COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA

Código Seguro De Verificación	SQeOfsvwL61NkZe53YXj/A==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	María Esther González González - Vicepresidenta Primera	Firmado	15/10/2021 14:08:20
Observaciones		Página	1/1
Url De Verificación	http://verifirma.parcan.es/verifirma/code/SQeOfsvwL61NkZe53YXj/A==		





DICTAMEN DEL PARLAMENTO DE CANARIAS, A INSTANCIAS DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA DE LAS CORTES GENERALES, PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD POR PARTE DE UNA INICIATIVA LEGISLATIVA DE LA UNIÓN EUROPEA.

Título del documento:	INICIATIVA LEGISLATIVA UE: PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE ESTABLECE UN FONDO SOCIAL PARA EL CLIMA
Referencia:	COM (2021) 568 FINAL DE 14.07.2021 (CSUE-160)

I.- ANTECEDENTES:

1.- Con fecha 14 de septiembre de 2021, se recibió en la Cámara, correo electrónico de la Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea, de las Cortes Generales, por el que, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 6.1. de la Ley 8/1994, la citada Comisión Mixta remitió al Parlamento de Canarias, la *Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un Fondo Social para el Clima.- Documento COM (2021) 568 final de 14.07.2021*, para su conocimiento y, en su caso, emisión de dictamen motivado sobre el eventual incumplimiento del principio de subsidiariedad.

2.-2.- La Mesa del Parlamento, en reunión celebrada el día 1 de octubre de 2020, adoptó el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia:

“17.- ASUNTOS TRATADOS FUERA DEL ORDEN DEL DÍA

17.1.- Asuntos remitidos por la Comisión Mixta para la Unión Europea de las Cortes Generales.

Acuerdo:

“La Mesa de la Cámara, con el objeto de determinar, dentro de las posibilidades que al efecto, dispone el art. 52 del Reglamento de la Cámara, el concreto procedimiento



parlamentario que haya de seguirse para la emisión del parecer del Parlamento de Canarias respecto del cumplimiento de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad por parte de las iniciativas legislativas comunitarias europeas que sean objeto de remisión al mismo por las Cortes Generales, en los términos de lo previsto en la Ley 8/1994, de 19 de mayo, por la que se regula la Comisión Mixta para la Unión Europea, en su versión modificada para su adaptación al Tratado de Lisboa de 13 de abril de 2007, oída la Junta de Portavoces en su reunión del día de la fecha, acuerda:

1.- Constituir la Ponencia a que se refiere el art. 52.3 del Reglamento de la Cámara, que, con carácter general y en tanto en cuanto no se determine lo contrario, será la competente para conocer y, en su caso, elaborar para su posterior remisión a las Cortes Generales, dictamen motivado en relación con el cumplimiento de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad por parte de los proyectos legislativos europeos que sean objeto de consulta por aquéllas.”

3.- Con fecha 22 de septiembre de 2021, el Gobierno de Canarias presentó informe a la iniciativa legislativa de la UE sobre la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a la contribución de la aviación al objetivo de la Unión de reducir las emisiones en el conjunto de la economía y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial.- Documento COM (2021) 552 final de 14.07.2021, que fue recibido por la Comisión de Asuntos Europeos del Parlamento de Canarias, el 4 de octubre de 2021.

4.- Finalmente, la Ponencia, en su reunión de 17 de octubre de octubre del año en curso, ha analizado el texto de la iniciativa legislativa europea remitida por la Comisión Mixta para la Unión Europea, a resultas de lo cual, y en uso de las atribuciones conferidas por el art. 52.5 del Reglamento de la Cámara y del acuerdo de la Mesa antes referido, ha elaborado el siguiente:

II.- DICTAMEN:

1.- Base jurídica y tipo de competencia:

a) Objetivos de la propuesta legislativa:

La Legislación Europea sobre el Clima establece que el objetivo de neutralidad climática de la UE sea vinculante y fija metas más ambiciosas para 2030 al establecer para ese año el objetivo de una reducción neta de las emisiones de al menos el 55 % con respecto a 1990, para alcanzar el objetivo de la UE de lograr la neutralidad climática de aquí a 2050.

A fin de seguir el camino propuesto por la legislación europea sobre el Clima y aumentar este nivel de ambición para 2030, la Comisión ha revisado la legislación sobre clima y energía en vigor que se espera que reduzca las emisiones de gases en un 40 % de aquí a 2030 y en un 60 % para 2050.

El paquete legislativo «Objetivo 55», anunciado en el Plan del Objetivo Climático, es el componente más completo de los esfuerzos por aplicar el ambicioso nuevo objetivo climático para 2030 y prevé que todos los sectores económicos y las políticas aporten su respectiva contribución.

A tal efecto, se propone el comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera como parte de la revisión de la Directiva 2003/87/CE1. Este comercio debe proporcionar un incentivo económico adicional para reducir el consumo directo de combustibles fósiles y contribuir así a reducir la emisión de gases de efecto invernadero.

Sin embargo, el aumento del precio de los combustibles fósiles tendrá importantes repercusiones sociales y distributivas que podrían afectar de manera desproporcionada a los hogares, microempresas y usuarios del transporte vulnerables que gastan una mayor parte

de sus ingresos en energía y transporte y que, en determinadas regiones, no tienen acceso a soluciones de movilidad y transporte alternativas y asequibles. Estas repercusiones en los grupos vulnerables varían de un Estado miembro a otro y es probable que los efectos sobre los precios se perciban con mayor intensidad en los Estados miembros, las regiones y la población con ingresos medios más bajos. No obstante, como consecuencia del aumento del precio de los combustibles por la tarificación del carbono, el comercio de derechos de emisión genera ingresos que pueden utilizarse para aliviar la carga que pesa sobre los grupos vulnerables.

Con el fin de abordar las repercusiones sociales y distributivas en los más vulnerables derivadas del comercio de derechos de emisión para los dos nuevos sectores de los edificios y el transporte por carretera, se crea un Fondo Social para el Clima (en lo sucesivo, «el Fondo»). La Comisión presentará los ajustes necesarios del marco presupuestario de la Unión como parte del próximo paquete de recursos propios, incluida una propuesta de modificación del marco financiero plurianual. En concreto, una parte de los ingresos procedentes del comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera irá a parar al presupuesto de la Unión y un porcentaje de este le corresponderá, en principio, al nuevo Fondo. Antes de que finalice el año, la Comisión también tiene la intención de presentar una propuesta de Recomendación del Consejo sobre el modo de abordar los aspectos sociales de la deseada transición ecológica.

El Fondo tiene por objetivo mitigar el impacto de la nueva tarificación del carbono sobre los precios, proporcionando financiación a los Estados miembros para apoyar sus políticas destinadas a abordar el impacto social del comercio de derechos de emisión en los hogares vulnerables, las microempresas vulnerables y los usuarios del transporte vulnerables. Esto debe lograrse, en particular, mediante medidas temporales de ayuda a la renta e inversiones orientadas a reducir a medio y largo plazo la dependencia de los combustibles fósiles a través de una mayor eficiencia energética de los edificios, la descarbonización de la calefacción y la refrigeración de los edificios, incluida la integración de la energía renovable y

la garantía de un mejor acceso a la movilidad y el transporte de emisión cero y de baja emisión.

El Fondo empezará a funcionar durante los dos últimos años del Instrumento de Recuperación y del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, que son medidas de la Unión para mitigar el impacto económico y social de la pandemia de COVID-19 y lograr que su economía y sociedad sean más sostenibles, resilientes y estén mejor preparadas para los retos y las oportunidades que presentan las transiciones ecológica y digital. La ejecución del Fondo, que debe continuar hasta 2032, será coherente con esas medidas anteriores. Del mismo modo, el Fondo de Transición Justa se financia con cargo al marco financiero plurianual y finalizará en 2027. Por tanto, el Fondo debe seguir funcionando durante cinco años más.

El Reglamento establece el contenido del plan social para el clima que debe presentar cada Estado miembro y enumera las acciones subvencionables y no subvencionables.

La dotación financiera del Fondo es de 23 700 millones de euros para el período 2025-2027 y de 48 500 millones de euros para el período 2028-2032, lo que corresponde en principio al 25 % de los ingresos que se esperan obtener de la subasta de derechos de emisión en el marco del comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera.

b) Ámbito competencial.

