

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2021) 559 final] [COM(2021) 559 final anexos] [2021/0223 (COD)] {SEC(2021) 560 final} {SWD(2021) 631 final} {SWD(2021) 632 final} {SWD(2021) 637 final} {SWD(2021) 638 final}.

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

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



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

COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA

Código Seguro De Verificación	T2DhbrAhTNst0RFZU3DScA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	María Esther González González - Vicepresidenta Primera	Firmado	15/10/2021 14:08:20
Observaciones		Página	1/1
Url De Verificación	http://verifirma.parcan.es/verifirma/code/T2DhbrAhTNst0RFZU3DScA==		



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

Título del documento:	INICIATIVA LEGISLATIVA UE: PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A LA IMPLANTACION DE UNA INFRAESTRUCTURA PARA LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS Y POR LA QUE SE DEROGA LA DIRECTIVA 2014/94/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
Referencia:	COM (2021) 559 final de 14.07.2021 (CSUE-153)

I.- ANTECEDENTES:

1.- Con fecha 14 de septiembre de 2021, se recibió en la Cámara, correo electrónico de la Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea, de las Cortes Generales, por el que, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 6.1. de la Ley 8/1994, la citada Comisión Mixta remitió al Parlamento de Canarias, la *Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por la que se deroga la directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo.- Documento COM (2021) 559 final de 14.07.2021*, para su conocimiento y, en su caso, emisión de dictamen motivado sobre el eventual incumplimiento del principio de subsidiariedad.

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

“17.- ASUNTOS TRATADOS FUERA DEL ORDEN DEL DÍA

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



Acuerdo:

“La Mesa de la Cámara, con el objeto de determinar, dentro de las posibilidades que al efecto, dispone el art. 52 del Reglamento de la Cámara, el concreto procedimiento parlamentario que haya de seguirse para la emisión del parecer del Parlamento de Canarias respecto del cumplimiento de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad por parte de las iniciativas legislativas comunitarias europeas que sean objeto de remisión al mismo por las Cortes Generales, en los términos de lo previsto en la Ley 8/1994, de 19 de mayo, por la que se regula la Comisión Mixta para la Unión Europea, en su versión modificada para su adaptación al Tratado de Lisboa de 13 de abril de 2007, oída la Junta de Portavoces en su reunión del día de la fecha, acuerda:

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

3.- Con fecha 22 de septiembre de 2021, el Gobierno de Canarias presentó informe a la iniciativa legislativa de la UE sobre la *Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por la que se deroga la directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo.- Documento COM (2021) 559 final de 14.07.2021* que fue recibido por la Comisión de Asuntos Europeos del Parlamento de Canarias, el 4 de octubre de 2021.

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

del Reglamento de la Cámara y del acuerdo de la Mesa antes referido, ha elaborado el siguiente:

II.- DICTAMEN:

1.- Base jurídica y tipo de competencia:

a) Objetivos de la propuesta legislativa:

La Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo estableció un marco para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. Sin embargo, como señala la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de dicha Directiva, se ha constatado un desarrollo desigual de la infraestructura de recarga y repostaje en toda la Unión y la ausencia de interoperabilidad y facilidad de uso y se ha observado que la ausencia de una metodología común clara para fijar objetivos y adoptar medidas en el contexto de los marcos de acción nacionales exigidos por la Directiva 2014/94/UE ha dado lugar a una situación en la que el nivel de ambición en la fijación de objetivos y las políticas de apoyo varía considerablemente de un Estado miembro a otro.

Por ello, y en línea con la Comunicación relativa al Pacto Verde Europeo que insta a que la Unión se convierta en una economía climáticamente neutra de aquí a 2050, con una reducción del 90 % de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte, así como con la ley Europea del Clima y demás medidas del “Objetivo 55”, la Comisión modificar la Directiva y sustituirla por un Reglamento para garantizar su aplicación uniforme en la Unión Europea al tiempo que establece objetivos nacionales obligatorios para la implantación en la Unión de suficiente infraestructura para los combustibles alternativos destinada a vehículos de carretera, buques y aeronaves estacionadas, incluyendo especificaciones técnicas comunes y requisitos sobre información al usuario, suministro de datos y métodos de pago relativos a la infraestructura para los combustibles alternativos.

b) Ámbito competencial.

El Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) establece la prerrogativa de la Unión de adoptar disposiciones relativas a la política común de transportes, título VI (artículos 90 a 91), y a las redes transeuropeas, título XVI (artículos 170 a 171) con el objetivo de garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior. Como señala la propuesta, teniendo presente este marco jurídico, la acción de la Unión permite mejorar la coordinación de la implantación uniforme y generalizada de la infraestructura para los combustibles alternativos, en lugar de depender únicamente de los Estados miembros. De este modo, se facilita el desplazamiento por toda la Unión en vehículos que utilizan combustibles alternativos tanto de usuarios individuales como de empresas. Se contribuye asimismo a evitar que la ausencia de infraestructura para los combustibles alternativos, o su implantación desigual, se convierta en un posible obstáculo para la realización del mercado interior o disuada a la industria del automóvil de producir vehículos de emisión cero y de baja emisión. Dado que la propuesta afecta al transporte por carretera, aéreo y marítimo, se trata de una competencia compartida entre Unión Europea, Estado y Comunidad Autónoma, pero que debe abordarse a escala de la Unión Europea para evitar diferentes regulaciones y requisitos a nivel regional o nacional que podrían conllevar, como señala la propuesta, desarrollo de soluciones técnicas que no sean compatibles entre sí.

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

Tal y como determina el art. 5 del Tratado de la Unión Europea (versión consolidada), en los ámbitos que no sean de su competencia exclusiva, la Unión intervendrá sólo en caso de que, y en la medida en que, los objetivos de la acción pretendida no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, ni a nivel central ni a nivel regional y local, sino



que puedan alcanzarse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción pretendida, a escala de la Unión.

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

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

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

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

El valor añadido que aporta la Unión con esta intervención en términos de eficacia, eficiencia y sinergias se pone de relieve en la evaluación de la Directiva vigente, así como en la evaluación de los informes nacionales de ejecución presentados por los Estados miembros. La evaluación puso de manifiesto que el desarrollo de un marco común de la Unión ha contribuido en cierta medida a evitar la fragmentación. Dicho marco ha impulsado el desarrollo de políticas nacionales para implantar una infraestructura para los combustibles alternativos en todos los Estados miembros y ha contribuido a la creación de unas condiciones de competencia más equitativas en el sector. Mediante el fomento de la interoperabilidad, la adopción de las normas técnicas pertinentes y el establecimiento de objetivos con plazos similares, la actuación a nivel de la Unión ha supuesto un ahorro de costes y una mejora de la relación calidad-precio, al facilitar las economías de escala, evitar la duplicación de esfuerzos y recursos y proporcionar inversiones de fondos en infraestructura. La implementación de la Directiva (y sus actividades de apoyo) ha facilitado la cooperación y el intercambio de información sobre combustibles alternativos entre la industria pertinente y los agentes públicos. Sin la Directiva, probablemente no existiría tal cooperación.

Sin la intervención de la Unión, sería muy improbable implantar en todos los Estados miembros una red coherente y completa de infraestructura para los combustibles alternativos plenamente interoperable que garantice la posibilidad de viajar por toda la Unión en un vehículo que utiliza combustibles alternativos. Esto, a su vez, es un requisito

previo para la adopción de tales vehículos en toda la Unión, lo que resulta de suma importancia para que esta alcance su mayor ambición climática fijada para 2030.

A pesar de cumplir la iniciativa con el principio de subsidiariedad, y de recoger una excepción para las islas de la Unión en el ámbito del transporte marítimo, se estima conveniente que para las RUP comunitarias se recojan asimismo excepciones en los ámbitos del transporte terrestre y aéreo.

Conforme al principio de proporcionalidad, esta propuesta no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos fijados. Todas las medidas se consideran proporcionadas por lo que respecta a sus repercusiones, como se demuestra en la evaluación de impacto que acompaña a la presente iniciativa³⁰. La intervención propuesta establece más requisitos vinculantes para los Estados miembros que garantizan la adopción de suficiente infraestructura de acceso público para la recarga y el repostaje de vehículos que utilizan combustibles alternativos en la Unión. Esto es necesario para que la Unión alcance su mayor ambición climática y energética fijada para 2030 y cumpla el objetivo general de lograr la neutralidad climática de aquí a 2050, objetivo que se refleja, entre otras cosas, en las normas de CO₂ para turismos y furgonetas y en la conectividad transfronteriza para tales vehículos en las redes básica y global de la RTE-T.

