



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 2010

VII LEGISLATURA

Núm. 561

COMISIÓN EXTRAORDINARIA DE ASUNTOS EUROPEOS

VICEPRESIDENTA: Doña María de las Mercedes Alzola Allende

Sesión celebrada el día 28 de julio de 2010, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA:

1. Ratificación de la designación de los miembros de la Ponencia encargada de elaborar el informe sobre el control de la aplicación del principio de subsidiariedad en los proyectos de acto legislativo de la UE.
2. Elaboración del Dictamen de la Comisión sobre el control de la aplicación del principio de subsidiariedad en los proyectos de acto legislativo de la UE:
 - Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 97/68/CE en lo que se refiere a las disposiciones relativas a los motores comercializados con arreglo al sistema flexible. (Texto pertinente a efectos del EEE) [SEC(2010) 828] [SEC(2010) 829] [COM(2010) 362 final].

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las once horas cinco minutos.	10839	Intervención del Procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	10839
La Vicepresidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	10839		

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Primer punto del Orden del Día. Ratificación Ponencia.			
La Vicepresidenta, Sra. Alzola Allende, da lectura al primer punto del Orden del Día y, de acuerdo con el apartado quinto de la Resolución de Presidencia de catorce de junio de dos mil diez y el Artículo 114.2 del Reglamento, somete a la Comisión la ratificación de los Ponentes designados por los Grupos Parlamentarios. Son ratificados.	10839	El Procurador Sr. Nieto Bello (Grupo Socialista) comienza su intervención comunicando las sustituciones en su Grupo.	10839
Segundo punto del Orden del Día. Elaboración del Dictamen.		Intervención del Procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular).	10841
La Vicepresidenta, Sra. Alzola Allende, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	10839	Queda aprobado por asentimiento el Dictamen sobre la aplicación del principio de subsidiaridad en el proyecto de acto legislativo de la Unión Europea que ha sido objeto de estudio.	10842
		La Vicepresidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	10842
		Se levanta la sesión a las once horas veinticinco minutos.	10842

[Se inicia la sesión a las once horas cinco minutos].

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Buenos días. Se abre la sesión. ¿Por algún Grupo Parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista? ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE: Buenos días, señora Presidenta. Disculpeme. El Grupo Popular tiene tres sustituciones: don Alejo Riñones Rico sustituye a don Jesús Berzosa González, María Concepción Mallo Álvarez sustituye a Carmen Fernández Caballero y don Jesús Encabo sustituye a doña Cristina Ayala.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias. ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

LA SEÑORA LAFUENTE URETA: Señora Presidenta, las comunicaremos a lo largo de la Comisión.

Ratificación Ponencia

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muy bien. Primer punto del Orden del Día: "**Ratificación de la designación de los miembros de la Ponencia encargada de elaborar el informe sobre el control de la aplicación del principio de subsidiaridad en los proyectos de acto legislativo de la Unión Europea**".

De acuerdo con el apartado quinto de la Resolución de la Presidencia, de catorce de junio de dos mil diez, por la que se aprueban las normas sobre el procedimiento de control del principio de subsidiaridad, y el Artículo 114.2 del Reglamento de las Cortes de Castilla y León, se propone la ratificación de los Ponentes designados por los distintos Grupos Parlamentarios. Esta designación recayó en los señores Procuradores don Héctor Castresana del Pozo, doña María del Carmen Fernández Caballero, don Alfonso García Vicente, doña

Mónica Lafuente Ureta y don Pedro Nieto Bello. ¿Se ratifica esta designación? Sí, se ratifica por asentimiento.

Elaboración Dictamen

Segundo punto del Orden del Día: "**Elaboración del Dictamen de la Comisión sobre el control de la aplicación del principio de subsidiaridad en los proyectos de acto legislativo de la Unión Europea**:"

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 97/68/CE en lo que se refiere a las disposiciones relativas a los motores comercializados con arreglo al sistema flexible, texto pertinente a efectos de... de la Unión Europea...", bueno, todo eso.

Para la presentación del Informe de la Ponencia, tiene la palabra el Procurador don Pedro Nieto Bello.

EL SEÑOR NIETO BELLO: Muchas gracias, señora Vicepresidenta. Buenos días, Señorías. Permítame, antes de nada, darle las sustituciones. Don Ángel Velasco sustituye a don José Miguel Sánchez Estévez, don Ildefonso Sanz a doña María Blanco y doña María Sirina Martín a don Óscar Sánchez.

Y, dicho esto, pasamos a hacer nuestra exposición con relación a la propuesta de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 97/68/CE en lo que se refiere a las disposiciones relativas a los motores comercializados con arreglo al sistema flexible. La Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de dieciséis de diciembre de mil novecientos setenta... noventa y siete, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, constituye el punto de partida del Informe que emitimos desde esta Comisión en el día de hoy.

No obstante, hay que decir que, tomando como referencia la Directiva dicha, han sido varios los actos modificativos a nivel comunitario, cuatro en concreto, que paulatina y progresivamente han completado y adaptado al progreso técnico lo referente a las emisiones de GEI y partículas (PT)-humos negros procedentes de motores de combustión interna -fundamentalmente con carburante diésel, aunque también algunos pequeños motores a base de gasolina- instalados en maquinaria móvil no de carretera. Estas modificaciones han dado lugar a las Directivas 2001/63/CE, que regula las emisiones de los tractores agrícolas y forestales; 2002/88/CE, que incluye en su ámbito de aplicación a los pequeños motores de gasolina de encendido por chispa, y cuya implantación aún tiene vigencia en el presente año dos mil diez; 2004/26/CE, que amplía la aplicación para incluir a las locomotoras y a los buques de navegación por aguas interiores, y además introduce la actual fase de límites de emisiones para la mayoría de los motores diésel, denominada fase III A, que comenzó a aplicarse en dos mil diez, también introdujo el llamado sistema flexible, con el fin de facilitar la transición entre las diferentes fases de límites de emisiones; la Directiva 2006/105/CE, que trata de la modificación de otras Directivas, entre ellas la 97/68/CE, en el ámbito del medio ambiente, con motivo de la adhesión de Bulgaria y Rumanía.

Con estos precedentes, abordamos la modificación que hoy nos ocupa a los efectos del control del principio de subsidiariedad, como lo harán el resto de las Comunidades Autónomas que tengan competencias en la materia que se regula.

Para ello, en primer lugar, apuntamos que el fondo de la modificación planteada no es otro que la reducción de emisiones de GEI y partículas (PT) que toda combustión conlleva, haciéndolo recaer, en este caso, en determinados elementos industriales, como son los motores diésel ubicados en multitud de maquinaria móvil no de carretera, y que encontramos en trabajos de construcción y de obras públicas, en trabajos agrícolas y forestales, y también en automotores y locomotoras, buques de navegación por aguas interiores, motores de velocidad de giro constante -como son los generadores y bombas-, así como para pequeños motores de gasolina utilizados en diversos tipos de máquinas.

En concreto, la modificación supone que a los motores con los límites de emisiones que introdujo la Directiva 2004/26/CE en la denominada fase III A tendrán que ser reemplazados progresivamente por los límites más estrictos de la fase III B a partir del uno de enero de dos mil once, aunque el periodo para la homologación de tipo de estos motores comenzó ya el uno de enero de dos mil diez.

Cuantitativamente, se considera que tales cambios afectarán a unas mil quinientas empresas de la Unión

Europea, que producen gran diversidad de esta maquinaria. Esta rebaja en los límites de emisiones necesita modificaciones sustanciales en los motores que existen en la actualidad, por lo que los fabricantes de equipos originales de maquinaria tendrán que adaptar el diseño de sus máquinas a los nuevos motores modificados, y esto conlleva aplicar partidas presupuestarias a la investigación y desarrollo tecnológico en el corto espacio de tiempo, habida cuenta de que las soluciones técnicas aún no están, por lo general, disponibles.

A todo esto parece necesario comentar que la actual crisis financiera y económica mundial desatada desde el otoño de dos mil ocho viene a afectar muy negativamente a toda la producción y venta de maquinaria, pero especialmente a la maquinaria agrícola y de construcción.

Con mucho acierto, la Directiva 2004/26/CE, como ya se dijo anteriormente, introdujo el llamado "sistema flexible" para amortiguar el impacto económico en las empresas comercializadoras de maquinaria que supone la transición entre la fase III A (inicial) y la fase III B (final), el cual permite comercializar durante el periodo de transición un limitado número de máquinas móviles no de carretera equipadas con motores aún con nivel de emisiones de la fase III A.

Teniendo en cuenta estos condicionantes, tanto técnicos como económicos, el objetivo de la propuesta que se hace es modificar las disposiciones del sistema flexible aumentando el porcentaje de motores a comercializar a fin de atenuar lo más posible los costes económicos derivados de la transición entre la fase III A y la fase III B, lo que ayudaría al buen funcionamiento del mercado interior, protegiendo, al mismo tiempo, la salud humana y el medio ambiente; todo ello con el límite temporal del treinta y uno de diciembre de dos mil trece.

Un ligero apunte, antes de terminar, con relación a la... a las emisiones de GEI en nuestra Región -no específicamente ni exclusivamente de los motores que estamos tratando- en el sentido de aportar, simplemente, algunos datos de carácter general, y que consideramos necesitan ser corregidos en el corto o medio plazo a más tardar: nuestra Comunidad es la responsable del 11,33% de las emisiones a nivel nacional, muy por encima de Comunidades más industrializadas, como Valencia (con un 7,24%) o Aragón (con un 5,49%). Además de esto, es preocupante que, suponiendo el 5,77 de la población nacional, tengamos valores de emisiones próximos a Cataluña, con el triple de población (15,77%), o Andalucía (con 17,80%). Es decir, la tercera Comunidad que más emisiones de GEI tiene en España, siendo, como todos sabemos, la que más despoblación sufre. Esto nos debería haber hecho ser más rápidos en tomar decisiones para reducir nuestras emisiones. También es interesante conocer qué tipo de gases emitimos, destacando el 74,73% en CO₂, que, lejos de reducirse en la línea del Pro-

toloco de Kioto (mil novecientos noventa y siete), ha continuado aumentando hasta el dos mil ocho.

También es indicado destacar que, de las treinta y ocho medidas que se presentaron en dos mil ocho antes de aprobar la Estrategia Contra el Cambio Climático, no tenemos conocimiento ni del foro de ecoinnovación ni de los indicadores ambientales de sostenibilidad.

Termino, señora Vicepresidenta, concretando que estamos, pues, ante competencias compartidas con la Unión Europea, lo que nos obliga a emitir un dictamen relativo al cumplimiento del principio de subsidiariedad, que por este Grupo Parlamentario entendemos aconsejable, y que sea la Unión Europea quien regule las condiciones de comercialización con arreglo al sistema flexible de los motores de combustión interna no de carretera, de acuerdo a la transición prevista para los niveles de emisiones de la fase III A a la fase III B.

Permítame concluir agradeciendo el trabajo realizado por la señora Letrada, que se ha encargado de aunar esfuerzos y opiniones, así como de formular el Dictamen que tienen Sus Señorías delante, y que será, al menos por nuestra parte, el que se apruebe en esta Comisión. También tengo que dejar constancia de la conjunción en el trabajo y buen entendimiento que hemos encontrado en el Grupo Popular, fruto del cual ha sido posible coincidir sin ambages en un dictamen sobre el cumplimiento del principio de subsidiariedad en cuestión tan compleja como la comercialización flexible de los motores de explosión en el ámbito europeo en aras a la reducción de contaminantes atmosféricos. Muchas gracias.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Nieto Bello. Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Alfonso José García Vicente.

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE: Muchas gracias, señora Presidenta. Permítame, en primer lugar, que me sume al agradecimiento que ha realizado el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, tanto a la Letrada como a todos los compañeros que han ejercido de Ponentes en esta ocasión. Yo creo que la sintonía con la que se han desarrollado los trabajos ha sido absoluta, y además especialmente algún miembro de... los dos miembros del Grupo Parlamentario Socialista que, en este asunto en concreto, con su mayor experiencia y conocimiento técnico, han enriquecido, sin lugar a dudas, el contenido del Informe de la Ponencia.

Dicho esto, me gustaría comenzar respondiendo a una observación que había realizado el... el señor Nieto Bello acerca de la situación de Castilla y León respecto de sus emisiones de gases de efecto invernadero, y es que, como muy bien él conoce, lo que nos ha dicho -sin ánimo de entrar en ningún tipo de polémica- es una

verdad a medias; y es una verdad a medias porque, si bien me imagino que estará suficientemente contrastada esa cifra de que nos... las emisiones de gases efecto invernadero de nuestra Comunidad Autónoma suponen el 11,33% del conjunto de España, lo que está olvidando es que, precisamente, Castilla y León es una de las únicas -si no me equivoco- dos Comunidades Autónomas que cuentan, a día de hoy, con un superávit dentro de su saldo de CO₂. Afortunadamente, vivimos en una Comunidad Autónoma que tiene grandes sumideros de CO₂ debido a sus masas forestales, y, por lo tanto, nuestro saldo es positivo. Es cierto que nuestras emisiones pueden ser superiores a las de otras Comunidades Autónomas, pero, mientras nuestro saldo sea positivo, créanme, si todas las regiones de Europa cumplieran con ese mismo parámetro que cumple Castilla y León, no tendríamos ningún problema ni de emisiones ni de cambio climático, por lo menos en lo que a la aportación europea le correspondería.

Por lo tanto, es cierto que el dato que ha dado estará contrastado, pero también es cierto que está ocultando una gran verdad, y es que, para evitar las emisiones de CO₂ a la atmósfera excesivas, hay dos caminos. O bien reducirlas en origen, y, por lo tanto, limitar las emisiones. O bien capturar y secuestrar más CO₂. Nuestras masas forestales pueden hacerlo y, por lo tanto, no creo que sea ni muchísimo menos cuestionable la situación en la que se encuentra, dentro de ese saldo ecológico, nuestra Comunidad Autónoma.

Por otro lado, ciñéndonos estrictamente al contenido de la Directiva objeto de dictamen en el día de hoy, quería agradecerle la contextualización que ha realizado de forma brillante acerca del contenido y la oportunidad de la modificación del régimen flexible de comercialización de los motores de combustión interna destinados a máquinas móviles no de carretera. Yo creo que las razones argumentadas por la Comisión y el Consejo, y expuestas de forma muy sintética por... por Su Señoría, justifican más que de sobra la adopción de las modificaciones que se traen a dictamen a esta Comisión.

Ciñéndonos al principio de subsidiariedad, yo creo que, en primer lugar, debemos tener claro que la limitación de las emisiones de CO₂ de cualquier tipo de aparato, en este caso motores, es una competencia compartida entre la Unión Europea y los Estados miembros, y donde incontestablemente nuestra Comunidad Autónoma puede tener competencias afectadas. Lógicamente, al tratarse de una competencia compartida y donde nuestra Comunidad Autónoma tiene capacidad legislativa, se dan los dos presupuestos necesarios para poder analizar si se cumple o no el principio de subsidiariedad; es decir, se dan los dos presupuestos para que opere ese principio de subsidiariedad en lo que atañe a nuestro Estado y también a nuestra Comunidad Autónoma.

Bien es cierto, y lo habíamos discutido en la Ponencia, que luego ya es más cuestionable si realmente las Comunidades Autónomas en España tienen verdadera capacidad para limitar el régimen de emisiones de una forma distinta a como se haga en el conjunto nacional, puesto que, como bien sabemos, y de hecho es el motivo por el cual la Unión Europea tiene competencia compartida y no exclusiva en esta materia, podría afectar una regulación en exceso celosa respecto de las emisiones a la unidad de mercado en el conjunto del Estado español, por cuanto una legislación excesivamente restrictiva, en la práctica, podría suponer cerrar las puertas de nuestro mercado a productos procedentes de terceros países o, incluso, de Comunidades vecinas.

Sobre la base jurídica que tiene este acto legislativo, ya podemos empezar a intuir el motivo por el cual el principio de subsidiariedad es respetado en este caso. La base jurídica, el título competencial, es el Artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, esto es, la aproximación de las legislaciones nacionales para garantizar un mejor funcionamiento del mercado interior. Es decir, que, independientemente de si se está regulando específicamente la emisión de gases efecto invernadero o cualesquiera otros parámetros de cualquier producto o servicio que se comercialice dentro de la Unión Europea, lo que se trata por parte de la Unión, y cuya misión es una de las más importantes, es evitar que los nuevos parámetros, criterios de homologación y limitaciones que se establezcan por parte de los Estados miembros —ya sea por una cuestión de protección a los consumidores y usuarios, por cuestiones medioambientales, por cualquier otro tipo de cuestiones relacionadas con la seguridad— puedan suponer una traba para la libre comercialización de estos productos y servicios; de tal manera que, con una legislación más o menos homogénea, se garantice, en este caso en concreto, por ejemplo, que los motores de combustión que se produjeran o se fabricaran en España con arreglo a su legislación no supusiera una merma de oportunidades para ser comercializados en cualquier otro Estado de la Unión.

Y es que es obvio que en muchas ocasiones los criterios y las exigencias ecológicas están siendo empleadas por parte de los Estados miembros como una herramienta de proteccionismo en un mercado interior común y en un mercado a nivel global cada vez más abierto. Desde luego, en muchas ocasiones se tratan de imponer limitaciones a las emisiones de CO₂ a lo largo de la vida de

los productos para evitar importaciones desde países muy lejanos, y, aunque en muchas ocasiones estas limitaciones tienen un gran criterio científico y son bastante rigurosas, lo cierto es que el efecto colateral puede ser algo no deseado, es cerrar nuestras fronteras y, por lo tanto, evitar la igualdad de oportunidades en el acceso a los mercados, generalmente de los países más subdesarrollados, que son aquellos cuyo estado de la técnica no permite seguir los parámetros de los países más avanzados.

Por tanto, para considerar si se está cumpliendo o no el principio de subsidiariedad en este acto legislativo, bastaría con estudiar si realmente legislaciones diferentes en los Estados miembros de la Unión Europea podrían conducir o no al establecimiento de barreras artificiales al mercado interior. Y, como es obvio, por los motivos que hemos expuesto anteriormente tanto el Portavoz del Grupo Socialista como los recientemente expuestos por mí mismo, la aproximación de legislaciones es necesaria para garantizar el buen funcionamiento del mercado interior, y, obviamente, esa aproximación de legislaciones solo puede ser realizada por un ente de carácter supranacional. Como el ente de carácter supranacional de ámbito europeo es la Unión Europea, parece más que oportuno que sea la Unión la que regule esta materia.

Y, por lo tanto, a criterio de este Grupo, al igual que el criterio del Informe de la Ponencia, es que la propuesta de Directiva respeta escrupulosamente el principio de subsidiariedad, y, por lo tanto, procederemos a votar afirmativamente a la propuesta de Informe, sometida por los Ponentes obviamente. Muchas gracias.

Votación Dictamen

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor García Vicente. Finalizado el debate, se entiende que se aprueba por asentimiento.

Pues, en consecuencia, queda aprobado por la Comisión el Dictamen sobre la aplicación del principio de subsidiariedad en los proyectos de acto legislativo de la Unión Europea que han sido objeto de estudio.

Y no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Muchas gracias.

[Se levanta la sesión a las once horas veinticinco minutos].