Las bases jurídicas elegidas son el artículo 91, apartado 1, letra d), que dispone que para la aplicación del artículo 90 (relativo a la política común de transportes), “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: (...) d) cualesquiera otras disposiciones oportunas”; el artículo 192 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que prevé que el Parlamento Europeo y el Consejo decidan “con arreglo al procedimiento legislativo ordinario

y previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, (...) las acciones que deba emprender la Unión para la realización de los objetivos fijados en el artículo 191”, previendo éste último que la política de la Unión en el ámbito del medio ambiente contribuirá a alcanzar los siguientes objetivos: la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente, el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente y, en particular, a luchar contra el cambio climático; y el artículo 194, apartado 1, letra c): “En el marco del establecimiento o del funcionamiento del mercado interior y atendiendo a la necesidad de preservar y mejorar el medio ambiente, la política energética de la Unión tendrá por objetivo, con un espíritu de solidaridad entre los Estados miembros: (...) c) fomentar la eficiencia energética y el ahorro energético así como el desarrollo de energías nuevas y renovables;”.

2. Análisis de las exigencias derivadas del principio de subsidiariedad.

Tal y como determina el art. 5 del Tratado de la Unión Europea (versión consolidada), en los ámbitos que no sean de su competencia exclusiva, 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.

Por otra parte, los criterios que han sido definidos por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para proceder al examen de un acto comunitario desde la óptica del respeto al principio de subsidiariedad son dos: 1) determinar, en primer lugar, si la competencia a la que recurre el legislador comunitario es exclusiva de la Unión y, a continuación, en el caso en que no fuera una competencia exclusiva, 2) determinar si el objetivo de la acción adoptada puede lograrse mejor a nivel comunitario. Al primer criterio ya se ha respondido, de manera que procede referirse al segundo.

El Protocolo nº 2, sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, establece en su art. 5 lo siguiente:

“Los proyectos de actos legislativos se motivarán en relación con los principios de subsidiariedad y de proporcionalidad. Todo proyecto de acto legislativo debería incluir una ficha con pormenores que permitan evaluar el cumplimiento de los principios de subsidiariedad y de proporcionalidad. Esta ficha debería incluir elementos que permitan evaluar el impacto financiero y, cuando se trate de una directiva, sus efectos en la normativa que han de desarrollar los Estados miembros, incluida, cuando proceda, la legislación regional. Las razones que justifiquen la conclusión de que un objetivo de la Unión puede alcanzarse mejor en el plano de ésta se sustentarán en indicadores cualitativos y, cuando sea posible, cuantitativos. Los proyectos de actos legislativos tendrán debidamente en cuenta la necesidad de que cualquier carga, tanto financiera como administrativa, que recaiga sobre la Unión, los Gobiernos nacionales, las autoridades regionales o locales, los agentes económicos o los ciudadanos sea lo más reducida posible y proporcional al objetivo que se desea alcanzar”.

El principio de subsidiariedad establece que solo podrán tomarse medidas a nivel de la UE cuando sean más eficaces que la actuación individual de los Estados miembros a nivel nacional, regional o local. El mecanismo de control de la subsidiariedad, que se aplica en los ámbitos de competencia compartida entre la UE y los Estados miembros, permite a los parlamentos nacionales manifestar su posición cuando consideren que una iniciativa legislativa de la UE no respeta este principio, posición que ha de ser tenida en cuenta por la Comisión Europea.

Por otro lado, existe un consenso general en asumir como válidos una serie de criterios a tener en cuenta para valorar si la propuesta legislativa europea cumple esta condición, a saber: si el asunto que se considera presenta aspectos transnacionales; si las actuaciones de

los Estados miembros, en ausencia de regulación comunitaria, entrarían en conflicto con los requisitos del Tratado o perjudicarían considerablemente los intereses de los Estados miembros; o, finalmente, si la actuación comunitaria proporcionaría claros beneficios debido a su escala o a sus efectos en comparación con la actuación individualizada de los Estados miembros.

El Fondo se establece con el fin de complementar el comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera que debe aplicarse en toda la Unión. La aplicación de un precio uniforme para las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los edificios y del transporte por carretera tendrá un impacto desigual en los distintos Estados miembros y regiones. El Fondo proporcionará apoyo a los Estados miembros para que puedan financiar un conjunto coherente de medidas, como una ayuda directa a la renta temporal y las inversiones que se consideren necesarias para cumplir los objetivos climáticos de la Unión y, en particular, para garantizar una calefacción, una refrigeración y una movilidad asequibles y sostenibles. El apoyo debe reflejar la diversidad de situaciones de los Estados miembros y sus regiones, teniendo en cuenta los mapas regionales de pobreza energética y los mapas de zonas remotas y rurales con malas comunicaciones por carretera o ferrocarril. Estas medidas e inversiones, incluida la ayuda directa a la renta temporal, beneficiarán a los hogares, las microempresas y los usuarios del transporte que sean vulnerables y se vean especialmente afectados por el comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera, ya que se espera que las entidades reguladas repercutan los costes en los consumidores finales.

La financiación con cargo al presupuesto de la Unión se concentra en acciones cuyos objetivos no pueden lograr en grado suficiente y por sí solos todos los Estados miembros («prueba de necesidad») y en las que la intervención de la Unión puede aportar un valor añadido frente a la actuación de los Estados miembros por separado. En este caso, las necesidades específicas de los distintos Estados miembros se reflejan en la metodología de asignación. Asimismo, la creación de un programa de la Unión garantiza que todos los

Estados miembros puedan tomar medidas para complementar la acción por el clima a escala de la Unión. Los Estados miembros serán los responsables de diseñar y seleccionar las medidas e inversiones, ya que están mejor situados para que estas medidas reflejen las particularidades nacionales.

Los Estados miembros deben presentar un conjunto completo de medidas e inversiones que se financiarán con cargo al Fondo, como sus planes sociales para el clima, que deben presentarse junto con la actualización de sus PNIEC, de conformidad con el Reglamento sobre la gobernanza.

Para lograr una transición ecológica rápida y sólida en la que nadie se quede atrás se necesita una actuación a nivel de la Unión. Por tanto, se debe actuar a nivel de la Unión para coordinar una respuesta adecuada a los retos sociales derivados del comercio de derechos de emisión para los sectores de los edificios y el transporte por carretera («prueba de eficacia»). Los Estados miembros en solitario no pueden lograr este objetivo en grado suficiente y la intervención de la Unión puede aportar un valor añadido mediante el establecimiento de instrumentos destinados a apoyar financieramente a los Estados miembros en lo que se refiere al diseño y la ejecución de las tan necesarias medidas e inversiones.

La propuesta, si bien no entra en el ámbito de competencia exclusiva de la UE, respeta el principio de subsidiariedad en la medida en que, para lograr una transición ecológica rápida y sólida en la que nadie se quede atrás, se necesita una actuación a nivel de la Unión. Por tanto, es necesaria una actuación a nivel europeo para coordinar una respuesta adecuada a los retos sociales derivados del comercio de derechos de emisión para los sectores de los edificios y el transporte por carretera («prueba de eficacia»). Los Estados miembros en solitario no pueden lograr este objetivo en grado suficiente («prueba de necesidad») y la intervención de la Unión puede aportar un valor añadido mediante el establecimiento de

instrumentos destinados a apoyar financieramente a los Estados miembros en lo que se refiere al diseño y la ejecución de las tan necesarias medidas e inversiones.

A pesar de respetar el principio de subsidiariedad, la base jurídica específica para la ultraperiferia que ofrece el artículo 349 del TFUE debería permitir una adaptación de la política de la contribución del transporte al objetivo de la Unión Europea de reducir las emisiones en el conjunto de la economía y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial a las singularidades de la ultraperiferia, tal y como estas se han puesto reiteradamente de manifiesto, por lo que se considera que se deberían de haber adoptado medidas específicas en este ámbito, para las regiones ultraperiféricas.

Por otro lado, La propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad en el sentido de que no va más allá de lo imprescindible para alcanzar el objetivo fijado a escala de la Unión, ni de lo necesario a tal efecto.

3. Carga financiera y administrativa.

En cuanto a las cargas administrativas y financieras de la propuesta, la dotación total financiera del Fondo para el período 2025-2032 será de 72200 millones de euros a precios corrientes. La Comisión propondrá en breve una modificación específica del Reglamento relativo al marco financiero plurianual para el período 2021-2027 con el fin de incorporar un gasto adicional de la Unión por un importe de 23700 millones de euros para el período 2025-2027. El gasto debe adelantarse para preceder y acompañar una introducción fluida del nuevo RCDE. El importe de 48500 millones EUR para el período 2028-2032 está sujeto a la disponibilidad de fondos dentro de los límites máximos anuales del marco financiero plurianual aplicable a que se refiere el artículo 312 del TFUE, para el que la Comisión presentará una propuesta antes del 1 de julio de 2025.

