



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SECCIÓN CORTES GENERALES

XV LEGISLATURA

Serie A:

ACTIVIDADES PARLAMENTARIAS

12 de noviembre de 2024

Núm. 92

Pág. 1

ÍNDICE

Control de la acción del Gobierno

PROPOSICIONES NO DE LEY/MOCIONES

Comisión Mixta para el Estudio de los Problemas de las Adicciones

- 161/001425 (CD)** **663/000089 (S)** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la mejora de la planificación y el desarrollo de la prevención en la próxima Estrategia Nacional sobre Adicciones 2

Comisión Mixta para la Coordinación y Seguimiento de la Estrategia Española para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

- 161/001430 (CD)** **663/000090 (S)** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, para una Hoja de Ruta que mejore la eficiencia de las ayudas y recursos públicos para impulsar los vehículos alternativos 4

- 161/001431 (CD)** **663/000091 (S)** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario VOX, relativa a promover la derogación de todas las políticas inspiradas en el Pacto Verde Europeo y en la Agenda 2030, en especial el acuerdo de París, por el impacto que ha tenido sobre el sector primario y la industria española 6

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

Comisión Mixta para Unión Europea

- 181/000732 (CD)** **683/000133 (S)** Pregunta formulada por el Diputado José María Sánchez García (GVOX), sobre opinión acerca del informe «El futuro de la competitividad de Europa», elaborado por el Sr. Mario Draghi.... 10

CONTROL DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIONES NO DE LEY/MOCIONES

Comisión Mixta para el Estudio de los Problemas de las Adicciones

161/001425 (CD)

663/000089 (S)

La Mesa del Congreso de los Diputados ha adoptado el acuerdo que se indica respecto al asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión.

Autor: Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Proposición no de Ley relativa a la mejora de la planificación y el desarrollo de la prevención en la próxima Estrategia Nacional sobre Adicciones.

Acuerdo:

Considerando que se solicita el debate de la iniciativa en Comisión, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión Mixta para el Estudio de los Problemas de las Adicciones. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno, al Senado y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación.

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de noviembre de 2024.—P.D. El Letrado Mayor de las Cortes Generales, **Fernando Galindo Elola-Olaso**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a la mejora de la planificación y el desarrollo de la prevención en la próxima Estrategia Nacional sobre Adicciones, para su debate en la Comisión Mixta para el estudio del problema de las Adicciones.

Exposición de motivos

La «Estrategia Nacional sobre Adicciones 2017-2024» de la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas (PNSD) plantea en el primer punto de su epígrafe número 10, relativo a la «Prevención y a la reducción del riesgo», que «las intervenciones preventivas tienen como objetivo reducir los factores de riesgo y aumentar los factores de protección frente al consumo de drogas y otras conductas susceptibles de generar adicción».

Se explica también en dicho epígrafe que «las intervenciones de prevención se clasifican en tres niveles en función de la población destinataria a la que van dirigidas: intervenciones universales, para toda la población; selectivas, dirigidas a grupos en situación de vulnerabilidad; e indicadas, orientadas a individuos con perfiles de mayor riesgo», y que en el presente, la prevención —que «debe adaptarse a los nuevos contextos y formas de relación en las que se producen los consumos, especialmente las redes sociales, y aprovechar las oportunidades que dichos contextos ofrecen para la

prevención»—, ha de ser materializada afrontando «nuevos retos» relacionados con «las nuevas formas de adicción sin sustancia —especialmente el juego patológico—, la percepción de normalidad en el consumo de alcohol y cannabis por parte de menores, las presiones hacia la legalización del cannabis o la aparición continua de nuevas sustancias psicoactivas en el mercado de las drogas».

Más allá de vertebrar los planes de acción de la Estrategia Nacional sobre Adicciones activos entre los años 2018-2020 y 2021-2024, la base conceptual sobre las prevención y la reducción del riesgo expuesta en los párrafos anteriores es también el punto de partida del «Estudio descriptivo sobre la situación demográfica y perfiles formativos de los y las profesionales de prevención de las adicciones. Opciones de futuro» que la citada Delegación del Gobierno para el PNSD hizo público el 28 de septiembre de 2024.