La experiencia adquirida con la implementación de la Directiva vigente pone de manifiesto la necesidad de esta intervención revisada. La implementación de la Directiva vigente está dando lugar a un despliegue desigual de la infraestructura en los Estados miembros, que no ayuda a la red densa y generalizada de infraestructura para los combustibles alternativos que se necesita. Esto ha quedado plenamente demostrado en el Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2014/94/UE, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos³¹, y en la evaluación de impacto que acompaña a la presente iniciativa. La naturaleza y el alcance del problema son similares en todos los Estados miembros, y hay pruebas de la necesidad y el valor

añadido resultante de garantizar la conectividad transfronteriza de los vehículos que utilizan combustibles alternativos en la Unión, lo que justifica debidamente la acción de la Unión.

Establece un mínimo común en el que los mercados pueden basarse para empezar a suministrar nueva infraestructura en respuesta a la demanda de vehículos por parte de los mercados, sobre la base de un mecanismo objetivo claro y transparente aplicable en toda la Unión. Consecuentemente, respeta el principio de proporcionalidad.

3. Carga financiera y administrativa.

La propuesta afirma no contener ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión. Por el contrario, las modificaciones se traducirían en costes administrativos moderados para las autoridades públicas. Sin embargo, no se acompaña en la documentación remitida por las Cortes Generales, un análisis de las eventuales cargas administrativas para las autoridades nacionales, regionales o locales, agentes económicos o ciudadanos, derivadas de la nueva regulación, con lo cual no es posible pronunciarse al respecto; ni tampoco la fórmula a través de la cual se procedería al reparto de las eventuales cargas.

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

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

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

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

5.- Otras observaciones.

La iniciativa legislativa podría llegar a tener un enorme impacto sobre las Regiones Ultraperiféricas. Cualquier acción legislativa que incida en la obligatoriedad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero se refiere a estudiar cómo lograr la neutralidad climática considerando todos los sectores económicos clave. Dada la lejanía de las RUP y su enorme dependencia del transporte aéreo y marítimo para garantizar su conectividad, es necesario que cualquier propuesta legislativa en el ámbito de la reducción de las emisiones de carbono a la hora de declinarse de manera concreta mantenga un justo equilibrio entre el imperativo medioambiental, la necesidad de accesibilidad y los altos costes sociales que deberán soportar sus ciudadanos. Por ello, será necesario vigilar que toda medida concreta que se adopte para alcanzar este objetivo de reducción contenga las necesarias medidas derogatorias en favor de las RUP (tal como expresó la XXIV Conferencia de Presidentes de las Regiones Ultraperiféricas reunida en San Martín el 6 y 7 de febrero de 2020 en su Declaración Final), en el sentido que el órgano competente del Gobierno de Canarias en este ámbito sugiriera.

La propuesta establece una excepción para las islas de la Unión en el ámbito del transporte marítimo para tener en cuenta que cuando el puerto marítimo de la red básica de la red transeuropea de transporte (RTE-T) o de la red global de la RTE-T esté situado en una isla que no esté conectada directamente a la red eléctrica, no se aplicará el suministro mínimo de electricidad en puerto para los buques portacontenedores y de pasaje previsto en la propuesta, hasta que no se haya completado la conexión a la red eléctrica o hasta que no exista suficiente capacidad generada localmente a partir de fuentes de energía limpias. Sin embargo, no está prevista ninguna otra excepción en la propuesta en los ámbitos del transporte terrestre y aéreo, para las islas o para las regiones ultraperiféricas.

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

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



**Parlamento
de Canarias**

**DICTAMEN CONTROL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD
COM (2021) 559 final de 14.07.2021 (CSUE-153)**

Parlamento de Canarias, a 15 octubre de 2021

Ventura del Carmen Rodríguez Herrera

Juan Manuel García Ramos

Juan Manuel García Casañas

Luis Alberto Campos Jiménez

Jesús Ramón Ramos Chinaa

Ricardo Fdez. de la Puente Armas