En principio, la dotación financiera del Fondo debe corresponder al 25 % de los ingresos previstos procedentes de la inclusión de los edificios y el transporte por carretera en el ámbito de aplicación de la Directiva RCDE, dada su relación directa con el nuevo RCDE. La propuesta de modificación de la Decisión sobre el sistema de recursos propios establecerá la forma en que los Estados miembros deben poner a disposición del presupuesto de la Unión los ingresos necesarios en concepto de recursos propios.

Para el período 2025-2032, el Fondo se financiará, por tanto, con los recursos propios del presupuesto de la Unión, incluidos a partir de 2026 los ingresos procedentes del comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera, tal como se prevé en la modificación de la Decisión sobre el sistema de recursos propios que la Comisión presentará en breve. El Fondo debe aplicarse un año antes de la introducción del precio del carbono en el nuevo RCDE.

La distribución anual de los compromisos presupuestarios se calibrará en consonancia con el objetivo del Fondo. El resultado es un perfil de anticipo, en consonancia con los objetivos del Fondo para paliar los efectos de la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva RCDE en los hogares vulnerables, las microempresas vulnerables y los usuarios del transporte vulnerables. Con el fin de anticipar los efectos de la ampliación, en 2025 ya estará disponible algún apoyo.

Los compromisos presupuestarios se desglosarán en tramos anuales distribuidos a lo largo de dos períodos plurianuales 2025-2027 y 2028-2032, correspondientes al actual y al próximo MFP y en consonancia con un calendario indicativo para la realización de los hitos y objetivos correspondientes incluidos en la Decisión de la Comisión por la que se aprueben los planes sociales para el clima de los Estados miembros.

Los pagos de las asignaciones financieras al Estado miembro se efectuarán una vez completados los hitos y objetivos correspondientes acordados e indicados en el plan social

para el clima del Estado miembro tal y como fue aprobado y a reserva de la financiación disponible. Los pagos se efectuarán sobre la base de la Decisión por la que se autoriza el desembolso de la asignación financiera.

Con el fin de facilitar la ejecución oportuna de las medidas e inversiones objeto de apoyo, se espera que la planificación de los hitos y objetivos de ajuste al calendario de los compromisos presupuestarios anuales, lo cual permitirá una rápida velocidad de absorción del Fondo. Los pagos finales se efectuarán en 2032, de conformidad con el plazo para la consecución de todos los hitos y objetivos.

Los Estados miembros deben financiar al menos el 50 % de los costes totales de los planes sociales para el clima. Deben utilizar parte de sus ingresos previstos procedentes de la inclusión de los edificios y el transporte por carretera en el ámbito de aplicación de la Directiva RCDE, sin perjuicio del inicio del Fondo en 2025.

No se acompaña en la documentación remitida por las Cortes Generales, un análisis de las eventuales cargas administrativas para las autoridades nacionales, regionales o locales, agentes económicos o ciudadanos, derivadas de la nueva regulación, con lo cual no es posible pronunciarse al respecto; ni tampoco la fórmula a través de la cual se procedería al reparto de las eventuales cargas.

4. Consideración de los aspectos locales y regionales en la consulta y análisis del impacto.

El Parlamento de Canarias no ha sido objeto de consulta previa a la elaboración de la propuesta que hoy se somete a su valoración en el marco del mecanismo de control del principio de subsidiariedad. Tampoco nos consta que lo haya sido el Gobierno de Canarias.

Por otro lado, no se acompaña al texto de la propuesta legislativa europea el documento de evaluación de impacto que, eventualmente, las Cortes Generales hayan podido haber elaborado en relación con la misma.

Se reitera la conveniencia de haber incluido en un apartado independiente las singularidades de la ultraperiferia en el seno de la iniciativa.

5.- Otras observaciones.

El actual art. 349 TFUE dispone que el Consejo, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo, adoptará medidas específicas orientadas, en particular, a fijar las condiciones para la aplicación de los Tratados en dichas regiones, incluidas las políticas comunes, sobre la base de un dato objetivo: la situación estructural social y económica de Guadalupe, la Guayana Francesa, Martinica, la Reunión, San Bartolomé, San Martín, las Azores, Madeira y las islas Canarias –esto es, de las denominadas Regiones Ultraperiféricas (RUPs)- caracterizadas por su gran lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y clima adversos y dependencia económica de un reducido número de productos, factores cuya persistencia y combinación perjudican gravemente a su desarrollo.