Dicho estudio, que ha sido financiado por la Federación Española de Municipios y Provincias en colaboración con la Delegación del Gobierno para el PNSD y es obra de la Universidad Internacional de Valencia, se sustenta en las aportaciones realizadas por 623 profesionales que desarrollan su actividad en el ámbito de la prevención de las adicciones y surge con el objetivo de «identificar las necesidades futuras para la mejora y la sostenibilidad de las acciones preventivas» en ámbitos concretos como «la situación real de [los] profesionales y [los] equipos de prevención» y «la planificación de los servicios y [los] programas».

Entre otras conclusiones, el trabajo destaca la «insatisfacción laboral y falta de posibilidades de desarrollo profesional», una «necesidad urgente de mejorar la calidad e implementación de programas preventivos», y una exigencia «de dedicar más atención y recursos» con la finalidad de «avanzar en elementos estructurales y operativos que permitan una mayor eficiencia y sostenibilidad».

Por todo ello, y considerando los resultados reales derivados de la implementación de la «Estrategia Nacional sobre Adicciones 2017-2024», el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«La Comisión Mixta para el estudio del Problema de las Adicciones insta al Gobierno a incluir en la próxima Estrategia Nacional sobre Adicciones medidas de utilidad real con las que mejorar la planificación y el desarrollo de la prevención que se sustenten en:

— El impulso de la coordinación institucional en los ámbitos nacional, autonómico y local, incrementando el trabajo comunitario en red tanto en el ámbito asistencial sociosanitario, como en el de la investigación.

— El establecimiento de criterios de calidad en todas las intervenciones, con evaluación, transparencia en la información y fomento de buenas prácticas y experiencias de éxito.

— El desarrollo de mejores medidas específicas para la población considerada vulnerable, acciones con perspectiva de género y consideración de factores ambientales.

— La aplicación de iniciativas para mejorar la formación y capacitación de los profesionales, tanto del ámbito sanitarios como del educativo y el social, así como para mejorar la atracción y la fidelización de talento, especialmente del ámbito sanitario.

Todas las actuaciones que promueva el Gobierno en tal sentido tendrán un enfoque transversal —salud pública, social, educativo—; serán dotadas con cuantos recursos humanos, económicos y tecnológicos-materiales resulten necesarios, y se plantearán desde el consenso real con las Comunidades Autónomas, las diputaciones provinciales y los entes locales, así como desde la plena coordinación con la sociedad civil, especialmente los representantes de los afectados y los profesionales».

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.—**Ester Muñoz de la Iglesia, Elvira Velasco Morillo y Pablo Hispán Iglesias de Ussel**, Diputados.—**Miguel Tellado Filgueira**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión Mixta para la Coordinación y Seguimiento de la Estrategia Española para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)**161/001430 (CD)****663/000090 (S)**

La Mesa del Congreso de los Diputados ha adoptado el acuerdo que se indica respecto al asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión.

Autor: Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Proposición no de Ley para una Hoja de Ruta que mejore la eficiencia de las ayudas y recursos públicos para impulsar los vehículos alternativos.

Acuerdo:

Considerando que se solicita el debate de la iniciativa en Comisión, y entendiendo que es la Comisión Mixta la que insta al Gobierno a la adopción de las medidas correspondientes, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión Mixta para la Coordinación y Seguimiento de la Estrategia Española para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno, al Senado, al Grupo proponente y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación.

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de noviembre de 2024.—P.D. El Letrado Mayor de las Cortes Generales, **Fernando Galindo Elola-Olaso**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley para una Hoja de Ruta que mejore la eficiencia de las ayudas y recursos públicos para impulsar los vehículos alternativos, para su debate en la Comisión Mixta para la Coordinación y Seguimiento de la Estrategia Española para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Exposición de motivos

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) abordan, desde distintas perspectivas, la necesidad de transformar nuestros modelos de transporte y movilidad. El ODS 7 se fija como objetivo a largo plazo aumentar el uso de energías renovables para sustituir los combustibles fósiles, el ODS 11 pretende conseguir ciudades y comunidades sostenibles, a través del acceso de toda la población a viviendas, servicios básicos y medios de transporte adecuados, asequibles y seguros, además de fortalecer el vínculo entre las zonas urbanas y rurales para generar un desarrollo que beneficie a ambas y la movilidad sostenible vuelve a ocupar un lugar destacado. Y es también protagonista en las políticas públicas para el ODS 13, que pretende introducir el cambio climático como cuestión prioritaria y urgente en las políticas, estrategias y planes de países, administraciones, empresas y sociedad civil.

Según datos del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico, el sector transporte representa el 30,7% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero

en España, representando el transporte por carretera por sí solo un 28,4% del total de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).

En la UE las estrategias para la descarbonización del transporte se han diversificado en torno a reglamentaciones para la reducción de emisiones en los motores de combustibles fósiles, la incorporación de biocombustibles, la movilidad eléctrica y los vehículos de hidrógeno y, más recientemente, la incorporación transitoria de combustibles sintéticos y combustibles cien por cien renovables. La Estrategia de Movilidad Inteligente y Sostenible Europea, presentada en diciembre de 2020, se fija como objetivo una reducción del 90% en las emisiones para 2050 gracias a un sistema de transportes inteligente, competitivo, seguro, accesible y asequible.

Asimismo, en España contamos con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada como hoja de ruta para la transformación del sistema de transportes y movilidad, para promover los medios de transporte sostenible y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos en los entornos urbanos, además del Proyecto de Ley de Movilidad sostenible, en trámite. En España, hasta el momento, las estrategias para la descarbonización del transporte se han orientado casi en exclusiva a favorecer la movilidad eléctrica, incluida la de cédula de combustible de hidrógeno. El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, (PNIEC), en su versión actualizada recién aprobada, establece el objetivo para 2030 de 5,5 millones de vehículos eléctricos.

En la UE, el Reglamento de implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (AFIR), aprobado en 2023, establece unos objetivos mínimos de despliegue de infraestructura de recarga para cada Estado Miembro durante esta década. Será necesario un millón de puntos de recarga para 2025, según cálculos de la propia Comisión. Diversas estimaciones para España fijan la necesidad de red de recarga en la cifra de aproximadamente 340.000 puntos de recarga como mínimo en 2030 para lograr una efectividad suficiente en la electrificación de la flota española. Al cierre de 2023, había en España poco más de 30.000 puntos de recarga y a 30 de setiembre de este 2024, se llega a 37.876 puntos de recarga, un 6% más que en el trimestre anterior. Desde el punto de vista nacional, el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) fijó, para 2023, un objetivo de 100.000 puntos de recarga. Es decir, no se llega en la actualidad a cubrir apenas una tercera parte del objetivo previsto para el 2023, lejos también del objetivo de 63.500 puntos de recarga para finales de año 2024, establecido en el marco del Fit for 55 de la Comisión Europea y poco más del 10% de las necesidades estimadas para cumplir los objetivos del 2030.

Por otro lado, también es insuficiente el avance en la electrificación del parque de automoción en España. Según datos de ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones), la flota electrificada en España es del 1,2% para vehículos ligeros y en el contexto de la UE, España está muy retrasada. Somos el 14.º país en cuanto a electrificación del parque, por detrás de Hungría, Malta y Portugal, y sin llegar a la mitad de la media comunitaria. Y con nuestro actual ritmo de electrificación nos seguiremos alejando de la media y de los países de nuestro entorno. Este pasado mes de mayo, la venta de turismos electrificados (eléctricos puros e híbridos enchufables) cayó un 12% respecto al mismo mes del año pasado, descendiendo la participación en el conjunto del parque de automoción español a un 9,65% del total, casi un 20% menos que hace un año. Hasta setiembre de este año 2024 se han vendido 80.232 vehículos electrificados, sólo un 29% del objetivo anual de 280.000 unidades.

Existen múltiples motivos para el retraso relativo de la electrificación del transporte en España. En ese sentido, acaba de publicarse un estudio, «descarbonización del transporte: diagnóstico y propuestas» elaborado por el «think tank» medioambiental OIKOS en colaboración con ANFAC, que pone de relieve deficiencias muy relevantes en lo relativo a la eficacia, la eficiencia y la justicia social de los recursos públicos empleados hasta ahora para descarbonizar el transporte terrestre por carretera.

