

INFORME 42/2013 DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA, DE 5 DE SEPTIEMBRE DE 2013, SOBRE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD POR LAS SIGUIENTES PROPUESTAS:

- DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO (CE) N° 216/2008 EN LO QUE SE REFIERE A AERÓDROMOS, GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 409 FINAL] [2013/0187 (COD)]

- DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A LA PUESTA EN PRÁCTICA DEL CIELO ÚNICO EUROPEO (TEXTO REFUNDIDO) (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 410 FINAL] [2013/0186 (COD)] {SWD (2013) 206 FINAL} {SWD (2013) 207 FINAL}

ANTECEDENTES

A. El Protocolo sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, anejo al Tratado de Lisboa de 2007, en vigor desde el 1 de diciembre de 2009, ha establecido un procedimiento de control por los Parlamentos nacionales del cumplimiento del principio de subsidiariedad por las iniciativas legislativas europeas. Dicho Protocolo ha sido desarrollado en España por la Ley 24/2009, de 22 de diciembre, de modificación de la Ley 8/1994, de 19 de mayo. En particular, los nuevos artículos 3 j), 5 y 6 de la Ley 8/1994 constituyen el fundamento jurídico de este informe.

B. La Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea, y la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo, han sido aprobadas por la Comisión Europea y remitidas a los Parlamentos nacionales, los cuales disponen de un plazo de ocho semanas para verificar el control de subsidiariedad de las iniciativas, plazos que concluyen el 12 y el 13 de septiembre de 2013, respectivamente.

C. La Mesa y los Portavoces de la Comisión Mixta para la Unión Europea, el 26 de junio de 2013, adoptaron el acuerdo de proceder a realizar el examen de las iniciativas legislativas europeas indicadas, designando como ponente al Diputado D. Alfonso Candón Adán, y solicitando al Gobierno el informe previsto en el artículo 3 j) de la Ley 8/1994.

D. Se han recibido informes del Gobierno en relación con las dos iniciativas. En estos informes se concluye que la actuación aislada de los Estados Miembros no puede asegurar el crecimiento óptimo de la capacidad y de la seguridad, y en paralelo reducir los niveles de coste de los servicios aéreos de gestión de tráfico en la UE. Por ello, se considera que el objetivo se alcanzará de forma más eficaz a través de una acción comunitaria. De hecho, al acordar los paquetes de Cielo Único 1 y II, los Estados Miembros reconocían ya que la fragmentación del espacio aéreo europeo, dirigido por reglas nacionales y con fronteras geográficas, era una parte importante del problema actual.

E. La Comisión Mixta para la Unión Europea, en su reunión celebrada el 5 de septiembre de 2013, aprobó el presente

INFORME

1.- El artículo 5.1 del Tratado de la Unión Europea señala que *“el ejercicio de las competencias de la Unión se rige por los principios de subsidiariedad y proporcionalidad”*. De acuerdo con el artículo 5.3 del mismo Tratado, *“en virtud del principio de subsidiariedad la Unión intervendrá sólo en caso de que, y en la medida en que, los objetivos de la acción pretendida no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, ni a nivel central ni a nivel regional y local, sino que puedan alcanzarse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción pretendida, a escala de la Unión”*.

2.- Las propuestas legislativas analizadas se basan en el artículo 100.2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que establece lo siguiente:

2. El Parlamento Europeo y el Consejo podrán establecer, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea. Se pronunciarán previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones.

3.- España ha sido uno de los estados miembros que más ha contribuido en el desarrollo de las distintas iniciativas sobre Cielo Único Europeo, destacando los objetivos de coste-eficiencia durante el primer año del primer periodo de referencia (2012-2014) del Sistema de Evaluación del Rendimiento.

Recientemente se ha firmado el acuerdo con Portugal para la Constitución del bloque funcional de espacio aéreo SWFAB.

Las deficiencias que afectan al fragmentado espacio aéreo europeo cuestan actualmente a las compañías aéreas y a sus clientes casi 5.000 millones de euros anuales. Ésta es la causa de que surjan las dos propuestas que hoy sometemos al presente informe.

Los elementos fundamentales de las mismas a destacar son los siguientes:

A) Mejorar la seguridad y la supervisión: tras las deficiencias detectadas en las auditorías realizadas por la AESA en la supervisión de las organizaciones de control de tráfico aéreo de los Estados miembros, se propone la plena separación (tanto en el plano organizativo como presupuestario) entre las autoridades nacionales de supervisión y las organizaciones de control del tráfico aéreo que supervisan.

B) Mejorar la gestión de tráfico aéreo: ello se basa en cuatro ejes fundamentales (la seguridad, eficiencia, la capacidad y la protección del medio ambiente) que obligan a las organizaciones de control del tráfico aéreo a ofrecer mejores servicios a un coste más bajo.

C) Creación de nuevas oportunidades de negocio de los servicios de apoyo: servicios de apoyo como la meteorología, las comunicaciones, la información aeronáutica, la navegación o la vigilancia, deberán separarse de forma que puedan ser objetos de licitación abierta y transparente, con arreglo a las normas de contratación pública habituales. Esto puede llegar a suponer un ahorro del 20% pues hasta ahora estos servicios de apoyo son los mayores generadores de costes en la gestión del tráfico aéreo.

D) Promover la creación de asociaciones industriales: la comisión propone que la cooperación de los proveedores de servicios en el ámbito de los Bloques Funcionales de Espacio Aéreo (FAB) se organice de forma más flexible a fin de permitirles establecer asociaciones industriales y trabajar con una gama más amplia de socios, con objeto de mejorar el rendimiento.

4.- En relación con la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n. 216/2008, en el ámbito de aeródromos, gestión de tránsito aéreo y servicios de navegación aérea, hemos de sostener que se cumple con el principio de subsidiariedad.

Así del Tratado de Funcionamiento de Unión Europea se desprende que los objetivos de mercado interior establecidos en el ámbito de la Política Común del Transporte son extensibles al Transporte Aéreo. Y para poder alcanzar tales objetivos de mercado interior se necesita la acción comunitaria ya que el margen de actuación de los Estados Miembros aisladamente no puede asegurar ni el crecimiento óptimo de capacidad y seguridad, ni reducir los niveles de coste de los servicios de gestión de tránsito aéreo en la Unión Europea.

5.- En relación con la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo, se verifica igualmente la conformidad al principio de subsidiariedad establecido en el Tratado de la Unión Europea.

A esta segunda propuesta le es de aplicación idéntica argumentación a la ya expuesta, pues para lograr en el ámbito del tráfico aéreo el nivel máximo de seguridad, eficiencia, capacidad y protección del medio ambiente (objetivos que constituyen el núcleo de este proceso de reforma) es precisa la acción conjunta de todos los Estados Miembros de la Unión Europea. Adviértase que aunque todos los Estados Miembros siguen comprometidos en la consecución del cielo único europeo, su nivel de ejecución sigue estando muy por debajo de las expectativas iniciales de la Comisión y de la industria del transporte aéreo europeo. De ahí que con esta propuesta se aborde los problemas de congestión, coste, contaminación, retrasos y rutas más largas. De este modo la ejecución del cielo único europeo pretende dar un mayor juego a las reglas del mercado para alcanzar un funcionamiento más integrado del espacio aéreo.

Queda pues patente la necesidad de acción comunitaria para alcanzar los objetivos expuestos.

CONCLUSIÓN

Por los motivos expuestos, la Comisión Mixta para la Unión Europea entiende que la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea, y la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo, son conformes al principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea.