



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 64

Pág. 1

PARA LA UNIÓN EUROPEA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. GERARDO CAMPS DEVESA

Sesión núm. 28

celebrada el martes 28 de mayo de 2013
en el Palacio del Congreso de los Diputados

Página

ORDEN DEL DÍA:

Pregunta:

- De la diputada doña Laura Carmen Seara Sobrado, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre inspecciones llevadas a cabo por técnicos de la Oficina Europea de Lucha Contra el Fraude (OLAF) en la Diputación de Ourense. (Número de expediente del Congreso 181/000255 y número de expediente del Senado 683/000053) 2

Debate sobre control de subsidiariedad de iniciativas legislativas de la Unión Europea:

- Propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) número 577/98 del Consejo, relativo a la organización de una encuesta muestral sobre la población activa en la Comunidad (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2013) 155 final] [2013/0084 (COD)]. (Número de expediente del Congreso 282/000192 y número de expediente del Senado 574/000125) 3
- Propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la financiación plurianual de la actuación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima en el ámbito de la lucha contra la contaminación causada por buques y la contaminación marina causada por instalaciones de hidrocarburos y de gas (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2013) 174 final] [2013/0092 (COD)] [SWD (2013) 101 final]. (Número de expediente del Congreso 282/000193 y número de expediente del Senado 574/000126) 5
- Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de marcas (Refundición) (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2013) 162 final] [2013/0089 (COD)] [SWD (2013) 95 final] [SWD (2013) 96 final]. (Número de expediente del Congreso 282/000194 y número de expediente del Senado 574/000127) 8

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 2

- Propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) número 207/2009 sobre la marca comunitaria (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2013) 161 final] [2013/0088 (COD)] [SWD (2013) 95 final] [SWD (2013) 96 final]. (Número de expediente del Congreso 282/000197 y número de expediente del Senado 574/000130) 8
- Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los requisitos de entrada y residencia de los nacionales de terceros países con fines de investigación, estudios, intercambio de alumnos, prácticas remuneradas y no remuneradas, servicios de voluntariado y colocación au pair (Refundición) [COM (2013) 151 final] [2013/0081 (COD)] [SWD (2013) 77 final] [SWD (2013) 78 final]. (Número de expediente del Congreso 282/000195 y número de expediente del Senado 574/000128) 11
- Propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a medidas para reducir el coste del despliegue de las redes de comunicaciones electrónicas de alta velocidad (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2013) 147 final] [2013/0080 (COD)] [SWD (2013) 73 final] [SWD (2013) 74 final]. (Número de expediente del Congreso 282/000196 y número de expediente del Senado 574/000129)..... 14
- Propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas para la vigilancia de las fronteras marítimas exteriores en el marco de la cooperación operativa coordinada por la Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea [COM (2013) 197 final] [2013/0106 (COD)]. (Número de expediente del Congreso 282/000198 y número de expediente del Senado 574/000131) 16
- Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2013) 195 final] [2013/0105 (COD)] [SWD (2013) 108 final] [SWD (2013) 109 final]. (Número de expediente del Congreso 282/000199 y número de expediente del Senado 574/000132) 20

Se abre la sesión a las doce y diez minutos del mediodía.

PREGUNTA:

- DE LA DIPUTADA DOÑA LAURA CARMEN SEARA SOBRADO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE INSPECCIONES LLEVADAS A CABO POR TÉCNICOS DE LA OFICINA EUROPEA DE LUCHA CONTRA EL FRAUDE (OLAF) EN LA DIPUTACIÓN DE OURENSE. (Número de expediente del Congreso 181/000255 y número de expediente del Senado 683/000053).

La señora **VICEPRESIDENTA** (Álvarez de Toledo Peralta Ramos): Señorías, vamos a comenzar la sesión de la Comisión Mixta para la Unión Europea. Como asunto previo, quiero comentarles que ha habido un pequeño cambio en el orden del día. A petición del Gobierno, y con el acuerdo de la diputada del grupo proponente, se somete a consideración de la Comisión retirar el primer punto del orden del día, la pregunta oral, para que sea tramitada en la Comisión de Hacienda y Administraciones Públicas. Si están de acuerdo, lo podemos aprobar por asentimiento. (**Asentimiento**). Queda aprobado.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 3

DEBATE SOBRE CONTROL DE SUBSIDIARIEDAD DE INICIATIVAS LEGISLATIVAS DE LA UNIÓN EUROPEA:

- **PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO (CE) NÚMERO 577/98 DEL CONSEJO, RELATIVO A LA ORGANIZACIÓN DE UNA ENCUESTA MUESTRAL SOBRE LA POBLACIÓN ACTIVA EN LA COMUNIDAD (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 155 final] [2013/0084 (COD)]. (Número de expediente del Congreso 282/000192 y número de expediente del Senado 574/000125)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Álvarez de Toledo Peralta Ramos): Pasamos al segundo punto del orden del día, debate sobre control de subsidiariedad de iniciativas legislativas. La primera es la propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento número 577/98 del Consejo, relativo a la organización de una encuesta muestral sobre la población activa en la Comunidad.

Para presentar el informe, tiene la palabra la senadora señora Sanín.

La señora **SANÍN NARANJO**: Tras el informe 23/2013, relativo a la propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se modifica el Reglamento 577/98 del Consejo, relativo a la organización de una encuesta muestral sobre la población activa en la Comunidad, tengo que decir, como ya es sabido por todos ustedes, que la encuesta de población activa ofrece datos trimestrales y anuales sobre el mercado laboral en España, siendo las principales características medidas por la encuesta: empleo según variables demográficas, sexo, edad, nacionalidad, estado civil, nivel educativo; situación profesional, subempleo, horas de trabajo, tipo de jornada, tipo de contrato, pluriempleo, etcétera; desempleo según variables demográficas, características del empleo anterior, métodos de búsqueda, duración de la búsqueda, etcétera. Señorías, para poder realizar las tareas que tiene asignadas, la Comisión necesita datos sobre la clasificación de los salarios por características socioeconómicas, así como en relación con diferentes formas de empleo remunerado, que son esenciales para analizar y comprender el mercado de trabajo y los cambios que se producen en la estructura de la población activa. Así pues, de todas estas variables se ofrece información trimestralmente y en forma de media anual; y anualmente también se publica información sobre las llamadas variables de submuestra, como sector de estudios, condiciones de trabajo específicas, turnos, trabajo en fines de semana, personas que trabajan en el establecimiento, responsabilidades de supervisión, etcétera, y las características del último empleo de las personas no ocupadas con experiencia profesional.

La encuesta de población activa de la Unión Europea es la mayor encuesta sobre los hogares en la Unión Europea. Los resultados que produce en materia de empleo, de desempleo y de personas que se encuentran fuera del mercado de trabajo constituyen el eje principal del sistema de información estadística sobre los mercados de trabajo de la Unión Europea. En particular, la EPA suministra los indicadores para tres de los objetivos principales de la estrategia europea 2020. Los institutos nacionales de estadística son responsables de seleccionar la muestra, preparar los cuestionarios, realizar las entrevistas directas en los hogares y transmitir los resultados a Eurostat, de conformidad con el sistema de codificación común, y de ahí la necesidad e importancia de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente reglamento. Cada año, la parte principal de la EPA se complementa con el denominado módulo *ad hoc*, y si bien la parte principal de la encuesta tiene el mismo interés a nivel nacional y europeo, los módulos *ad hoc*, que cambian cada año, sirven de fundamento para las iniciativas políticas europeas, entre las que se encuentran la estrategia europea de empleo, la iniciativa emblemática Juventud en Movimiento, la estrategia para la igualdad entre mujeres y hombres, la Agenda europea para la integración y el paquete de empleo. Esto significa, señorías, como así se dice en la exposición de motivos de esta propuesta de reglamento, que la producción sostenible de datos de alta calidad procedentes de los módulos *ad hoc* es de vital importancia para los responsables de la toma de decisiones en la Unión Europea.

Para la comparabilidad internacional de las estadísticas de población activa, los Estados miembros y las instituciones de la Comunidad deben medir el empleo y el desempleo aplicando la definición de empleo y desempleo de la OIT. La encuesta comunitaria de población activa es esencialmente la primera fuente de referencia y la que tiene mayor autoridad para informar sobre el mercado de trabajo en la Unión Europea, así como sobre salarios, variable fundamental para explicar el comportamiento del mercado de

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 4

trabajo, y debe ser un elemento estándar a fin de permitir un análisis más completo de los mercados de trabajo. La estrategia Europa 2020 y su iniciativa emblemática Juventud en Movimiento, precisan más información sobre la situación de los jóvenes en el mercado laboral. La comunicación de la Comisión sobre una iniciativa de oportunidades para la juventud de 2011 ha fomentado una actuación a escala europea en varios sectores prioritarios vinculados a la obtención del primer puesto de trabajo. La estrategia para la igualdad entre hombres y mujeres, que abarca el periodo 2010-2015, incluye medidas de conciliación de la vida laboral con la vida familiar como medio para conseguir la misma independencia económica de las mujeres y de los hombres.

El reglamento que se pretende modificar, señorías, establece los requisitos mínimos para organizar una encuesta muestral sobre la población activa que facilite datos estadísticos comparables sobre el nivel, la estructura y las tendencias del empleo y el desempleo en los Estados miembros. La naturaleza de cada una de las estadísticas es distinta y también se elabora de forma diferente. La EPA, por ejemplo, es una encuesta telefónica realizada por el Instituto Nacional de Estadística, sobre una amplia muestra de hogares, 65.000 aproximadamente, lo que supone alcanzar a unas 200.000 personas, y trata de reflejar las relaciones de los ciudadanos con el mercado de trabajo, ocupados, parados, activos e inactivos. Por el contrario, el paro registrado se obtiene de un acto administrativo sobre las personas que se apuntan en los servicios públicos de empleo. Así pues, los colectivos que mide cada estadística son distintos, porque la EPA pretende recoger a todas las personas desocupadas que buscan empleo, mientras que el paro registrado refleja solo los que se inscriben en las oficinas públicas de empleo. Además, debido a la metodología, este último dato también puede llegar a excluir a una parte de los registrados. Estas diferencias, señorías, hacen que la EPA publicada el pasado 25 de abril cifre el número de parados en 6.202.700 personas en el primer trimestre de este año, mientras que apenas diez días después el dato de paro registrado en abril reduce esa cantidad a 4.989.193 personas. Por ello la necesidad de homogeneizar las encuestas de población activa complementando o modificando elementos no esenciales del reglamento, y de ahí la importancia de los datos del empleo y el desempleo que exigen una coherencia entre los totales de dichos indicadores, tanto si proceden de la submuestra anual o de una media anual de las cuatro muestras trimestrales completas.

Analizada, señorías, la normativa interna del Estado, la Ley 12/1989, que regula la función estadística para fines estatales, al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.31º de la Constitución, la Ley 13/1996, sobre medidas fiscales, administrativas y del orden social, el Real Decreto 1658/2012 y las estadísticas incluidas en el Plan estadístico nacional 2013-2016, de cumplimiento obligatorio, entre otras, y cotejada con la propuesta de reglamento del Parlamento Europeo, por el que se pretende modificar el Reglamento 577/98, se ha de concluir que la propuesta de modificación que se plantea no vulnera en modo alguno el principio de subsidiariedad y proporcionalidad, a tenor del espíritu mismo de la Unión y sus objetivos de apoyar y completar la acción de los Estados miembros en virtud de las competencias que les son propias al Parlamento Europeo y al Consejo de adoptar medidas destinadas a fomentar la cooperación entre los Estados miembros mediante iniciativas para mejorar los conocimientos, desarrollar el intercambio de información y de buenas prácticas, promover fórmulas innovadoras y evaluar experiencias con exclusión de toda armonización de las disposiciones legales y reglamentarias de cada uno de los Estados; en definitiva, señorías, para establecer fórmulas de cooperación que en cada momento puedan resultar más idóneas para aprovechar al máximo las informaciones disponibles y evitar la duplicidad innecesaria de las operaciones de recogida de datos o cualesquiera otras.

Por los motivos antes expuestos, la Comisión Mixta para la Unión Europea entiende que la propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se pretende modificar el Reglamento 577/98 del Consejo, relativo a la organización de una encuesta muestral sobre la publicación activa en la Comunidad, ni vulnera el principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea ni el principio de proporcionalidad al no exceder de lo necesario para alcanzar dicho objetivo, conforme a lo dispuesto en el artículo 5 apartado 4 del Tratado de la Unión Europea.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Álvarez de Toledo Peralta Ramos): A continuación es el turno de los portavoces de los grupos parlamentarios. Por el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Gutiérrez del Castillo.