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a presentar, en el plazo de tres meses, una Hoja de Ruta para mejorar la eficiencia de las ayudas y recursos públicos para impulsar los vehículos alternativos, que contemple, entre otras, las siguientes medidas:

1. Elaborar un nuevo Programa MOVES, con horizonte temporal 2025-2027 de gestión unificada, que incorpore el descuento directo en factura y fomente la movilidad de 0 emisiones pero tenga en cuenta el momento crítico en el que se encuentra el sector y que, en un proceso de transición progresivo, apoye otras tecnologías, incluidos los motores de combustión, en función del nivel de emisiones de gases.
2. Elaborar un Plan de Despliegue de las Infraestructuras de Recarga, en colaboración con Comunidades Autónomas y Entidades Locales, que simplifique los trámites administrativos para impulsar el despliegue de las infraestructuras de recarga y que cuente con mecanismos de concurrencia competitiva.
3. Realizar un estudio sobre el impacto fiscal de nuevos mecanismos de ayuda que faciliten afrontar el coste del suministro de carga rápida, dirigidos especialmente a usuarios intensivos y profesionales, Pymes y autónomos.
4. Incrementar los estímulos fiscales que promuevan la reducción de emisiones de carbono, la utilización de vehículos con tecnologías limpias y la inversión en tecnologías de movilidad sostenible.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 31 de octubre de 2024.—**Sergio Sayas López, Carmelo Barrio Baroja, Tomás Cabezón Casas, Jimena Delgado-Taramona Hernández, Alberto Fabra Part, Javier José Folch Blanc, Milagros Marcos Ortega, Joaquín Melgarejo Moreno, Juan Diego Requena Ruiz y Francisco José Conde López**, Diputados.—**Miguel Tellado Filgueira**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/001431 (CD)

663/000091 (S)

La Mesa del Congreso de los Diputados ha adoptado el acuerdo que se indica respecto al asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión.

Autor: Grupo Parlamentario VOX

Proposición no de Ley relativa a promover la derogación de todas las políticas inspiradas en el Pacto Verde Europeo y en la Agenda 2030, en especial el acuerdo de París, por el impacto que ha tenido sobre el sector primario y la industria española.

Acuerdo:

Considerando que se solicita el debate de la iniciativa en Comisión, y entendiendo que es la Comisión Mixta la que insta al Gobierno a la adopción de las medidas correspondientes, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión Mixta para la Coordinación y Seguimiento de la Estrategia Española para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno, al Senado, al Grupo proponente y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación.

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de noviembre de 2024.—P.D. El Letrado Mayor de las Cortes Generales, **Fernando Galindo Elola-Olaso**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

María José Rodríguez de Millán Parro, José María Figaredo Álvarez-Sala y Patricia Rueda Perelló, en su condición respectiva de Portavoz, Portavoz Adjunto y Diputada del Grupo Parlamentario VOX (GPVOX), al amparo de lo dispuesto en los artículos 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, formulan la siguiente Proposición no de Ley relativa a promover la derogación de todas las políticas inspiradas en el Pacto Verde Europeo y en la Agenda 2030, en especial el acuerdo de París, por el impacto que ha tenido sobre el sector primario y la industria española, para su discusión en la Comisión Mixta para la Coordinación y Seguimiento de la Estrategia Española para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Exposición de motivos

Primero. Acuerdos «verdes» y el utopismo de los actuales objetivos climáticos.

El 25 de septiembre de 2015 se aprobó en la Cumbre de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, un documento que definió 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible con 169 metas a cumplir que afectan a los sectores económicos, sociales y ambientales¹.

En línea con la Agenda 2030, el 12 de diciembre de 2015 se adoptó el «Acuerdo de París» en la 21.ª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP21). Dicho acuerdo, vinculante para las partes, establece una serie de medidas climáticas que exigen una transformación en las estructuras económicas, sociales y energéticas de las Naciones. Para dar cumplimiento a este Acuerdo, la Comisión Europea presentó el 11 de diciembre de 2019 el Pacto Verde Europeo, apoyado en Europa tanto por el Partido Popular como por el Partido Socialista.

Se trata de un conjunto de medidas que responden a objetivos climáticos, como reducir en 2030 las emisiones en un 55% con respecto a los niveles de 1990 y, finalmente, alcanzar en 2050 el nivel de cero emisiones. El Pacto en cuestión, bajo falsas premisas ideológicas, está destruyendo nuestro sector primario y la industria nacional. Todo ello a pesar de que los cinco países más contaminantes del mundo (China, Estados Unidos, India, Rusia y Japón) no son europeos y producen el 61% de dichas emisiones². Además, la ejecución de dicho Acuerdo, según la Comisión Europea, requiere una inversión anual de al menos 260.000 millones de euros hasta dicho año³, que saldrán del bolsillo de los españoles y de los europeos a través de impuestos «verdes». Esta situación tan solo genera la pérdida de competitividad de nuestro sector primario y de la industria nacional en un marco internacional claramente favorable para los países extracomunitarios, que no padecen el verde yugo de los burócratas de Bruselas.

Segundo. El sector primario.

En virtud del desarrollo del Pacto Verde Europeo se han dictado diversas normas que están multiplicando la burocracia y devastando el sector primario. Entre ellas, cabe destacar la Estrategia de la Granja a la Mesa⁴ y la Estrategia de Biodiversidad 2030⁵. Así, la Estrategia de la Granja a la Mesa prevé que en el año 2030 el 25% de la superficie agrícola sea ecológica, incluyendo la reducción del uso de plaguicidas en un 50%, el uso de fertilizantes en un 20% y la pérdida de nutrientes en un 50%. Igualmente, la Estrategia de Biodiversidad 2030 aspira a «restaurar» en 2030 el campo, obligando para ello a

¹ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2015/09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible/>

² <https://www.sostenibilidad.com/medio-ambiente/top-5-paises-mas-contaminantes/>

³ <https://www.europarl.europa.eu/topics/es/article/20200109STO69927/un-billon-de-euros-para-financiar-la-transicion-ecologica-en-la-ue#:~:text=Para%20alcanzar%20la%20reducci%C3%B3n%20del,la%20UE%20al%20cambio%20clim%C3%A1tico>

⁴ <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/from-farm-to-fork/>

⁵ https://spain.representation.ec.europa.eu/noticias-eventos/noticias-0/estrategia-de-la-ue-sobre-biodiversidad-2030-proteccion-de-la-fauna-y-la-flora-2023-03-03_es

España a restaurar, al menos, el 20% de las zonas terrestres y marítimas para 2030 y establece el 2050 como año límite para la protección, valoración y restauración de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos en la Unión Europea («UE»). Sin embargo, ambas metas parecen estar dictadas por políticos que no conocen ni entienden los problemas del mundo rural y conllevarán la reducción de hectáreas dedicadas a la agricultura y ganadería, condenando a miles de explotaciones al cierre y obligando a todas las familias a pagar precios muchísimo más caros para poder adquirir los alimentos que precisan, así como el incremento de la competencia desleal de terceros países que no están sujetos a las restricciones verdes europeas.

Además, estas estrategias han determinado que la Política Agraria Común (PAC) esté abandonando progresivamente su fin originario de ayudar al sector primario, condicionando las ayudas que este recibe al cumplimiento de criterios ideológicos «verdes». Así, asociaciones de agricultores denuncian que la PAC 2023-2027 destina el 40% de su presupuesto al cumplimiento de objetivos ambientales⁶.

Otra amenaza que resulta del Pacto Verde Europeo para el sector primario español es el Reglamento (UE) 2024/1991 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2024, relativo a la restauración de la naturaleza y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2022/869⁷, que bajo una presunta apariencia medioambientalista criminaliza a agricultores, ganaderos y pescadores. Dicho Reglamento aspira a «regenerar» al menos el 30% de los ecosistemas —supuestamente— degradados en la UE para pasar de un estado deficiente a uno bueno antes del año 2030, con un incremento de los hábitats restaurados de hasta el 60% en 2024 y del 90% en 2050. Además, obliga a los Estados miembros a transformar al menos 25.000 km de ríos en cauces libres para 2030. Tales pretensiones implican la reducción de superficies agrícolas, con el consiguiente perjuicio para la cadena de suministro y la pérdida de capacidad para la producción de alimentos⁸, causando un grave ataque a la soberanía alimentaria, en un contexto en el que la falta de agua en algunas regiones españolas ya está poniendo en grave riesgo la sostenibilidad del sector primario.

En relación con este Reglamento y con la Estrategia de Biodiversidad 2030, el Gobierno está procediendo a la destrucción de barreras fluviales⁹ en ejecución de la Estrategia Nacional de Restauración de Ríos (2023-2030). Las políticas en materia de restauración fluvial corren el riesgo de reducir a un mero obstáculo cualquier barrera fluvial. Estas infraestructuras pueden tener un uso potencial reconocible o representar un patrimonio material para la zona que merece la pena poner en valor. En definitiva, la necesaria conservación del estado de los ríos o la prevención contra su deterioro no puede suponer una coartada para la destrucción de infraestructuras que tienen un gran valor, más aún cuando su eliminación —pretendida o ejecutada— recibe la contestación de los vecinos afectados.

Tercero. La industria electrointensiva.

En otro orden, del Pacto Verde Europeo ha emanado también la Directiva (UE) 2023/959 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023 que modifica la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, que modificó el sistema de comercio de emisiones de CO₂. La Directiva original ya había sido traspuesta al ordenamiento jurídico español por la

⁶ <https://www.elindependiente.com/economía/2023/01/08/la-nueva-pac-verde-que-trae-de-cabeza-al-campo-nunca-hemos-sido-menos-libres/>

⁷ <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2024-81191>

⁸ https://www.asaja.com/publicaciones/votacion_clave_en_el_parlamento_europeo_sobre_la_ley_de_restauracion_de_la_naturaleza11830

⁹ <https://gaceta.es/espana/el-gobierno-de-sanchez-reconoce-que-destruyo-o-retiro-328-infraestructuras-hidricas-hasta-el-ano-2022-20240403-1248/>

Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.

El Régimen Europeo de Comercio de Derechos de Emisión afecta, según varios informes, a más de 10.000 instalaciones electrointensivas en Europa¹⁰. El encarecimiento del precio de los derechos ha perjudicado la economía de las empresas, repercutiendo asimismo en la factura de la luz y bienes o productos finales de los hogares¹¹. Además, como los derechos de emisión son bienes transferibles, se ha originado en torno a ellos un mercado especulativo que ha disparado aún más los precios¹². La volatilidad del mercado de derechos de emisiones ha creado incertidumbre en los precios de los mismos dificultando la planificación a largo plazo y provocando el frenazo en la inversión en industrias españolas¹³.

Sin embargo, el sistema de comercio de derechos de emisión sí tiene un beneficiario, que es el Gobierno. Así, en el año 2023 se recaudó en subastas de derechos de emisión de gases de efecto invernadero un total de 3.585.245.000 euros (cap. 5 ingresos patrimoniales), un 11% más que en 2022¹⁴.

Cuarto. La industria del automóvil.

Otro aspecto lesivo para los intereses de España es el Reglamento (UE) 2023/851 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de abril de 2023 por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión, que igualmente emana del Pacto Verde Europeo. Dicho Reglamento prohibirá a partir del año 2035 la venta de turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos que emitan CO₂ dentro de la UE, previendo como paso intermedio, que en 2030 los turismos reduzcan sus emisiones un 55% respecto a los niveles de 2021 y las furgonetas en un 50%. Asimismo, prohíbe la circulación de vehículos provistos de motores de combustión interna en 2050.

La transición hacia el vehículo eléctrico en los plazos que marca el Reglamento supone una transformación industrial acelerada y una medida irresponsable que hundirá a la industria europea y pagará muy caro España, ya que el sector automovilístico es uno de sus pilares industriales. La industria del automóvil española es la segunda productora de automóviles en la UE y la octava del mundo, aportando cerca del 11% del Producto Interior Bruto, habiendo alcanzado en 2023 una facturación de 78.154 millones de euros y recaudando en el mismo año 39.514 millones de euros para la hacienda pública¹⁵. Además, dicho Reglamento tendrá un impacto social negativo, ya que supondrá la pérdida de miles de empleos (el sector del automóvil en 2023 empleó directamente a 58.414 personas¹⁶). En relación con ello, varios grupos automovilísticos europeos han advertido que los objetivos de emisiones para el año 2025 son «inviabiles» teniendo en cuenta las condiciones del mercado¹⁷.

En línea con los objetivos que marca el Reglamento, el Gobierno ha anunciado que remitirá a la UE la revisión del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, en el cual mantiene su previsión de que en 2030 habrá 5,5 millones de vehículos eléctricos.