La adopción de esas medidas específicas se hará, según prevé dicho precepto, teniendo en cuenta las características y exigencias especiales de las Regiones Ultraperiféricas y en ámbitos, entre otros, tales como las políticas aduanera y comercial, la política fiscal, las zonas francas, las políticas agrícola y pesquera, las condiciones de abastecimiento de materias primas y de bienes de consumo esenciales, las ayudas públicas y las condiciones de acceso a los fondos estructurales y a los programas horizontales de la Unión.

Esta iniciativa legislativa, como cualquier propuesta que incida en la obligatoriedad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, podría llegar a tener un enorme impacto sobre las Regiones Ultraperiféricas. Dada la lejanía de las RUP y su enorme

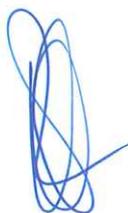
dependencia del transporte aéreo y marítimo para garantizar su conectividad, es necesario que cualquier propuesta legislativa en el ámbito de la reducción de las emisiones de carbono a la hora de declinarse de manera concreta mantenga un justo equilibrio entre el imperativo medioambiental, la necesidad de accesibilidad y los altos costes sociales que deberán soportar sus ciudadanos. Por ello, será necesario vigilar que toda medida concreta que se adopte para alcanzar este objetivo de reducción contenga las necesarias medidas derogatorias en favor de las RUP (tal como expresó la XXIV Conferencia de Presidentes de las Regiones Ultraperiféricas reunida en San Martín el 6 y 7 de febrero de 2020 en su Declaración Final), en el sentido que el órgano competente del Gobierno de Canarias en este ámbito proponga

La iniciativa legislativa no incluye medidas específicas adaptadas a Canarias y al resto de las regiones ultraperiféricas al amparo del artículo 349 del TFUE. No obstante, podría plantearse una modulación en favor de las RUP al amparo de dicha base jurídica, dado que éstas cuentan con un sistema energético aislado, sin conexiones a la red europea, y que tienen un acceso muy limitado a soluciones de movilidad y transporte alternativas y asequibles por lo que podrían ser objeto de las medidas temporales de ayuda de la propuesta, tal y como fueron tenidas en cuenta de manera singularizada en el Fondo de transición justa durante su aprobación.

En consecuencia, se estima favorable la propuesta toda vez que no incurre en ninguna limitación, ni obstáculo formal o material derivado del derecho la Unión Europea para que no pueda ser adoptado. No obstante, se ha de reiterar que la base jurídica específica para la ultraperiferia que ofrece el artículo 349 TFUE debería permitir una valoración del impacto de la medida del sistema de comercio de los derechos de emisión en las RUPs, más aún dadas las condiciones de lejanía, insularidad y fragmentación territorial que padecen estas regiones y, consecuentemente, se considera que es posible, conveniente y necesario, en esta misma norma o en su desarrollo posterior, adoptar medidas específicas en este ámbito para las

RUPs, pues las propuestas se estiman insuficientes y contrarias a la singular condición jurídicamente reconocida a estas regiones.

Además, tal y como se concluyó en el Dictamen de la Comisión de Estudio Sobre el Escenario de la Unión Europea para 2021-2027, aprobado por el Pleno de esta Cámara el día 29 de septiembre de 2021, se ha de destacar, en particular, la necesidad de aplicar exenciones o compensaciones en las regiones ultraperiféricas, tanto a las cargas fiscales que se puedan imponer por motivos medioambientales, como en el marco de los sistemas europeos de comercio de derechos de emisión, incluyendo en ese tratamiento específico las conexiones interinsulares y con el exterior.



Ventura del Carmen Rodríguez Herrera



Juan Manuel García Casañas



Jesús Ramón Ramos Chinaa

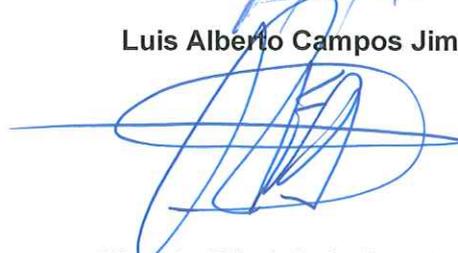
Parlamento de Canarias, a 15 octubre de 2021



Juan Manuel García Ramos



Luis Alberto Campos Jiménez



Ricardo Fdez. de la Puente Armas