La señora **GUTIÉRREZ DEL CASTILLO**: En relación con la propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se modifica el Reglamento 577/98 del Consejo, relativo a la organización

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 5

de la encuesta sobre población activa en la Comunidad, mi grupo apoya el texto de la ponente al considerar que este reglamento respeta el principio de subsidiariedad y proporcionalidad. El vigente Reglamento 577/98 del Consejo, cuya modificación analizamos, ha permitido contar con un instrumento básico de conocimiento y análisis de la realidad del mercado de trabajo y, por tanto, ha favorecido el desarrollo de políticas económicas y sociales en el seno de la Unión Europea; ha permitido, además, apoyar y completar la acción de los Estados miembros, favorecer la cooperación, desarrollar los intercambios de información y evaluar las experiencias y las buenas prácticas.

La propuesta de modificación de este reglamento se debe, en mi opinión, a varias causas fundamentales, entre ellas, a la necesidad de su adaptación a lo establecido en el Tratado de funcionamiento de la Unión Europea en relación con las competencias de la Comisión Europea. Como saben sus señorías, la EPA de la Unión Europea es la mayor encuesta sobre hogares en Europa y suministra una valiosísima información en relación con el mercado de trabajo. A los institutos nacionales de estadística les corresponde y son responsables de seleccionar la muestra, de preparar los cuestionarios, de realizar las encuestas y transmitir los resultados, y todo ello en función de las normas comunes y directrices de la Organización Internacional de Trabajo. En esta nueva propuesta de reglamento a la Comisión se le atribuyen competencias de ejecución a fin de garantizar unas condiciones uniformes en relación, por una parte, con la transmisión de información estadística, en particular mediante la adopción de normas de control, con la codificación de las variables y con la lista de principios de redacción de las preguntas sobre la situación laboral. Además, con el nuevo reglamento se trata de que la Comisión esté en condiciones de hacer contribuciones financieras para el desarrollo de la encuesta.

Señorías, la encuesta de población activa europea es un instrumento de conocimiento del mercado de trabajo europeo y por ello es imprescindible para el desarrollo de políticas de la Unión en relación con el empleo, especialmente para el desarrollo de la estrategia de empleo de los jóvenes, de la estrategia de empleo de trabajadores de más edad y también para la igualdad entre hombres y mujeres y para el principio de conciliación. Además, es un instrumento de seguimiento y evaluación de los objetivos de la estrategia 2020 de la Unión Europea que plantea lograr un crecimiento basado en una economía inteligente, sostenible e integradora. Los cinco grandes objetivos en materia de empleo, innovación, educación, integración social y energía están cuantificados y, además, hay una atribución concreta de objetivos, también cuantificados, por país. En cuanto al empleo, se pretende lograr que el 75% de la población europea entre veinte y sesenta y cuatro años esté empleada. En nuestro país, la crisis y las políticas actuales para superarla están haciendo que España se aleje cada día más de este objetivo. Con tasas de desempleo que superan el 27%, el paro es nuestro principal desequilibrio, y las estadísticas, señorías, no engañan.

Por todo ello, el Grupo Socialista considera de interés el desarrollo de la competencia que esta propuesta de reglamento atribuye a la Comisión en materia de la encuesta sobre población activa en Europa y apoya el dictamen sobre el respeto del principio de subsidiariedad y proporcionalidad que hoy analizamos.

— PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A LA FINANCIACIÓN PLURIANUAL DE LA ACTUACIÓN DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD MARÍTIMA EN EL ÁMBITO DE LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN CAUSADA POR BUQUES Y LA CONTAMINACIÓN MARINA CAUSADA POR INSTALACIONES DE HIDROCARBUROS Y DE GAS (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 174 final] [2013/0092 (COD)] [SWD (2013) 101 final]. (Número de expediente del Congreso 282/000193 y número de expediente del Senado 574/000126)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Álvarez de Toledo Peralta Ramos): Pasamos ahora a debatir el tercer punto del orden del día, que es la propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la financiación plurianual de la actuación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima en el ámbito de la lucha contra la contaminación causada por buques y la contaminación marina causada por instalaciones de hidrocarburos y de gas.

Para presentar el informe tiene la palabra el senador señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Soy diputado.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 6

La señora **VICEPRESIDENTA** (Álvarez de Toledo Peralta Ramos): Perdón. Tiene la palabra el diputado señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Da igual, me he sentido muy honrado en ambas situaciones.

Señorías, agradezco la oportunidad que la Mesa de esta Comisión me ha proporcionado para poder participar como ponente en este punto. Me gustaría hacer hincapié en la extraordinaria relevancia que tiene el planteamiento comunitario de potenciación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Agradecería que tuviesen la amabilidad de aceptar que les haga una serie de consideraciones acerca del momento en el que nace la Agencia Europea de Seguridad Marítima. Señorías, esta separata que tengo en mis manos, y que muestro a los miembros de la Comisión, es de la revista de las Cortes Generales, del segundo cuatrimestre de 2008. Aunque me produzca cierto sonrojo, tengo que decirles que publiqué una monografía sobre la necesidad de una política marítima española integrada en la Unión Europea (**El señor presidente ocupa la Presidencia**). En ella hacía una descripción histórica rápida y decía que el 4 de mayo de 1970 el buque noruego *Polycommander* embarrancó contra la cara norte de las islas Cíes y en medio de un violento incendio se vertieron más de 15.000 toneladas de crudo. El 31 de octubre de 1970, el buque *Erkowitz* colisionó con el *Durtmond* a la altura de cabo Villano, produciéndose la caída al agua de bidones que contenían un producto insecticida que causaron importantes daños. El 12 de mayo de 1976, el superpetrolero *Urquiola* vertió en la bahía de A Coruña 40.000 toneladas de crudo, causando daños que tardarían quince años en remitir. El 5 de diciembre de 1987 el *Cason* encalló en los acantilados próximos a la playa de O Rostro, en Fisterra, y su carga incendiada de productos altamente tóxicos provocó una huida masiva de los vecinos de las localidades próximas a Santiago. El *Aegean Sea*, popularizado como *Mar Egeo*, el 3 de diciembre de 1992 embarrancó en las inmediaciones de la Torre de Hércules, en A Coruña, vertiendo cerca de 60.000 toneladas de petróleo. Diez años después de aquel desastre ecológico se produjo el hundimiento del buque *Prestige*, con unas excepcionales repercusiones de difícil evaluación que generaron una indignación social sin precedentes y que dañaron las costas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Francia, además de amenazar a Portugal, dañar profundamente el ecosistema marino, la vida animal del Atlántico noroccidental y la imagen de España a nivel mundial.

Es evidente que toda la costa de las rías altas, desde Ortigal hasta Fisterra, se encuentra constantemente expuesta a la acción y consecuencia de accidentes de un tráfico internacional de centenares de buques con cargamentos peligrosos y contaminantes. Esta ruta de tráfico internacional norte-sur y sur-norte entre Europa y el Mediterráneo, África y Asia, constituyen una realidad de navegación marítima de gran riesgo para las costas gallegas. Consiguientemente, parece razonable profundizar en la búsqueda de soluciones de monitorización y vigilancia de buques con cargamento de alto riesgo para su navegación por aguas internacionales y de control y dirección de su paso por el mar territorial. Este tipo de accidentes desgraciadamente no solo han afectado a las costas españolas, sino que han sido innumerables aquellos ocurridos en las proximidades de las costas de otros países europeos. Por ejemplo, diez meses después del hundimiento del *Erika* y unos dos años antes del hundimiento del *Prestige*, el carguero químico italiano *Levoli Sun*, que navegaba semihundido y con su tripulación de 14 hombres ya evacuada, se hundió en la mañana del 30 de octubre de 2000, a unos 20 kilómetros de la isla británica de Aldernay y a 35 kilómetros de la costa francesa, cuando un remolcador francés lo arrastraba hacia el puerto de Cherburgo. El carguero se hundió con 6.000 toneladas de productos químicos que transportaba, de los cuales 4.000 eran de estireno, producto tóxico e insoluble en agua, 1.000 toneladas de propanol y otras 1.000 de metil-etil-cetona que quedaron a unos 70 metros de profundidad.

Voy terminando esta descripción. Consecuencia de todos los accidentes, la conciencia ecológica ciudadana puesta de manifiesto de forma espectacular en toda España en los meses posteriores al hundimiento del *Prestige* ha evolucionado exigiendo dura y claramente a los poderes públicos la adopción de medidas para proteger al mar y al ecosistema marino. Se ha generado una gran hostilidad hacia los transportes marítimos de crudo, sus derivados y de todo tipo de productos tóxicos, de mercancías de productos peligrosos, de manera que ha crecido espectacularmente la exigencia a los poderes públicos de la adopción de medidas que reduzcan al mínimo los riesgos de accidentes y, en consecuencia, de deterioro del sistema marino en su conjunto. La conservación de la naturaleza y la preservación del medio ambiente son hoy en día preocupaciones generalizadas. Existe una tendencia a identificar únicamente la contaminación marina con la procedente de los buques, pero esta —y llamo la atención sobre esta consideración— viene a constituir el 20% de la global, correspondiendo el 80% restante a la que tiene su origen en tierra. Este mensaje es crucial para analizar este proyecto de reglamento del Parlamento

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 7

Europeo. Así continúa esta monografía que habla esencialmente de los excepcionales riesgos derivados del tráfico marítimo.

Señorías, les he hecho una especie de descripción histórica de accidentes marítimos que causaron impacto en el mundo entero. El último, en el 2002, el del *Prestige*. A raíz de aquel accidente las instituciones de la Unión Europea decidieron crear la Agencia Europea de Seguridad Marítima, cuyo origen hay que cifrarlo en los meses posteriores, en el 2002, pero en el 2004 se encomendó a dicha agencia una serie de tareas en el ámbito de la lucha contra la contaminación marina. Habida cuenta del carácter a largo plazo de la responsabilidad de la agencia en la lucha contra la contaminación sus tareas podían llevarse a cabo con eficacia y rigor si se dispusiera de la adecuada seguridad financiera por medio de un compromiso plurianual. Aquí es donde se plantea esta propuesta de este reglamento, un compromiso plurianual para aumentar la capacidad gestora de respuesta inmediata a incidentes vinculados a la contaminación marina, unos derivados de las embarcaciones que surcan las aguas internacionales transportando productos contaminantes y otros —aquí está la novedad precisamente— de industrias radicadas en tierra, que recordarán sus señorías en mi intervención precedente de dos minutos atrás indicaba que casi el 80% de la contaminación marina se debe a acciones procedentes de tierra.

La presente propuesta legislativa tiene como objetivo prorrogar la financiación plurianual durante el periodo comprendido entre 2014 y 2020. Señorías, en los puntos 4 y 5 de las consideraciones elaboradas por este ponente queda muy claramente referenciada la necesidad de apoyar esta propuesta comunitaria. En el punto 6 se habla de los nuevos elementos tecnológicos que, vía satélite, se han puesto en marcha para la localización de manchas marinas. En el punto 7 se habla de los equipamientos de buques, imágenes por satélite y asistencia especializada en el terreno. En el punto 8 se habla de la vigencia del reglamento de financiación multianual, que es preciso, porque un combate de estas características requiere financiación en periodos de tiempo no de una sola anualidad, sino superiores. En el punto 8 hago referencia al nuevo papel que se le asigna a la Agencia Europea de Seguridad Marítima en el control de la contaminación que producen los Estados ribereños, las industrias, la contaminación derivada de núcleos urbanos, etcétera. En los puntos 9 y 10 se sigue en esa línea, lo hago así a efectos de reducir esta intervención ya un poquitín extensa y soy consciente de ello.

Señorías, la propuesta que hacemos de no percibir en modo alguno daños al ámbito competencial propio de nuestro país, que tiene organizaciones de muy diferente índole, a las que no nos vamos a referir en estos instantes, cada vez más coordinadas entre sí, que van desde el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, a la Agencia Española de Seguridad Marítima, a Sasemar hasta los ámbitos competenciales del Ministerio de Fomento y de distintos ministerios. Desde luego, no vemos riesgo alguno de debilitamiento de nuestro ámbito competencial. En consecuencia, sometemos a la consideración de esta Comisión el voto favorable —y así lo pedimos— a esta propuesta de reglamento plurianual que hace la Comisión Europea.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Pintado.

El señor **PINTADO BARBANOJ**: Intervengo con rapidez.

Mostramos nuestro acuerdo con la resolución del informe que ha preparado don José Segura y que nos ha ilustrado con lo que consideramos una historia en relación con lo que ha sucedido en el mar durante los últimos cuarenta años que llevó a la Unión Europea a la creación de esta Agencia Europea de Seguridad Marítima, como ha dicho, en el 2002 y que en el 2004 tuvo el encargo específico de la vigilancia sobre el tema de los buques. Sabemos que el principio de subsidiariedad es la pieza clave en el funcionamiento y especialmente en la toma de decisiones de la Unión Europea, que tras la entrada en vigor del Tratado de Lisboa ha reforzado este principio y se trata de que valoremos en esta Comisión vigilar su correcta aplicación.

Entrando en la materia de lo que planteaba el diputado, señor Segura, no lo ha dicho hoy, pero se lo he oído decir en otras ocasiones —y manifiesto mi acuerdo— que el riesgo cero no existe. Todas las medidas que se puedan tomar en cuanto a la prevención y al seguimiento son imprescindibles para tratar de mitigar y limitar sus efectos al mínimo. El Grupo Popular entiende que esta prórroga de la financiación para el próximo marco financiero 2014-2020 respeta el principio de subsidiariedad practicado en la Unión Europea. Se trata de la unión de esfuerzos para la corresponsabilidad y coordinación entre los Estados miembros y la propia financiación. Es más, me atrevería a decir que de los informes que hasta ahora hemos valorado en esta Comisión este podría ser el tipo modelo de reglamento en el que quizá se pueda

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 8

visualizar de una forma más clara la correcta aplicación de este principio de subsidiariedad. Cómo en una materia en la que, por una parte, hay competencia exclusiva de la Unión Europea y, por otra parte, delegación de competencias con aspecto de codecisión en el ámbito competencial entre los Estados miembros y la propia Unión Europea, se han hecho los esfuerzos para coordinar y tratar de superar el problema que nos ocasionan no solamente los buques, como explicaba el señor Segura, sino también las propias instalaciones que hay en tierra respecto a la contaminación medioambiental. En cualquier caso, con todos estos aspectos consideramos que este reglamento garantiza durante los próximos años el objetivo previo con el que nació la Agencia Europea de Seguridad Marítima. El Gobierno de España no solamente está de acuerdo con el principio de subsidiariedad, sino que en su informe refleja el tema de la colaboración de los buques españoles para tratar de atajar este problema medioambiental.

El señor **PRESIDENTE**: Para que sus señorías puedan plantearse cuestiones relativas al trabajo fuera de la propia Comisión, he hecho un cálculo respecto a las votaciones y estas no se producirán antes de las dos de la tarde.

- **PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVA A LA APROXIMACIÓN DE LAS LEGISLACIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS EN MATERIA DE MARCAS (REFUNDICIÓN) (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 162 final] [2013/0089 (COD)] [SWD (2013) 95 final] [SWD (2013) 96 final]. (Número de expediente del Congreso 282/000194 y número de expediente del Senado 574/000127)**

- **PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO (CE) NÚMERO 207/2009 SOBRE LA MARCA COMUNITARIA (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 161 final] [2013/0088 (COD)] [SWD (2013) 95 final] [SWD (2013) 96 final]. (Número de expediente del Congreso 282/000197 y número de expediente del Senado 574/000130)**

El señor **PRESIDENTE**: Procedemos al debate de los puntos 4 y 5 del orden del día. Propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de marcas y propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento número 207/2009 sobre la marca comunitaria. Se ha recibido informe del Gobierno. Interviene, en primer lugar, para presentar el informe conjunto de ambas iniciativas el excelentísimo señor don José López Garrido.

El señor **LÓPEZ GARRIDO** (don José): Quiero empezar mi intervención con una pléyade de agradecimientos. En primer lugar, agradecimiento a la Mesa por encargarme este informe como diputado por Alicante y estando ubicada la Agencia de Marcas, la OAMI, la Oficina para la Armonización del Mercado Interior de la Unión Europea en nuestra capital, para mí es un honor y así recibo esta encomienda. En segundo lugar, a los servicios jurídicos y técnicos de esta Comisión por cuanto cada vez más la información, si antes no difícil era encontrarla, pero había que buscarla, lo cierto es que en los últimos tiempos la información se nos trae y quiero mostrar mi mayor agradecimiento a la facilitación que ello proporciona a la hora de elaborar los informes. En tercer lugar, a los servicios tanto del Ministerio de Industria, como del de Asuntos Exteriores, a través de la Secretaría de Estado para la Unión Europea, con todos los que me he puesto en contacto para elaborar este informe y muy especialmente a la propia OAMI, ubicada en Alicante desde el año 1994, que es un gran valor para nuestra provincia y para toda España, pero por estar ahí pegada a nuestra costa quiero hacer especial hincapié a esa importancia. Esta oficina ha recibido más de 1.140.000 solicitudes de registro de marcas, que es un dato ciertamente importante, y más de 690.000 solicitudes de diseño comunitario. Me congratulo de informar a esta Comisión, por los datos de la propia OAMI, que nuestro país es el quinto país europeo en solicitud de marca comunitaria, es el sexto en solicitud de diseño industrial, con lo que tiene una especial relevancia a la hora de valorar la inquietud, la iniciativa y el espíritu emprendedor de nuestras empresas y de nuestra industria. Me congratula aún más decir que dentro de las provincias españolas Alicante es la segunda en solicitud de marca comunitaria, únicamente precedida por Barcelona y detrás están Madrid y Valencia, por lo que como diputado por Alicante tengo una especial satisfacción de reconocer ese espíritu emprendedor y esa iniciativa de

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 9

nuestras empresas a la hora de proteger sus marcas. Al final las marcas sirven para distinguir productos, para que se conozcan los productos y los servicios de las empresas y con ello, las empresas, a través de esa marca reconocida, obtienen clientes. La marca aporta valor y crecimiento a estas empresas, también favorece que desde la iniciativa privada se invierta en innovación, desarrollo e investigación y generan un constante proceso de mejora del que todos nos sentimos beneficiados porque a la postre favorece la creación de empleo.

La Unión Europea tuvo esto meridianamente claro desde el año 1989 en el que aprobó la primera directiva de marcas. Digo primera, porque a lo largo de mi breve exposición, esta cuestión será abordada. En el año 1994 se aprueba el reglamento de la marca comunitaria intentando que hubiera un sistema único de registro de los derechos de estas marcas y que surtiera iguales efectos en toda la Unión Europea. De ahí que se encomendara después a la Oficina de Armonización del Mercado Interior la responsabilidad del registro y la administración de estas marcas comunitarias. El objetivo común de este paquete que conforma la refundición de la directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de marcas y, en paralelo, la propuesta de modificación del reglamento es fomentar la innovación, a la que hemos hecho referencia, el crecimiento económico, hacer que los sistemas de registro de marcas de toda la Unión Europea resulten más accesibles y eficientes para las empresas gracias a una reducción de costes, de complejidad, aumentando la rapidez, la previsibilidad y la seguridad jurídica.

Si me lo permiten, abordaré en primer lugar la cuestión del reglamento. El reglamento es una institución jurídica comunitaria intrínsecamente europea que regula los procedimientos para inscribir una marca comunitaria. Desde esta primera definición podemos colegir que la competencia de la Unión Europea a la hora de modificar un reglamento que regula estos procedimientos no ofrece mayor discusión. La modificación del reglamento no propone un nuevo sistema, sino una modernización de las disposiciones vigentes adaptando terminología al Tratado de Lisboa, adaptando las disposiciones al enfoque común de las agencias descentralizadas —de ahí que entre en la gobernanza de la Agencia de Marcas por cuanto se parte de ese enfoque común que irá siendo trasladado a cada una de las agencias descentralizadas de la Unión—, simplifica los procedimientos de solicitud del registro de marcas —pretende con ello acrecentar la seguridad jurídica aclarando disposiciones y suprimiendo ambigüedades— y establece un marco adecuado para la cooperación entre la OAMI y las oficinas nacionales a fin de promover la convergencia de las prácticas y desarrollar herramientas comunes. También aborda una reducción de las tasas en un 50%, algo que es importante para las empresas que quieran acudir a esa marca comunitaria. Con esto concluyo la parte que afecta al reglamento, es bastante evidente que la competencia de la Unión, desde el punto de vista del análisis de subsidiariedad, no merece discusión en este punto. En el informe digo que es absolutamente palmario que esta competencia le corresponda a la Unión a la hora de organizar los procedimientos de la marca comunitaria y la agencia que le es propia, que se encarga de gestionar esta materia.

Desde algunas posiciones nacionales se ha planteado alguna cuestión con respecto a la directiva, más que desde el punto de vista de la subsidiariedad, desde el punto de vista de la proporcionalidad, porque en la misma se aborda una mayor estandarización de los procedimientos que tienen por objeto regular la inscripción en el registro de las marcas nacionales. Quisiera hacer una reflexión que después de mi discurso —si se me permite— intelectual interno en la medida de mis humildes posibilidades, abordada esta cuestión de si se podría plantear la proporcionalidad, les expongo a sus señorías el discurso lógico que me lleva a entender que no hay tal cuestión de vulneración de la proporcionalidad. Cuando se aborda esta primera directiva se la llamó ya primera directiva, lo que parecía anunciar que vendría una regulación posterior. Esta primera directiva se aseguró de que los registros de marcas nacionales estaban sujetos y se sometían a las mismas condiciones sustantivas de registrabilidad y disfrutaban del mismo nivel de protección bajo las leyes de los Estados miembros. La directiva no buscó en absoluto —y así quedó plasmado— una aproximación legislativa, sino una armonización de las provisiones sustantivas. Me explico, que todos tuviéramos claro qué era una marca, cuáles eran los derechos que se derivaban de ese registro de la marca comunitaria, pero aquella primera directiva dejó expresamente desarmonizadas —así aparece en los documentos a los que hemos tenido acceso— las normas de procedimiento respecto al registro, revocación y nulidad de las marcas nacionales. El reglamento de la marca comunitaria estableció unos sistemas que nos proporcionaban un procedimiento único para registrar esa marca comunitaria, con iguales efectos a lo largo de la Unión Europea, pero no tocó en absoluto los procedimientos nacionales. La directiva partía de un principio establecido en el considerando sexto del preámbulo del reglamento de la marca comunitaria que es el principio de coexistencia. De acuerdo con este principio, la legislación de la marca comunitaria no reemplaza la legislación de marcas de los Estados miembros, solamente provee de un marco legal adicional para facilitar una eficiente y efectiva

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 10

protección a lo largo de la Unión Europea. Como resultado de ello, el sistema comunitario y el sistema nacional coexisten. No debemos olvidar que la coexistencia no significa que estos sistemas existan meramente en paralelo, sino que deben complementarse y hacerse cada vez más armónicos. En el transcurso de estos muchos años que han pasado desde la primera directiva se han evidenciado determinadas disfunciones que pretende abordar esta directiva. A veces son disfunciones muy prácticas, por ejemplo, la OAMI, en su labor de cooperación con las oficinas nacionales de los distintos Estados miembros se encuentra con algunos problemas muy evidentes. Tal es la dispersión normativa que existe en la Unión Europea respecto a las marcas nacionales que cuando la OAMI facilita herramientas —que es uno de los puntos que se abordan tanto en el reglamento como en la directiva— para que estas oficinas nacionales puedan gestionar con mayor facilidad, eficiencia y eficacia el registro de las marcas —insisto— nacionales, se encuentra con que los procedimientos son tan dispares que esas herramientas, en este caso, informáticas son absolutamente inaplicables. De manera que una herramienta que se hace de hecho, que es eficiente, que está contrastada y testada en la Oficina de Armonización del Mercado Interior y que las oficinas nacionales desearían poder utilizarla, a menudo se encuentran con la imposibilidad material de que esto se pueda hacer. Como consecuencia de estas disfunciones prácticas que afectan al armónico funcionamiento necesario, esa coexistencia, pero complementándose, de las legislaciones nacionales y europeas, lleva a que la directiva aborde aspectos que forzarán necesariamente a que las distintas legislaciones nacionales en materia de marcas deban ser armonizadas y sea traspuesta la directiva.

Esa duda que les planteaba en este punto segundo al abordar la directiva respecto a la proporcionalidad, este ponente la vio superada al profundizar algo más en esta cuestión. Al no haber tenido esta materia armonización alguna a lo largo de estos lustros puede llamar algo más la atención, pero de sobra sabemos que en otro tipo de materias, como la seguridad marítima, de la que acabamos de hablar, o del espacio ferroviario único o del medioambiente, etcétera, estamos más que acostumbrados a que las normativas nacionales se adapten a las normativas comunitarias. En este caso parece oportuno y necesario que en aras de esa mayor eficacia y complementariedad debamos aceptar como proporcional, si ya dábamos por supuesto el cumplimiento del principio de subsidiariedad, que también se vea cumplida la proporcionalidad. De ahí el informe que someto a la consideración de la Comisión y que es favorable al cumplimiento de ambos principios en ambos expedientes, el de la directiva y el de reglamento de marcas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor López Garrido, don Diego.