¹⁰ <https://www.epe.es/es/activos/20220731/derechos-emision-co2-precio-luz-14198702>

¹¹ <https://elperiodicodelaenergia.com/que-son-los-derechos-de-emision-de-co2-y-como-afectan-al-precio-de-la-luz/>

¹² https://www.lespanol.com/invertia/empresas/energia/20220526/ue-reconoce-especuladores-mercado-emisiones-disparar-co2/675182891_0.html

¹³ <https://elpais.com/economia/2024-03-22/la-inversion-en-espana-cae-por-debajo-del-nivel-prepandemia-pero-no-sacrifica-su-productividad.html>

¹⁴ <https://www.igae.pap.hacienda.gob.es/sitios/igae/es-ES/Contabilidad/ContabilidadPublica/CPE/EjecucionPresupuestaria/Documents/MENSUAL%2012-23.pdf>

¹⁵ https://anfac.com/wp-content/uploads/2024/07/NP_ANFAC_Informe-Anual-2023.pdf

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ <https://www.latribunadeautomocion.es/2024/10/los-concesionarios-europeos-de-stellantis-consideran-inalcanzables-los-objetivos-de-emisiones-de-2025/>

https://www.hibridosyelectricos.com/coches/presidente-grupo-volkswagen-se-posiciona-meta-emisiones-ue-debe-adaptarse-realidad_75995_102.html

Por el contrario, la industria automovilística considera imposible dicho objetivo, debido a las bajas ventas de vehículos eléctricos, cuya cuota de mercado es del 4,5%, y la falta de puntos de recarga¹⁸.

Europa no puede permitirse renunciar a su industria automovilística aumentando a la vez la dependencia de China, que en el terreno del coche eléctrico controla el 75% del litio, el 45% de los derechos de explotación minera y el 90% de las fórmulas químicas necesarias para la producción de sus baterías¹⁹.

Además de los problemas apuntados, el establecimiento de zonas de bajas emisiones suponen un claro ataque a los españoles de rentas medias y bajas que no pueden adquirir vehículos «verdes» y que ven cómo se les impide circular por determinadas zonas.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario VOX rechaza la Agenda 2030, el Pacto Verde Europeo y toda la legislación derivada de los mismos, dado que su incorporación a nuestro ordenamiento jurídico supondrá la ruina del campo, la depauperación de la industria española, y convertirá España en un país energéticamente dependiente, antenado así contra la libertad y prosperidad de los españoles.

Al amparo de lo expuesto, el Grupo Parlamentario VOX presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Solicitar la derogación inmediata de todas las políticas inspiradas en el Pacto Verde Europeo y la Agenda 2030.
2. Denunciar el Acuerdo de París, hecho en París el 12 de diciembre de 2015.
3. Promover en instancias europeas la reversión inmediata de toda prohibición de comercialización y uso de vehículos con motores de combustión interna.
4. Fomentar una política agrícola, pesquera, ganadera, industrial y energética basada en el interés nacional, que permita a España competir en el mercado internacional, sin la carga de las imposiciones burocráticas “verdes” que socavan la soberanía económica, alimentaria y energética nacional.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 31 de octubre de 2024.—**Patricia Rueda Perelló**, Diputada.—**María José Rodríguez de Millán Parro** y **José María Figaredo Álvarez-Sala**, Portavoces del Grupo Parlamentario VOX.

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

Comisión Mixta para Unión Europea

181/000732 (CD)

683/000133 (S)

La Mesa del Congreso de los Diputados ha adoptado el acuerdo que se indica respecto al asunto de referencia.

(181) Pregunta oral al Gobierno en Comisión.

Autor: Sánchez García, José María (GVOX)

Opinión acerca del informe «El futuro de la competitividad de Europa», elaborado por el Sr. Mario Draghi.

¹⁸ https://www.larazon.es/economia/gobierno-insiste-que-alcanzaran-55-millones-coches-electricos-2030-pese-dudas-sector-falta-cargadores_2024092466f2b74db3741e0001f1b7b4.html

¹⁹ https://www.larazon.es/economia/coches-electricos-9000-euros-ultima-amenaza-china-industria-europea_2024022465d95090344c980001ba6349.html

Acuerdo:

Admitir a trámite, conforme a lo dispuesto en el artículo 189 del Reglamento, y encomendar su conocimiento a la Comisión Mixta para la Unión Europea. Asimismo, dar traslado al Gobierno, al Senado y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación.

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de noviembre de 2024.—P.D. El Letrado Mayor de las Cortes Generales, **Fernando Galindo Elola-Olaso**.

Diputado: José María Sánchez García.

Dirigida a: Ministro de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación.

Texto:

¿Qué opinión le merece el informe «El futuro de la competitividad de Europa», elaborado por el Sr. Mario Draghi?

Palacio del Congreso de los Diputados, 31 de octubre de 2024.—**José María Sánchez García**, Diputado.