

**INFORME 13/2020 DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA, DE 22 DE SEPTIEMBRE DE 2020, SOBRE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD POR LA PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE ESTABLECEN MEDIDAS EN FAVOR DE UN MERCADO FERROVIARIO SOSTENIBLE A LA VISTA DE LA PANDEMIA DE COVID-19 (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2020) 260 FINAL] [2020/0127 (COD)]**

**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 establecen medidas en favor de un mercado ferroviario sostenible a la vista de la pandemia de COVID-19, ha sido aprobada por la Comisión Europea y remitida a los Parlamentos nacionales, los cuales disponen de un plazo de ocho semanas para verificar el control de subsidiariedad de la iniciativa, plazo que concluye el 25 de septiembre de 2020.

**C.** La Mesa y los Portavoces de la Comisión Mixta para la Unión Europea, el 8 de septiembre de 2020, adoptaron el acuerdo de proceder a realizar el examen de la iniciativa legislativa europea indicada, designando como ponente al Senador D. José Manuel Bolaños Viso (SGPS) y solicitando al Gobierno el informe previsto en el artículo 3 j) de la Ley 8/1994.

**D.** Se ha recibido informe del Gobierno en el que se manifiesta la conformidad de la iniciativa con el principio de subsidiariedad. Asimismo, se han recibido informes del Parlamento de La Rioja, del Parlamento de Cantabria y de la Asamblea de Madrid, comunicando el archivo del expediente o la no emisión de dictamen motivado. La Asamblea de Extremadura ha emitido dictamen motivado.

**E.** La Comisión Mixta para la Unión Europea, en su sesión celebrada el 22 de septiembre de 2020, 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.-** La Propuesta legislativa analizada se basa en el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que establece lo siguiente:

*“1. Para la aplicación del artículo 90, y teniendo en cuenta las peculiaridades del sector de los transportes, el Parlamento Europeo y el Consejo, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario y previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, establecerán:*

- a) normas comunes aplicables a los transportes internacionales efectuados desde el territorio de un Estado miembro o con destino al mismo o a través del territorio de uno o varios Estados miembros;*
- b) condiciones con arreglo a las cuales los transportistas no residentes podrán prestar servicios de transportes en un Estado miembro;*
- c) medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes;*
- d) cualesquiera otras disposiciones oportunas.*

*2. Cuando se adopten las medidas contempladas en el apartado 1, se tendrán en cuenta los casos en que su aplicación pueda afectar gravemente al nivel de vida y al empleo de ciertas regiones, así como a la explotación del material de transporte.”*

**3.-** Con la aprobación de este Reglamento se está dotando de una herramienta más a los Estados miembros de la UE para el objetivo común de apoyar económicamente todos los sectores afectados por la pandemia. En este caso concreto el ferrocarril.

El Reglamento está dirigido sobre todo a los administradores de infraestructuras para que no tengan la obligación de cobrar a los operadores la capacidad de red adjudicada y no utilizada. Como consecuencia de la crisis sanitaria los operadores no han podido utilizar esa capacidad por la caída de la demanda y esto lastra considerablemente sus cuentas de resultados.

En definitiva, se trata de una exención de cánones al operador por lo no utilizado dando la posibilidad a los administradores de reajustarlo y permitiendo que los gobiernos

compensen las pérdidas que sufran. Todo ello manteniendo siempre las condiciones de competitividad entre todos los operadores que participan en el transporte ferroviario dentro de cada estado.

La Directiva y Reglamento del sector no tenían prevista una situación de emergencia de estas características y no contemplaban reducciones ni exenciones para garantizar la competencia.

Es necesario por tanto completar el marco vigente relacionado con el ferrocarril, a fin de permitir que las autoridades nacionales y las partes interesadas del sector puedan gestionar mejor una serie de consecuencias negativas de la pandemia de COVID-19, y responder a las necesidades urgentes del sector ferroviario mientras esas consecuencias persistan

El transporte ferroviario es, por tanto, crucial para alcanzar los objetivos del Pacto Verde, debido al valor que aporta, ya que es el modo de transporte más sostenible y respetuoso con el medio ambiente.

Ante una situación tan excepcional e inédita, con una enorme caída de la demanda, con unos plazos de recuperación lentos y cambios en los hábitos de la población parece necesario no gravar innecesariamente al sector y establecer medidas como la reducción, exención o aplazamiento de los cánones correspondientes al paquete de acceso mínimo y los cánones por reserva, ajustar las condiciones de utilización de la infraestructura ferroviaria y que exista la posibilidad de ampliación del período de referencia en favor de un mercado ferroviario sostenible.

## 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 establecen medidas en favor de un mercado ferroviario sostenible a la vista de la pandemia de COVID-19, es conforme al principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea.**