El señor **LÓPEZ GARRIDO** (don Diego): Vamos a votar favorablemente el informe que ha defendido el señor López Garrido, don José. En todo caso, quisiéramos hacer alguna consideración, porque no es algo totalmente pacífico, como ha adelantado, sobre esto que se nos plantea, que es una cuestión de extraordinaria importancia: las marcas en el tráfico comercial. Sin duda, la marca es el más antiguo bien de propiedad industrial. Cuando se hablaba de propiedad industrial en términos genéricos, incluyendo lo industrial propiamente dicho que luego pasará a ser el derecho de las patentes. Lo más intelectual, porque, en definitiva, la marca tiene un aspecto más de propiedad intelectual, que no es exactamente propiedad industrial. Desde siempre los fabricantes y los artesanos han venido defendiendo y distinguiendo sus productos y no solo sus productos, sino también sus servicios más intangibles respecto a otros similares en el mercado. De ahí que haya toda esa regulación de la marca muy desarrollada, donde ha habido una extensión de sus contenidos. La marca se define en la Ley española de Marcas, en el artículo 4, como todo signo susceptible de representación gráfica. Esto está tomado de la legislación europea. Además se amplía el concepto de sujeto titular a la empresa, sustituyéndola por la vieja expresión persona. La función económica de la marca, que es lo que aparentemente todo el mundo puede deducir que le da sentido a la marca y a su regulación jurídica, tiene muchas otras funciones: no solo distintiva, sino atributiva de calidad; condensadora y catalizadora de lo que se ha llamado el *good will* empresarial de quién lo utiliza y publicitaria de enorme potencia económica. Es decir, la marca, de la que cabría hacer muchísimas distinciones por su topografía, su carácter individual o colectivo, incluso se habla mucho de las marcas renombradas o notorias, está bastante de moda hablar últimamente de la marca España en un sentido mucho más amplio, es sin duda un factor económico esencial que explica su regulación, en principio nacional, que es como se empezó a regular, desde el punto de vista nacional, y la Ley vigente en estos momentos en España es la 17/2001. Legislación nacional que cuando se configura la Unión Europea y el mercado interior obliga a una armonización, a una aproximación de las legislaciones nacionales, que es la primera forma en la cual la

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 11

Unión Europea afronta el tema de la marca desde el punto de vista europeo. Obliga a una armonización de las marcas, porque inevitablemente hay confluencias y hay que asegurar que al menos las condiciones para obtener y mantener una marca registrada sean las mismas en toda la Unión Europea. Es algo elemental, que arranca de la Directiva 89/104. Son reglas comunes para, por ejemplo, rehusar el registro, anularlo o darlo por perdido por agotamiento de los derechos. Todo eso requiere una armonización, una aproximación, y esa es la línea que sigue la directiva que es objeto del dictamen que estamos debatiendo en este momento: una ampliación de temas. Se añaden en esta directivas cuestiones como nulidad y caducidad, examen de oficio de los estados de marcas previas o imposición de trámites de oposición con un examen de uso. Esos son los temas que se añaden ahora en esta directiva y que amplían el campo de la regulación comunitaria por la vía de la aproximación de legislaciones, artículo 114 del tratado. Pero no confundamos esto con la autorregulación que se plantea hoy, que es una modificación de la marca comunitaria, que es distinta de las marcas nacionales. Al existir marcas nacionales, hay que aproximar las legislaciones sobre ellas, pero afortunadamente también existe una marca comunitaria, con una oficina en Alicante, la OAMI. La mera inscripción en ella de una marca comunitaria significa la protección *ipso facto*. Es más cara de registrar que las marcas nacionales, pero tiene un efecto mucho más amplio, porque significa la defensa a la vez en veintisiete Estados con una sola inscripción, mientras que por la vía de marcas nacionales hay que ir país por país a defender la marca. Esa marca comunitaria tiene menos problemas. Tenemos un reglamento que lo rige, el Reglamento codificado 207/2009, que es el que se modifica en esta ocasión. Esta regulación de la marca europea es pacífica en relación con las oficinas nacionales, a las que se refería el señor López Garrido anteriormente, ahora bien, en cuanto a la armonización de las marcas nacionales, sí que existe una preocupación en relación con las oficinas nacionales. Las oficinas nacionales se sienten un poco invadidas por el derecho comunitario y piensan que se les exige la armonización de demasiadas cosas. Lo que hay en el fondo, vamos a reconocerlo, es una preocupación por que la marca comunitaria, que tiene su oficina en Alicante, sea cada vez más parecida a la regulación nacional, tenga mayores efectos y acabe por hacer inútiles las oficinas nacionales y las marcas nacionales. Ese es el problema de fondo que hay. Por eso hay siempre esa reticencia por parte de las oficinas nacionales al desarrollo de la marca pública, la marca europea, porque es una amenaza para su persistencia. Este es el problema que hay que examinar, el problema de fondo, en el que coincidimos con las valoraciones que ha hecho el señor López Garrido.

Por otra parte, en cuanto a la regulación en sí de las marcas, conviene tener siempre presente otro problema que nos llevaría mucho más allá y en el que no me voy a extender, y es que la defensa de la propiedad industrial o la defensa de la propiedad intelectual significa una restricción del mercado, porque es una protección tanto de una patente como de una marca y la imposibilidad de que otros agentes económicos la utilicen. Por tanto, hay que guardar siempre un equilibrio entre la protección de la marca —en este caso una marca para motivar a crear marcas, a tener creatividad, a utilizarlas, a invertir— y excederse y hacer imposible que el mercado funcione con arreglo a la máxima libertad en el tráfico comercial. En este caso esos límites no se traspasan. Entendemos las reticencias de las oficinas nacionales, pero esta armonización y esta aproximación tienen sentido y por eso, en el fondo, nos parece adecuada la regulación que se nos trae. También nos parece adecuada en la forma, porque en última instancia aquí se está juzgando si hay o no un atentado al principio de subsidiariedad. Efectivamente este es un tema que afecta al mercado interior, artículo 114, que se refiere a un título europeo, artículo 118, y por tanto no contradice en absoluto el derecho comunitario ni el principio de subsidiariedad. Por esta razón vamos a apoyar las modificaciones que se nos traen de estas dos importantes normas, una directiva y un reglamento, en relación con las marcas, la marca nacional y la marca comunitaria.

— **PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVA A LOS REQUISITOS DE ENTRADA Y RESIDENCIA DE LOS NACIONALES DE TERCEROS PAÍSES CON FINES DE INVESTIGACIÓN, ESTUDIOS, INTERCAMBIO DE ALUMNOS, PRÁCTICAS REMUNERADAS Y NO REMUNERADAS, SERVICIOS DE VOLUNTARIADO Y COLOCACIÓN AU PAIR (REFUNDICIÓN) [COM (2013) 151 FINAL] [2013/0081 (COD)] [SWD (2013) 77 FINAL] [SWD (2013) 78 FINAL]. (Número de expediente del Congreso 282/000195 y número de expediente del Senado 574/000128)**

El señor **PRESIDENTE**: Acabado este debate, pasamos al punto sexto, sobre control de subsidiariedad de la propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los requisitos de entrada y residencia de los nacionales de terceros países con fines de investigación, estudios, intercambio de alumnos, prácticas remuneradas y no remuneradas, servicios de secretariado y colocación *au pair*. Se ha

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 12

recibido informe del Gobierno así como del Parlamento vasco. Para presentar el informe, tiene la palabra don Ramón Jáuregui Atondo.

El señor **JÁUREGUI ATONDO**: Efectivamente, esta es una directiva que nos presenta la Comisión antes de que se produzca el debate con el Consejo y con el Parlamento Europeo, que dará lugar probablemente a un trílogo, como lo llaman allí, a un diálogo entre las tres instituciones europeas en relación con una cuestión importante, que es la que se refiere al establecimiento de un marco unitario común de requisitos de entrada y residencia de los nacionales de terceros países que vienen a Europa o bien a investigar o bien a estudiar o bien a hacer prácticas remuneradas o no remuneradas de su profesión e incluso a prestar servicios de voluntariado o de *au pair*, que son las viejas contrataciones laborales que en su tiempo llevaron a tantas españolas a aprender inglés al Reino Unido o a Irlanda.

La directiva pretende crear un marco común de los requisitos que los diferentes países establecen para la entrada en el territorio de la Unión Europea de nacionales de otros países que no sean europeos. La directiva, a nuestro juicio, no solo es necesaria, sino razonable en su contenido. Me apresuro a decirles que el criterio que les propongo es el de aceptar su necesidad y no cuestionar por razones de subsidiariedad la intervención de las instituciones europeas en esta materia tan importante. Como ha dicho el presidente en su presentación, solo se ha recibido informe de un parlamento autonómico, en este caso del Parlamento vasco, que afirma que la propuesta respeta el principio de subsidiariedad. También se ha recibido informe del Gobierno español, concluyendo que la iniciativa respeta el principio de subsidiariedad.

Como les decía, señorías, esta directiva se inscribe en algo que tiene una pretensión más ambiciosa, que es la llamada estrategia europea 2020, que pretende convertir a Europa —ojalá fuera verdad— en un espacio del planeta en el que haya empleo, máxima cohesión social y máxima conexión —como decíamos en la estrategia de Lisboa de 2010— con las economías del conocimiento, las nuevas tecnologías, etcétera. En este marco de la estrategia europea 2020 se considera muy importante la atracción de talento. Se considera que es bueno —esta es la premisa sobre la que trabaja el informe de la directiva que les comento— que vengan ciudadanos de otros países a investigar o a estudiar o a hacer prácticas e incluso a aprender inglés o a hacer voluntariado. Se parte del principio de que la atracción de este tipo de personas enriquece al país —a la Unión Europea en este caso—, que nos hace mejores por la diversidad de esos contactos y que permite que muchas personas que pasan por estas experiencias pueden ser europeos del mañana aunque vengan de Turquía o de Perú. Esta es la idea en la que se mueve la Unión Europea. Para España esto es muy importante, porque no solo es un país especialmente atractivo para este tipo de personas, para estudiantes de otros países de la Unión Europea, —modelo Erasmus, aunque nada tiene que ver con este tema— sino que es la puerta de entrada en la Unión Europea para toda América Latina. No olvidemos la gran cantidad de posgrados, la gran cantidad de becarios de diferentes instituciones españolas que existen. Pongamos por ejemplo la gran cantidad de programas de atracción de posgrados latinoamericanos de empresas españolas importantes; son personas que vienen a España a hacer esos cursos y luego pueden quedarse en el conjunto de Europa. La directiva —he aquí una de sus razones más importantes— permite que quienes entren por una puerta puedan moverse por todos los Estados miembros de la Unión Europea, ya sean rusos que vengan por Alemania o argentinos, peruanos o brasileños que vengan por la puerta española. Todas estas razones aconsejan, como señala el propio informe del Gobierno, que la directiva que aquí nos plantea la Unión tenga nuestro visto bueno, porque aporta cuatro avances que es importante destacar. El primero es que unifica las regulaciones. Estamos hablando de una directiva que trata de evitar la fragmentación de las regulaciones nacionales que contienen actualmente este asunto. Hay una directiva que ahora va a ser sustituida por esta, es decir, ya hay una norma europea, pero sigue habiendo un ámbito regulador nacional muy amplio, que obliga a la unificación que pretende esta directiva. Es una directiva muy positiva porque simplifica y racionaliza el procedimiento administrativo en la recepción de miles de nacionales de terceros países y porque refuerza la posibilidad de movilidad interna entre los Estados miembros. Como les he dicho, la Unión Europea sabe que la gente que viene a un país acaba moviéndose por Europa. Lo que necesitamos es que la normativa de entrada en la Unión sea común y que eso permita que los que entran, porque cumplen la normativa, puedan desplazarse libremente por todo el territorio europeo. Es importante también porque establece un trato igual al de los nacionales del Estado de acogida, para que las personas que vienen de otros países tengan derechos iguales y, sobre todo, un marco de garantías en materia de protección social, en lo que se refiere, por ejemplo, a la Seguridad Social.

En definitiva —y con esto voy terminando—, señor presidente, el informe que les presentamos valora positivamente esta directiva y acepta que no hay objeción de subsidiariedad por nuestra parte, todo lo

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 13

contrario, cabría decir que tiene la intención de convertir a la Unión en un espacio cada vez más atractivo para estudiantes, para investigadores, para voluntarios, para personas que están en formación, para posgrados etcétera. Insisto, me parece que esto es muy bueno para nosotros y enriquece mucho a los países que reciben a todas estas personas. Efectivamente, tenemos que ser un espacio de acogida para todo este mundo relacionado con el conocimiento en general.

No obstante, quiero señalarles que el informe que les hemos presentado contemplaba un par de objeciones a la directiva. Estudiando esta directiva, consideramos que había algunos excesos regulatorios o, si quieren interpretarlo de otra manera, algunas limitaciones exageradas a las facultades normativas que quedaban pendientes para los Estados miembros después de esta directiva. Estudiando con detalle la directiva, consideramos que —vamos a decirlo en términos coloquiales— se pasaba un poco estableciendo requisitos y exigencias que no podían ser objeto de regulación de desarrollo por parte de los Estados miembros. Por ejemplo, planteaba la exigencia de una cantidad de dinero mínima que debían traer los estudiantes consigo que nos parecía una exageración y también planteaba exigencias en materia de seguros médicos con los que tenían que venir estos estudiantes. Por ello, pretendimos hacer un informe en el que, junto a la aceptación de la no subsidiariedad, el Parlamento español hiciera algunas sugerencias a la Comisión respecto a la conveniencia de limitar un poco el terreno de la regulación en dos artículos de esa directiva, en el 4 y en el 6. Estas sugerencias las discutí con el letrado, Fernando Galindo, con quien elaboré este papel y al que quiero agradecer su colaboración. Antes de comenzar este debate, hablaba con la portavoz del Partido Popular y con el portavoz del mismo grupo en la Comisión y consideraban una cuestión que estoy dispuesto a aceptar y que convendría que tuviéramos en cuenta, señor presidente, de cara al futuro. Se trata de la conveniencia de no incorporar con carácter general matizaciones a los contenidos de las directivas. El Grupo Popular me hacía una recomendación en el sentido de que teníamos que decir sí o no a la subsidiariedad y punto. Comprendo que esto es más ajustado a la exigencia del tratado, porque el Tratado de Lisboa no permite a los parlamentos nacionales que maticen los contenidos. Además ya hay un trámite y unas instancias donde puede hacerse eso, es decir, el Parlamento Europeo, donde están los parlamentarios europeos y los propios países, en el Consejo Europeo, para poder decir: Oye, te has pasado en el 4. ¿No sería conveniente que redujéramos los objetivos del 6? Es verdad. Por eso, aceptando como norma general, señor presidente, que la Mesa y portavoces de esta Comisión debiera establecer una norma general en este sentido, considero que quizá sobren los puntos 9 a 13 del informe que hemos presentado y también la segunda parte de la propia conclusión, que quedaría en el primer párrafo, que establece nuestra conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el Tratado de la Unión Europea. El resto, que es todo aquello que señalan nuestras sugerencias a la Comisión y a las instituciones europeas, como suavizar los artículos 4 y 6, sobraría. Como el Grupo Popular, con la mayoría que tiene, considera este criterio y parece que este es un principio que debiera establecerse en relación con los demás informes, aprovecho para decirles que, si es así, retiramos del informe los puntos 9 a 13 y la segunda parte de la conclusión y se votaría solamente el primer párrafo de la misma.

El señor **PRESIDENTE**: Teniendo en cuenta la sugerencia, en la Mesa y portavoces que se reunirá a final de esta Comisión trataremos el asunto al que ha hecho referencia el señor Jáuregui.

Siguiendo con el debate, Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Ripoll.

La señora **RIPOLL JUAN**: Respecto al tema que nos ocupa —ya lo ha comentado el ponente—, resulta evidente que la Unión Europea necesita atraer a estudiantes e investigadores con talento de fuera de la Unión que puedan contribuir a nuestro crecimiento y mayor competitividad por sus conocimientos y cualificaciones. Entendemos que eso siempre es algo positivo.

Instalarse temporalmente en Europa es una oportunidad que aprovechan al año más de 200.000 estudiantes e investigadores de fuera de la Unión, pero en muchas ocasiones hay que hacer frente a una serie de trabas burocráticas que son innecesarias y que estamos convencidos de que con esta nueva directiva se van a poder solucionar. A la hora de aplicar las directivas 2004/114 y 2005/71, referentes a este tema y que están en vigor en la actualidad, se han observado ciertas deficiencias que necesitan subsanarse. Este es el motivo por el que la propuesta de directiva, cuyo informe de cumplimiento del principio de subsidiariedad discutimos hoy, contempla la modificación sustancial y la refundición de ambas directivas en un único acto legislativo, añadiendo la admisión de dos nuevos grupos de nacionales de terceros países, los aprendices remunerados por una parte y los *au pairs* por otra, garantizando tanto sus derechos como su protección legal. La Comisión pretende con ello fijar reglas más claras, ágiles y coherentes en toda la Unión Europea, con la intención de mejorar las garantías procesales de estudiantes e investigadores extranjeros

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 14

—por ejemplo, mediante la fijación de un plazo de sesenta días para que las autoridades de los Estados miembros tomen una decisión sobre la solicitud de visado o el permiso de residencia— y mejorar la movilidad intracomunitaria con normas más sencillas y flexibles, que aumenten la posibilidad de que los investigadores, estudiantes y becarios remunerados circulen en el interior de la Unión Europea, lo cual es especialmente relevante en el caso de estudiantes e investigadores que participan en programas conjuntos. Igualmente se pretende mejorar el acceso al mercado laboral, permitiendo a los estudiantes trabajar un mínimo de veinte horas semanales, de manera que los investigadores y estudiantes que puedan mantenerse y contribuir económicamente puedan permanecer en el territorio durante un período de doce meses en determinadas condiciones una vez finalizados sus estudios e investigaciones, para buscar aquí, dentro de la Unión Europea, oportunidades de trabajo o bien crear una empresa. Esto no supone, también hay que matizarlo, un derecho de trabajo inmediato, ya que el permiso de trabajo sigue siendo una responsabilidad de cada Estado. Esta propuesta mejora a la vez la protección global de otros grupos de ciudadanos de terceros países, como *au pairs*, escolares y becarios remunerados, que estarán ahora cubiertos por esa nueva legislación. En cualquier caso, queda patente que el objetivo general de la propuesta de directiva consiste en hacer que el capital humano contribuya al crecimiento inteligente, sostenible e integrador de la Unión Europea, en el marco de la estrategia Europa 2020, salvaguardando el enfoque global de la Unión Europea para la migración y la movilidad, fomentando el papel de la Unión como centro de excelencia para la enseñanza y las relaciones internacionales, siendo a la vez coherente con los derechos y principios reconocidos en la Carta de Derechos Fundamentales. Se trata en definitiva de propiciar las relaciones sociales, culturales y económicas entre la Unión Europea y terceros países, de favorecer la transferencia de capacidades y conocimientos especializados y de fomentar la competitividad, garantizando al mismo tiempo un trato equitativo a estos grupos de nacionales de terceros países.

El artículo 79, apartado 2, del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea faculta al Parlamento Europeo y al Consejo para legislar sobre la materia que nos ocupa siguiendo el procedimiento legislativo ordinario. La Comisión presentó a finales de marzo esta propuesta de directiva. Ya se ha iniciado su negociación en el grupo técnico del Consejo donde se analizan las propuestas concretas de modificación o mejora de la propuesta legislativa, y posteriormente pasará, como bien decía el ponente, al Parlamento Europeo, donde se debatirá y se someterá a dictamen.

Señorías, quiero agradecer especialmente al ponente de este informe su mente abierta a la hora de recibir las sugerencias de este grupo parlamentario. Gracias por su atención, por su amabilidad y por entender y aceptar —porque eso es así, como usted bien ha dicho— que la competencia de esta Comisión es dictaminar solo sobre el principio de subsidiariedad de la propuesta legislativa realizada.

Dicho todo lo anterior, el Grupo Parlamentario Popular considera que la propuesta cumple con el principio de subsidiariedad.

— PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A MEDIDAS PARA REDUCIR EL COSTE DEL DESPLIEGUE DE LAS REDES DE COMUNICACIONES ELECTRÓNICAS DE ALTA VELOCIDAD (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 147 FINAL] [2013/0080 (COD)] [SWD (2013) 73 FINAL] [SWD (2013) 74 FINAL]. (Número de expediente del Congreso 282/000196 y número de expediente del Senado 574/000129)

El señor **PRESIDENTE**: Finalizado este debate, pasamos al punto séptimo del orden del día: Control de subsidiariedad de la propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a medidas para reducir el coste del despliegue de las redes de comunicaciones electrónicas de alta velocidad. Se ha recibido informe del Gobierno, así como de las Cortes de Castilla y León y de la Asamblea de Extremadura. Interviene en primer lugar, para presentar el informe, la señora González Veracruz.

La señora **GONZÁLEZ VERACRUZ**: Señor presidente, cuando tuve la oportunidad de ser ponente sobre una directiva respecto a redes y seguridad, pude relatar que todos estos reglamentos y directivas estaban en la agenda política de la Unión Europea precisamente porque el Gobierno de España los incluyó en la Agenda digital europea, entre las prioridades del Horizonte 2020, durante la Presidencia española de la Unión Europea, liderada por el Gobierno de Zapatero. Luego *a priori* digo e informo, como dice el informe de la ponente en este caso, que creemos que cumple el principio de subsidiariedad. Además, estamos convencidos de que este tipo de regulación es necesaria; ahora argumentaré con más profundidad el porqué.

La Agenda digital para Europa es una de las iniciativas emblemáticas de la estrategia Europa 2020. Establece ambiciosos objetivos en cuanto a cobertura y velocidad de la banda ancha, que por motivos que

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 15

son más evidentes cada día es esencial desde el punto de vista de la competitividad de la Unión Europea, desde el punto de vista del crecimiento económico y de la productividad, sin entrar a hablar de otras cuestiones que ahora avanzaré. Hay un retraso evidente en uno de los objetivos, que es el acceso a Internet rápida y ultrarrápida, que requiere redoblar los esfuerzos para el estímulo del despliegue de la banda ancha. Por eso consideramos que es tan importante este reglamento, para tratar de paliar con las medidas que plantea la fragmentación del mercado e ir hacia un mercado único digital, que garantice la estabilidad que encuentran a faltar algunos operadores y las velocidades que hay en los distintos Estados miembros para alcanzar estos objetivos. Los objetivos de la agenda digital, por ejemplo, que en el año 2013 exista banda ancha básica para todos los europeos o que en el año 2020 el acceso a velocidades superiores a 30 megas sea una realidad para todos los ciudadanos de la Unión Europea, no se podrán alcanzar si no se disminuyen los costes de despliegue de las infraestructuras en toda la Unión Europea. Hoy por hoy este objetivo se está retrasando por el mosaico de normas y prácticas administrativas a nivel nacional y requiere una reglamentación transnacional que pueda dar un panorama más real a este mercado único digital.

Para nosotros, la necesidad es evidente, pero antes de entrar a valorar el reglamento, que compartimos, quiero hacer algún matiz en la línea que apuntaba mi compañero, el diputado Jáuregui, que no hemos querido incluir en el informe, porque simplemente valora la subsidiariedad o no de la reglamentación, pero que me parece importante no solo en el discurso sino en la realidad de la Unión Europea. Este reglamento viene a resolver los problemas de los operadores a la hora de invertir y de conseguir un objetivo, cosa que es prioritaria para los ciudadanos no solo desde el punto de vista de las perspectivas económicas, de productividad y de competitividad que definía antes, sino desde el punto de vista de la igualdad social o de la igualdad de acceso a las oportunidades. Este reglamento tiene todo el sentido si se acompaña de dos o tres ejes importantes, que no se pueden olvidar cuando se habla del despliegue de las redes de comunicaciones de alta velocidad. Uno de ellos es sin duda el derecho al acceso universal, que hay que asegurar, tal y como plantea la Agenda digital europea; otro es el abaratamiento de las redes, que debería suponer un acceso más asequible al ciudadano europeo, con alta calidad de velocidad, con criterios de transparencia, como plantean algunas de las medidas del reglamento, pero también —y esta es otra de las aportaciones— defendiendo una red neutral, en la que por medio de la transparencia siempre tengamos al usuario, al ciudadano europeo en el centro de los intereses. Las políticas públicas son las únicas que pueden garantizar que un despliegue de la banda ancha no se haga solo con los criterios económicos de los operadores, sino con criterios de cohesión social, de igualdad de oportunidades y de accesibilidad a la red. Por eso, defendiendo la importancia de la extensión de la banda ancha, que sería el paso previo, una inversión esencial para nuestro futuro económico, de la que además dependen muchísimos puestos de trabajo, no solo en torno a las propias tecnologías de la información y la comunicación sino por lo que supone de sector tractor del resto de la economía, de los sectores tradicionales y también de los emergentes, teniendo claro ese paso previo que marca el reglamento de reducir el coste de despliegue de las redes, no podemos perder nunca el objetivo de que en esta materia los criterios de rentabilidad económica para el propio sector y para las operadoras no pueden ser los únicos que rijan el futuro de la Unión Europea. Tengo que citar también la brecha digital y la inclusión social, que vienen a definir lo que relato, además, por supuesto, de las zonas rurales o donde esa inversión puede ser menos productiva para el operador. Entendemos que un mercado único digital, por encima de todo tiene que garantizar, insisto, los derechos de acceso universal y de neutralidad.

Dicho esto, que son matices que, por supuesto, trabajaremos en el marco de la Unión Europea, incluso en esta Comisión, pero no solo en este informe, quiero señalar que el reglamento se basa en las mejores prácticas de diferentes países de la Unión Europea, entre otros España. Precisamente una de las medidas más importantes es la obligatoriedad de que para introducir la fibra óptica la ingeniería civil tendrá que instalar infraestructuras pasivas. Esto ya se aprobó en España en el año 2011 mediante un real decreto. Este es un ejemplo de cómo nuestro país ha ido por delante, porque, de hecho, muchas de las medidas que se reflejan en el reglamento ya han sido avanzadas. Consideramos que esto se debe hacer extensible al resto de países para conseguir unos objetivos globales. Esta nueva normativa puede representar hasta el 80% del coste en la implementación de redes de alta velocidad y suponer un ahorro de entre 40.000 y 60.000 millones de euros. En definitiva, se prevé que un crecimiento del 10% en banda ancha de alta velocidad puede generar un crecimiento del 1,5% del PIB y un ahorro de 60.000 millones de euros, que pueden ser invertidos en otras áreas de la economía. El reflejo de lo que puede suponer esta medida desde el punto de vista económico, no solo del ahorro sino del crecimiento, ilustra bastante bien la necesidad de este reglamento. Además, creemos que cumple con el principio de subsidiariedad.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 16

Antes de terminar, me gustaría resaltar que estas medidas, además de simplificar los trámites administrativos y conseguir una legislación mucho más armonizada entre los Estados, marcan una transparencia que es fundamental para el desarrollo del sector. Por tanto, con los matices previos que pensamos que no restan sino que suman a otras posibles directivas, creemos que la propuesta, en concordancia con lo expuesto ante la Comisión, se ajusta al principio de subsidiariedad. Puesto que los Estados miembros por sí solos no pueden conseguir la aproximación sin estas medidas que marca el reglamento, este nos parece imprescindible y necesario para conseguir los objetivos que marca la Agenda digital europea.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Peral.

El señor **PERAL GUERRA**: Señor presidente, anticipo la votación favorable del Grupo Parlamentario Popular a esta propuesta de reglamento, que es un ejemplo de iniciativa positiva para el desarrollo económico de la Unión Europea y para mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos.

El mercado único digital, que es clave para la competitividad de la Unión Europea y de sus Estados miembros en el mundo globalizado de hoy, requiere la expansión por todo el territorio de la Unión Europea de la infraestructura de banda ancha de alta velocidad y de las comunicaciones electrónicas, y que esta expansión se lleve a cabo con el menor coste posible. Se estima que un incremento del 10% en la implementación de esta red de banda ancha podría generar un crecimiento de entre el 1 y el 1,5% anual en el producto interior bruto y de un 1,5% en la productividad laboral, al mismo tiempo que tendría una repercusión positiva sobre el empleo, que se estima en la creación de 2 millones de nuevos puestos de trabajo desde el momento actual hasta el año 2020. La obra civil, señorías, representa posiblemente el 80% del despliegue de esa red de banda ancha, pero hay que resolver las ineficiencias actuales, tanto en el uso de las infraestructuras como en las posibilidades de un despliegue conjunto de las infraestructuras físicas y de las de las comunicaciones electrónicas. Estas ineficiencias también se dan en la concesión de permisos administrativos y en el acceso de la banda ancha al interior de los edificios. Resolver todo esto podría suponer un ahorro de entre el 20 y el 30% en los costes de la inversión, es decir, aproximadamente, unos 63.000 millones de euros desde el momento actual hasta el año 2020.

El reglamento que se nos propone es el instrumento más adecuado, mejor que una directiva, para conceder a los titulares de las infraestructuras y a los de las redes un conjunto de derechos y obligaciones de aplicación directa, y con la rapidez que exige una iniciativa prioritaria, como es el fomento de la estrategia Europa 2020, que contribuirá a cumplir los objetivos de la Agenda digital para Europa sobre el acceso de todos los europeos a la banda ancha. El reglamento propuesto respeta los principios de subsidiariedad, de proporcionalidad y también los derechos fundamentales. El contenido del reglamento propuesto es coincidente en su mayor parte con lo regulado en España sobre esta materia. Tal vez se echa en falta una mayor concreción en las medidas sobre el papel que deben desempeñar las administraciones públicas para facilitar el despliegue de las redes de acceso de nueva generación. Quisiera resaltar especialmente el ajuste de esta propuesta de reglamento con el principio de subsidiariedad. La pluralidad de reglamentaciones nacionales, la diversidad existente en cuanto a las normas sobre acceso a las infraestructuras físicas y a los edificios, a los permisos a conseguir, a los plazos de cada trámite, hacen que en la práctica los Estados miembros por sí solos no puedan conseguir, en el plazo que demanda algo tan importante para la Unión Europea y para sus ciudadanos, armonizar sus normativas nacionales para dar ese gran salto adelante requerido por la estrategia Europa 2020. Por eso, la gran mayoría de los Estados miembros de la Unión Europea ha manifestado su apoyo este proyecto, cuyas medidas se basan en las mejores prácticas, que se han puesto en marcha en varios Estados europeos y cuya aprobación se espera para finales del año 2014.

— **PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE ESTABLECEN NORMAS PARA LA VIGILANCIA DE LAS FRONTERAS MARÍTIMAS EXTERIORES EN EL MARCO DE LA COOPERACIÓN OPERATIVA COORDINADA POR LA AGENCIA EUROPEA PARA LA GESTIÓN DE LA COOPERACIÓN OPERATIVA EN LAS FRONTERAS EXTERIORES DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA [COM (2013) 197 FINAL] [2013/0106 (COD)]. (Número de expediente del Congreso 282/000198 y número de expediente del Senado 574/000131)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día, que es el debate sobre el control de subsidiariedad de la propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas para la vigilancia de las fronteras marítimas exteriores en el marco de la cooperación

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 17

operativa coordinada por la Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea. Se ha recibido informe del Gobierno así como del Parlamento Vasco.

Interviene, en primer lugar, para presentar el informe, el señor Segura Clavell.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señorías, resulta interesante para un parlamentario como el que les habla —y lo he dicho en otras ocasiones en esta Comisión— poder participar en un debate que no sea exclusivamente teórico para el interviniente, que no sea casi académico, analizar un reglamento o una directiva, sino que tenga una componente de experiencia humana. Muchos de los miembros de esta Comisión o de las Cortes Generales hemos tenido oportunidades diversas en la vida de desempeñar responsabilidades institucionales. Quien está interviniendo en estos momentos desempeñó la función de delegado del Gobierno en Canarias desde el año 2004 hasta el año 2008. En aquel periodo de tiempo se dio una circunstancia humanitaria sin precedentes en nuestro país en los últimos dos o tres siglos: más de 100.000 seres humanos procedentes de Burkina Faso, de Mali, de Níger, de Mauritania, de Senegal, de Guinea Conakry, de Guinea Bissau, de Nigeria, etcétera, desesperados por las circunstancias humanas que se producían en sus lugares de origen, se subían a un cayuco. Me atrevo a apostar a que en 2004 había muy pocos ciudadanos españoles que supieran qué era un cayuco y me atrevo a apostar a que hoy lo sabe la mayoría de la ciudadanía española; pero también me atrevo a apostar a que todos recordamos aquellas escenas en televisión. En los informativos se veía cómo eran atendidos miles de seres humanos. Varios servicios heroicos de la Administración española les salvaron la vida en condiciones marítimas adversas, con olas de tres y cuatro metros de altura: el Servicio Marítimo de la Guardia Civil; el Servicio Aéreo de Rescate del Estado español; Salvamento Marítimo, Sasemar, dependiente del Ministerio de Fomento, con las embarcaciones especializadas en salvamento de vidas en la mar. Todos estos servicios lograron que se salvaran aquellos seres humanos que estuvieron navegando durante diez, quince o veinte días, repito, en condiciones adversas, en una embarcación con 120 o 150 seres humanos, repito, seres humanos; no eran mercancía peligrosa, ni chatarra sino seres humanos; no era material radiactivo sino seres humanos. En este operativo el Estado español desempeñó una labor humanitaria de colosales dimensiones. Digo todo esto sin demérito de otro fenómeno humanitario distinto, que es aquel que se produce a bordo de las parteras. En una patera con 30, 35 o 40 seres humanos, que recorre un escaso número de millas, no se corre un riesgo tan elevado como el que corrieron estas personas a las que me he referido. Señorías, este fenómeno que se dio, y que se puede volver a dar —ojalá no sea así—, tiene mucho que ver con la norma objeto de este debate, porque hablamos de fronteras marítimas exteriores. Las fronteras físicas en tierra resultan fácilmente controlables, unas con mayor dificultad que otras, pero las marítimas no están claramente definidas y requieren un tratamiento excepcional.

Después de este preámbulo de naturaleza humana, de experiencia vital —agradezco mucho a los miembros de la Comisión que me hayan prestado atención—, creo que es conveniente entrar en un tema más académico, más normativo, pero no he querido dejar de recordar que estas normas tienen que estar motivadas para salvar vidas en la mar, para atender a los seres que por circunstancias políticas, de guerras civiles, de desgarró social, de hambrunas buscan otros horizontes geográficos en el globo terráqueo donde poder desarrollarse, repito por enésima ocasión, como seres humanos dignos como nosotros. Señorías, en el año 2010 —está en el informe que este diputado ha elaborado— el Consejo adoptó la Decisión 2010/252 en respuesta a los llamamientos del Consejo Europeo para reforzar las operaciones de vigilancia de fronteras coordinadas por Frontex. Quiero poner de manifiesto que Frontex es un operativo internacional de la Unión Europea, bajo la responsabilidad del Gobierno de España, que nació en aquellos tiempos precisamente para prestar una atención excepcional en la mar, fundamentalmente en la zona denominada SAR Canarias, zona de salvamento aéreo y rescate, que tiene 1.500 kilómetros cuadrados de superficie, en la que el Reino de España viene desempeñando una labor excepcional. Para la puesta en marcha de Frontex se redactaron unas reglas de intervención para posibilitar patrullas conjuntas. Señorías, les ruego que tengan presente que fue precisamente un Gobierno del Partido Popular, presidido por don José María Aznar, allá por los años 1997 o 1998, el que decidió poner en marcha patrullas conjuntas de funcionarios policiales españoles con funcionarios policiales marroquíes, senegaleses y mauritanos. Esas patrullas conjuntas llevaban equipamiento español y tenían la experiencia española, pero si esas operaciones se llevaban a cabo en aguas mauritanas, senegalesas o marroquíes tenía que ir a bordo de la embarcación del servicio marítimo de la Guardia Civil un oficial del país correspondiente, que era el que daba las instrucciones. Desde esos años hasta hoy siguen funcionando esas patrullas

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 18

conjuntas. El Parlamento Europeo decidió —valga la redundancia— que la decisión a la que he hecho referencia debería haberse adoptado con arreglo a un determinado proceso legislativo y, en consecuencia, interpuso un recurso ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea y solicitó la anulación de la Decisión 2010/252. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea dictó sentencia el 5 de septiembre del año pasado —lo que quiere decir que no nos estamos remontando muy atrás— anulando la decisión comunitaria. ¿Por qué? Porque consideró que las disposiciones relativas a las medidas de interceptación, rescate y desembarco son elementos esenciales de un acto básico y que tienen que estar recogidas en el código de fronteras Schengen. Esa propuesta de reglamento se modificó y es sobre la que debemos emitir juicio de subsidiariedad.

Señorías, hay que poner de manifiesto una serie de consideraciones, repito, reitero machaconamente, de naturaleza humanitaria. Por ello, si son tan amables, les pido que presten atención al punto número 6 del informe que ha elaborado este diputado, en la que indico que como introducción general se debería expresar que España considera que cualquier actuación con los inmigrantes que llegan a bordo de embarcaciones a las costas españolas debe considerarse siempre como personas en peligro en el mar —yo lo hubiese subrayado más si hubiese estado atento al ordenador—, y se debe proceder, según establece la normativa internacional relativa a los rescates, los llamados convenios SAR y SOLAS, por supuesto con el máximo respeto a la dignidad de las personas y a sus derechos, cumpliendo igualmente en todo momento con la normativa nacional y europea al respecto. Al finalizar mi intervención haré referencia a los convenios SAR y SOLAS. La Unión Europea es y debe seguir siendo —disculpen, señorías, mi reiteración— un espacio de especial respeto y protección de los derechos humanos. Esta protección tiene un valor y un principio inherente a los documentos del acervo comunitario. De ahí la prioridad absoluta y la responsabilidad ineludible que debe tener en el rescate y asistencia a las personas en peligro en el mar —disculpen, es en la mar. Me equivoqué al escribirlo, porque la mar es femenina—, independientemente de su condición y por encima de cualquier otro factor. El Convenio SOLAS, regla 33.1 y el Convenio SAR, párrafo 2.1.10 dicen: Cualquiera que sea la nacionalidad o la condición jurídica de dichas personas o las circunstancias en las que se encuentren.

Señorías, el punto 7 —es otro tema humanitario muy relevante— dice lo siguiente. Por lo que se refiere al punto 1.2 de la parte I del anexo, vinculada al principio —y lo digo en mayúsculas— de no devolución... Repito que estos temas sobre los que estamos debatiendo tienen una importancia humanitaria de colosales dimensiones, de apoyo al necesitado, hasta de principios religiosos básicos. Quien los tenga, debe tenerlos presentes en el ejercicio de su función; quien no los tenga, que se aferre exclusivamente a razones de naturaleza humanitaria. Me sorprendería que produjese sonrisas un planteamiento de estas características. Quienes hemos vivido, en decenas y decenas de ocasiones, operaciones de salvamento de vidas en la mar llevadas a cabo por profesionales, sabemos de lo que estamos hablando y que intervenir en un foro parlamentario sobre un tema de estas características no puede llevarnos más que realizar planteamientos solemnes, como está intentando hacer este diputado. Los párrafos sucesivos están vinculados al principio de no devolución, que son principios que inspiran siempre las operaciones de Frontex. En el punto 8, que es un poco extenso y dado que lo tienen todos los miembros de esta Comisión no voy a exponérselo, se configura todo un planteamiento globalizado.

Debo indicarles —y así debo ponerlo de manifiesto— que me ha sido sugerida por el Grupo Parlamentario Popular la conveniencia de incluir dos consideraciones más, a las que he hecho referencia con anterioridad, relativas a los convenios SOLAS y SAR, que vinculan al Gobierno de España. Me han sugerido que deberían quedar muy bien matizados. Se lo entregaré al presidente una vez que termine la intervención y si la Comisión así lo estima —mi grupo parlamentario lo ha hecho suyo— se puede introducir —sería francamente positivo— el siguiente punto noveno, que leo textualmente. Sin perjuicio de lo anterior, debe ponerse en cuestión la redacción de dos preceptos de la propuesta, los artículos 9 y 10 del reglamento que se nos somete a consideración. El artículo 9 se refiere a situaciones de búsqueda y de salvamento y en él se recogen una serie de consideraciones. El artículo 10 se refiere a operaciones de desembarco. No son temas baladíes, es muy correcto que los introduzcamos. El artículo 9 regula el protocolo de actuación durante las situaciones de búsqueda y salvamento. Se definen las situaciones de incertidumbre, alerta y peligro y se establece el código de conducta de las unidades que participen en el salvamento en cada una de las situaciones. Por su parte, el artículo 10 regula las situaciones de desembarco de las personas interceptadas o rescatadas en una operación marítima. Lo más relevante es que, de acuerdo con la iniciativa, en caso de interceptación en el mar territorial o en la zona contigua el desembarco se realizará en el Estado miembro de acogida o en el Estado miembro participante, en cuyas aguas territoriales o zona

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 19

contigua se produzca la interceptación. Esto es lo que expliqué antes que estaba relacionado con los convenios que vinculan al Reino de España con Marruecos, Mauritania o Senegal, que es donde se están dando estos fenómenos, es decir, en la zona sur de la Unión Europea, que no se dan en ningún otro punto del litoral de los veintisiete países que constituyen la Unión. En caso de interceptación en el mar territorial o en la zona contigua, el desembarco se realizará en el Estado miembro en cuyas aguas territoriales o zona contigua se produzca la interceptación. Este es el artículo 9. Décima y última consideración. Sin embargo, las materias incluidas en los artículos 9 y 10 exceden del ámbito de la vigilancia de fronteras exteriores, siendo aplicable la normativa internacional relativa a los rescates, Convenio SAR, que es el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo, y Convenio SOLAS, que es el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar. Por este motivo, no resulta conveniente incluir esas cuestiones en la presente propuesta de reglamento.

Me consta que la Administración española, a través de dos ministerios, Fomento e Interior, singularmente el de Interior, a través del Servicio Marítimo, al que lógicamente hemos consultado como expertos en la materia, así como a los responsables de ese ministerio desplazados en el órgano directivo de Frontex, coincide en que el SAR y el SOLAS, son convenios internacionales suscritos por el Reino de España y que hay que dejar muy claro que si en el reglamento, tanto en el artículo 9, de situaciones de búsqueda y salvamento, como en el 10, que es el de desembarco, hubiese algún párrafo que lesionara el ámbito competencial del Reino de España, lo pondrán de manifiesto nuestros representantes en las instituciones correspondientes.

Al texto que está en manos de todos los miembros de esta Comisión, que cumple el principio de subsidiariedad, le añadiríamos: Sin perjuicio de lo anterior, la Comisión Mixta para la Unión Europea entiende que los artículos 9 y 10, relativos a situaciones de búsqueda y salvamento y al desembarco, exceden del ámbito de la vigilancia de fronteras exteriores, siendo aplicable la normativa internacional relativa a los rescates, Convenio SAR, Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo, y Convenio SOLAS, Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, no precisando incluirse en un reglamento.

Haré una última consideración muy breve. Les invito, si lo aceptan —me consta que así será por la gran motivación que sienten todos los miembros de esta Comisión por los temas marítimos—, a que lean el Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, de 6 de julio de 2012, en el que se publica la proposición de ley general de navegación marítima, del Grupo Parlamentario Socialista. Se trata de una macroproposición de ley y me consta —lo dije en otra ocasión, semanas atrás— que el Ministerio de Justicia está trabajando en un proyecto de ley equivalente a este, porque es una asignatura pendiente del Estado español. A modo de curiosidad les tengo que decir que, por ejemplo, en el capítulo VII de esta proposición de ley socialista, sobre búsqueda y salvamento de vidas en la mar, todavía no debatida porque no ha entrado aún en el orden del día del Pleno, en su artículo 76, planes nacionales de salvamento, se habla de que el plan se ajustará a lo previsto en el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo, hecho en Hamburgo el 27 de abril de 1979. Sorprendentemente, todavía no se ha producido la trasposición a nuestro ordenamiento jurídico de estos convenios internacionales. Esta era la oportunidad de hacer referencia a ello.

Sin que se recoja en el «Diario de Sesiones», tengo que decir que estoy muy contento con el presidente de esta Comisión por su generosidad en la administración del tiempo (**Risas**).

El señor **PRESIDENTE**: El presidente no tiene ninguna duda sobre lo contenta que está su señoría, pero le aconsejaría que piense que también deben estar contentos sus compañeros de Comisión. Mientras su señoría hablaba quería recordar que las luces rojas y verdes que aparecen en la columna no son un elemento ornamental de la misma sino lo que mide el tiempo que tienen sus señorías.

Para terminar este debate, en nombre del Grupo Popular tiene la palabra la señora Moreno.

La señora **MORENO FELIPE**: Quiero agradecer la buena predisposición del señor Segura, ponente del informe, porque ha tenido en cuenta las sugerencias que el Grupo Parlamentario Popular ha hecho para la complementación del mismo. El informe que ha elaborado el señor Segura trata sobre la propuesta de reglamento que sustituye a la Decisión 2010/252, de la Unión Europea, cuyo objetivo es reforzar las operaciones de vigilancia de fronteras coordinadas por Frontex, como bien decía el ponente, y establecer una regla de intervención para patrullas conjuntas y el desembarco de las personas interceptadas o rescatadas. Tanto la propuesta que viene hoy a la Comisión como la que sustituye a ambos textos buscan establecer unas normas claras para la participación de los Estados miembros en las operaciones marítimas conjuntas coordinadas por la Agencia Frontex y en ambos casos también las normas establecidas por la

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 20

Unión se aplican a la cooperación cooperativa coordinada por Frontex y no a las actividades de vigilancia de los Estados miembros fuera del contexto de esa agencia. El objetivo de la política de la Unión en el ámbito de las fronteras exteriores de la Unión Europea es garantizar el control eficaz del cruce de las fronteras exteriores mediante la vigilancia de fronteras entre otras medidas. La vigilancia de fronteras tiene por objeto impedir el cruce no autorizado de la frontera, luchar contra la delincuencia transfronteriza y adaptar medidas contra las personas que hayan cruzado la frontera ilegalmente. La vigilancia de fronteras debe impedir que las personas se sustraigan a las inspecciones en los pasos fronterizos y disuadirlas de hacerlo. En términos generales, el alcance y contenido de la presente propuesta es similar a la decisión anulada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea y los cambios que se han introducido en la Comisión Europea vienen justificados por las evoluciones jurídicas y judiciales que se han producido desde 2010, como por las modificaciones del Reglamento Frontex 2007/1004 y por la sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos en el asunto Hirsi contra Italia, así como por las experiencias prácticas de los Estados miembros y de la agencia a la hora de aplicar dicha decisión. En lo que sí difiere esta nueva propuesta de reglamento, que es de obligado cumplimiento para todos los Estados miembros y debe, en consecuencia, adoptarse con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, es en que la decisión anulada en la parte dos del anexo incluía directrices no vinculantes para las situaciones de búsqueda y salvamento y para el desembarco en el marco de las operaciones marítimas coordinadas por la agencia. Estas directrices han pasado en la propuesta de reglamento a formar parte del texto jurídicamente vinculante. España considera que la decisión de 2010 anulada es perfectamente válida en su contenido, que ha sido ratificada en su aplicación práctica hasta ahora y que no se considera necesario modificar esta decisión en su contenido, sino más bien en su forma y procedimiento, dando así respuesta a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Aquellas partes de la decisión sobre búsqueda, salvamento y desembarco que son meras directrices por referirse al derecho internacional aplicable a los Estados miembros deberían conservar esta forma. Esta misma posición es la que mantienen Estados, como Italia y Grecia, que, junto con España, son los Estados miembros que viene mayoritariamente ejerciendo de anfitriones de operaciones marítimas conjuntas coordinadas por Frontex. Parte del contenido de la propuesta de la Comisión respeta el principio de subsidiariedad, como bien ha dicho el señor Segura, puesto que la Unión Europea está facultada para adoptar medidas relativas a los controles de las personas y la vigilancia eficaz en el cruce de las fronteras exteriores de los Estados miembros. La adopción de normas específicas para la vigilancia en las fronteras marítimas por guardias de frontera que operan bajo la coordinación de Frontex debe llevarse a cabo en el marco de la Unión. Se respeta el principio de subsidiariedad contemplado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. Sin embargo, entendemos que los artículos 9 y 10 relativos a situaciones de búsqueda y salvamento al desembarco exceden el ámbito de la vigilancia de fronteras exteriores siendo aplicable la normativa internacional relativa a los rescates y no son del todo conformes al principio subsidiario, por lo que, a nuestro entender, no es preciso que se incluyan en el reglamento. España es, junto con Italia y Grecia, uno de los Estados miembros más interesados en esta propuesta, puesto que participa de manera muy importante en operaciones marítimas coordinadas por Frontex. Se conoce de antemano que los Estados anteriormente citados también son los más interesados en la materia a regular, puesto que son los destinatarios de la misma y que se han manifestado ya en contra de modificar el contenido de la decisión de 2010. Por tanto, reiterando el agradecimiento al señor ponente, concluimos en que respeta en parte el principio de subsidiariedad en el punto 5 y que en los puntos 9 y 10 entendemos que se extralimitaría, por lo que sería conveniente respetar los tratados internacionales.

— **PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO QUE MODIFICA LA DIRECTIVA 96/53/CE DEL CONSEJO, DE 25 DE JULIO DE 1996, POR LA QUE SE ESTABLECEN, PARA DETERMINADOS VEHÍCULOS DE CARRETERA QUE CIRCULAN EN LA COMUNIDAD, LAS DIMENSIONES MÁXIMAS AUTORIZADAS EN EL TRÁFICO NACIONAL E INTERNACIONAL Y LOS PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS EN EL TRÁFICO INTERNACIONAL (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 195 FINAL] [2013/0105 (COD)] [SWD (2013) 108 FINAL] [SWD (2013) 109 FINAL]. (Número de expediente del Congreso 282/000199 y número de expediente del Senado 574/000132**

El señor **PRESIDENTE**: Procedemos a iniciar el último debate de la mañana de hoy relativo al control de subsidiariedad de la propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen para determinados

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 21

vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional. Se ha recibido informe del Gobierno. Interviene, en primer lugar, para presentar el informe, el señor Moreno Palanques.

El señor **MORENO PALANQUES**: Es un tema importante, definido como ha quedado, a pesar de la longitud, para los transportes y fundamentalmente para los transportes internacionales a nivel de la Unión Europea. Esta propuesta de directiva se basa en el artículo 91 del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea, que hace referencia a normas comunes de los transportes internacionales y seguridad en los transportes. Las normas actuales datan muchas de ellas de los años ochenta. Ya en el Libro Blanco de Transportes, la Comisión Europea anunció que iban a hacer una revisión de estas normas y adaptarlas al progreso técnico que lógicamente se ha producido en más de treinta años, en particular para mejorar la aerodinámica de los vehículos, de modo que se pueda limitar la emisión de dióxido de carbono y hacer un uso más eficiente de la energía. En concreto, la propuesta de directiva autoriza excepciones en las dimensiones máximas de estos vehículos para introducir dispositivos aerodinámicos en la parte trasera de los vehículos o rediseñar la geometría de las cabinas de los tractores y todo ello, desde luego, sin incrementar la capacidad del vehículo. El objetivo es disminuir el consumo de combustible y la emisión de gases de efecto invernadero, aumentar la seguridad y la comodidad de los conductores y los campos de visión de estas cabinas, cuyo objetivo es limitar en la medida en que se pueda que se produzcan accidentes y, por tanto, salvar vidas humanas. Otra de las exenciones a las dimensiones máximas que establece esta propuesta de directiva es la posibilidad de incrementar 15 centímetros la longitud de estos vehículos precisamente para dar cabida a los contenedores de 45 pies, que son cada vez más utilizados en transporte intercontinental y en el transporte europeo. Esto facilita el transporte intermodal, es decir, aquellos en los que estos contenedores utilizan varios tipos de desplazamiento, no solamente a través de vehículos pesados, sino también del transporte marítimo, etcétera. Por tanto, aumentar ligeramente esa longitud de los vehículos sin aumentar su capacidad significa que se va a facilitar el transporte intermodal sin aumentar el coste administrativo, tanto de los transportistas como de las administraciones. Hay también algo que ya se venía haciendo y que en esa propuesta de directiva se acepta como tal, que es el aumento de las dimensiones máximas en trayectos que solamente atraviesan una de las fronteras, siempre que los dos Estados miembros estén de acuerdo y lo autoricen, y se cumplan las condiciones de excepcionalidad del artículo 4 de la directiva que se pretende modificar, la 96/53/CE del Consejo. Se considera acertadamente que no aporta un agravio y que no afecta significativamente a la competencia internacional y lo único que queríamos es facilitar ese transporte internacional.

Otro de los aspectos que aborda esa propuesta de directiva es modificar no solamente la dimensión máxima, sino aumentar también el límite de peso máximo y, concretamente, aumentar 1 tonelada para los vehículos de propulsión eléctrica o híbrida precisamente para dar cabida a las baterías eléctricas que pesan más o al doble motor de combustión y eléctrico, sin aumentar tampoco la capacidad de estos vehículos. Se autoriza también el incremento de 1 tonelada de peso en los autobuses por el hecho de que ha habido un incremento en el peso medio de pasajeros y equipajes en este último tiempo desde que surgieron las primeras normas en los años ochenta; la incorporación de nuevos equipos de seguridad, según la normativa, y la nueva clase Euro 6, que es una normativa muy restrictiva de contaminación medioambiental europea para vehículos pesados, que entró en vigor el 1 de enero de 2013 para vehículos nuevos. Finalmente, en la directiva actual había una ausencia de disposiciones sobre el control de vehículos y sanciones aplicables, con lo cual se cometían infracciones que quedaban impunes y de hecho venía a vaciar de contenido las exigencias de la directiva. Con esta propuesta se añaden disposiciones a la directiva 96/53/CE del Consejo para detectar infracciones, por un lado, y para armonizar las sanciones administrativas aplicables, clasificando en función de su gravedad a las infracciones cometidas, con lo cual se obliga a los Estados miembros a que hagan un número mínimo de controles mediante sistemas de pesaje en marcha, integrados en la calzada, o mediante sistemas captadores a bordo de los vehículos, comunicando esa información a distancia bien con los agentes bien con los sistemas de control en carretera. Esto permitirá identificar a aquellos vehículos con fundadas sospechas de que están cometiendo infracción y permitirá la detención y posterior inspección manual.

En conclusión, teniendo en cuenta la importancia del transporte para el mercado interior, la creciente dimensión transfronteriza de estos transportes, el aumento del precio de los combustibles y el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero es indispensable adoptar disposiciones para mejorar la eficiencia energética del transporte por carretera, disminuir su impacto ambiental y, como decía, garantizar

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 22

el respeto a las normas. Ello, lógicamente, se consigue de una forma más eficaz a través de la regulación a nivel comunitario, de forma homogénea y única para todos los Estados miembros. Entendemos que esta propuesta de directiva respeta el principio subsidiariedad y asimismo respeta el principio de proporcionalidad, dado que deja libertad a los Estados miembros sobre excepciones en el transporte nacional. El instrumento que se utiliza es una directiva, puesto que el objetivo es modificar una directiva existente. La propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la directiva 96/53/CE del Consejo, por la que se establecen para determinados vehículos que circulan en la Comunidad dimensiones máximas autorizadas en el transporte internacional y transporte nacional y pesos máximos autorizados en transporte internacional, es conforme al principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar los debates en el día de hoy tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ ORTEGA**: Efectivamente, esta modificación que nos propone la Comisión Europea de la directiva 96/53/CE del Consejo nos parece positiva, puesto que busca y persigue adaptar a las nuevas circunstancias del mercado y de los avances tecnológicos una directiva que ya se estaba quedando anticuada. Se toman medidas que nos parecen oportunas para reducir la emisión de gases de efecto invernadero y el consumo de productos petrolíferos, planteando la comercialización de vehículos más aerodinámicos que tengan mayor eficiencia energética, para lo que se autorizan mayores longitudes y pesos para que estos vehículos puedan llevar incorporado alerones de 1 o 2 metros en la parte trasera, siempre con el requisito, como ha dicho el ponente, de no aumentar la capacidad del vehículo. Nos parece también positivo que se proponga mejorar la seguridad de este tipo de transporte, mejorando el perfilado de las cabinas para evitar ángulos muertos e incorporar estructuras de absorción de energía en caso de colisión que den mayor seguridad y comodidad al conductor. Era una medida necesaria también autorizar un mayor peso en los autobuses dados los cambios que se han venido produciendo en los últimos años sobre todo en cuanto a utilizar motores alternativos, utilizando energías alternativas, y que necesitan un mayor peso para no tener que reducir el número de pasajeros que pueden ir dentro del autobús y de esa forma no aumentar el consumo de combustible por persona transportada. También consideramos una medida acertada incorporar las nuevas tecnologías para poder controlar las infracciones con mayor seguridad y agilidad. En este sentido, le hago la reflexión de que desde la Unión Europea nos llegan propuestas que vienen con enfoques diferentes. En la anterior Comisión estuvimos debatiendo con respecto a la aviación y la reflexión que se hacía desde la Unión Europea era que dado que las sanciones que se ponían eran difíciles de pagar por las empresas, la solución era bajarlas. Sin embargo, aquí, en el campo del transporte por carretera la reflexión que se hace es que se producen muchas infracciones y lo que habrá que hacer es aumentar las sanciones e incluso establecer medidas coercitivas adicionales. Como ven, según el interés de lo que se persigue se viste al santo, que se dice en mi provincia. También en la Unión Europea ocurre esto y lo hemos podido comprobar en dos informes en dos comisiones consecutivas. Todos los sectores consultados han estado de acuerdo con que se tomen medidas que favorezcan el rendimiento aerodinámico, que se facilite la introducción de motores híbridos o eléctricos y el desarrollo del transporte de contenedores y de la intermodalidad. Las medidas de control de peso se acogen también favorablemente por todas las partes interesadas para fomentar la competencia leal y el que se haga sin mayores costes para los Estados y sin ralentizar el tráfico se entiende que todo son ventajas. Hay un punto sobre el que me gustaría llamar la atención a esta Comisión con el que discrepo y que no ha subrayado suficientemente el ponente. Ha hecho referencia a que la actual directiva no tiene en cuenta la evolución del transporte en contenedores y el transporte intermodal, en el que se está imponiendo a nivel internacional e intercontinental los contenedores de 45 pies y eso hace necesario que se pueda alargar la longitud autorizada en 15 centímetros para evitar costes administrativos, ya que en la actualidad es necesario pedir un permiso especial para poder transportar estos contenedores. Esta directiva nos propone que se autorice a los vehículos a tener 15 centímetros más de longitud —estamos hablando de vehículos pesados articulados que tienen 16,5 metros de longitud— y esta autorización solo se hace para transporte intermodal con un componente de carretera —y en esto les pido a sus señorías que presten atención porque me parece que es un elemento sustantivo para nuestra nación— que no exceda de 300 kilómetros y se nos dice que en transporte marítimo se puede ampliar esta distancia, pero solo para una operación marítima de corta distancia intraeuropea. Con estas condiciones, quiero llamar la atención a sus señorías de que se perjudica el interés de nuestro país, puesto que las distancias de los

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 64

28 de mayo de 2013

Pág. 23

puertos de España a su Hinterland natural de cada uno de ellos supera con mucha diferencia los 300 kilómetros, dado el tamaño de nuestra nación. Para España esto supondría que los camiones no se utilizarían para el transporte de estos contenedores y se vería restringido solo al transporte por ferrocarril, con lo cual tendríamos una diferencia de competitividad con otros países o en el caso de que decidiéramos transportarlos por carretera tendría que considerarse pedir un permiso especial, con los costes administrativos y de organización que eso tiene, con lo que estaríamos en una desventaja competitiva con respecto a otros países. Como he dicho desde el principio me parece que esa es una directiva positiva. La Unión Europea es competente para legislar sobre este ámbito, puesto que a escala europea es la más adecuada. Sin embargo, el principio de proporcionalidad —y se puede comprobar en la propia Unión Europea cuando explica en qué consiste— nos lleva a que solo se puede actuar en la Unión Europea en un ámbito si el contenido —y subrayo esta parte— y la forma de la dación no excede lo necesario para cumplir los objetivos establecidos por los tratados. Entendemos que fijar el límite en 300 kilómetros para poder utilizar estos camiones que permiten transportar los contenedores que hoy se están imponiendo a nivel internacional perjudica y excede lo necesario para cumplir los objetivos establecidos. Es una cifra arbitraria que se nos propone en esta directiva y más teniendo en cuenta que por las condiciones en las que está nuestro país, el transporte marítimo tiene mucha más relación con otros países que están en otros continentes, con Marruecos, con África, y que quedarían excluidos de poder utilizar este tipo de transporte, perjudicando los intereses de los puertos de nuestro país. De ahí que el voto del Grupo Socialista sea el de abstención, porque entendemos que el principio de proporcionalidad no se cumple completamente en una parte de esta directiva, aún reconociendo que la mayor parte del contenido de la misma es positiva.

El señor **PRESIDENTE**: Acabados los debates, vamos a proceder a la votación. Del contenido de los mismos, esta Presidencia entiende que pueden producirse por asentimiento, teniéndose en cuenta dos cuestiones. En primer lugar, que el informe de la ponencia que hemos debatido bajo el ordinal 6 del orden del día se sometería a votación suprimiendo los apartados 9 a 13 y el segundo párrafo de la conclusión y, en segundo lugar, que el que hemos debatido bajo el ordinal 8 del orden del día se sometería a votación añadiendo dos párrafos nuevos, que han sido leídos por el señor ponente, el 9 y el 10, y un párrafo nuevo en la conclusión. Si esos términos se consideran adecuados para estos dos y los demás en sus propios términos.

El señor **FERNÁNDEZ ORTEGA**: En el punto 9 el Grupo Socialista se abstendrá.

El señor **PRESIDENTE**: Entonces se pueden votar del 1 al 8 por asentimiento. **(Asentimiento)**. Procederíamos a votar el informe de la ponencia que hemos debatido bajo el número 9 del orden del día. Para que sus señorías lo conozcan reitero su enunciado. Informe de subsidiariedad respecto de la propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la directiva 96/53/CE del Consejo, por la que se establecen para determinados vehículos de carreteras que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; abstenciones, 11.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Se levanta la sesión y ruego a los portavoces que se acerquen a la Mesa.

Eran las dos y veinticinco minutos de la tarde.