

Brussels, 28 May 2025
(OR. en, es)

9514/25

**Interinstitutional File:
2025/0070 (COD)**

**CLIMA 177
ENV 416
TRANS 213
MI 340
CODEC 700
INST 148
PARLNAT**

COVER NOTE

From:	The Spanish Parliament
date of receipt:	26 May 2025
To:	President of the Council of the European Union

Subject:	Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EU) 2019/631 to include an additional flexibility as regards the calculation of manufacturers' compliance with CO ₂ emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles for the calendar years 2025 to 2027 [7727/25 - COM(2025)136 final] - Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality
----------	---

Delegations will find enclosed the opinion¹ of the Spanish parliament on the above.

¹ Translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange website (IPEX) at the following address: <https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2025-0070>



CORTES GENERALES

INFORME 12/2025 DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA, DE 26 DE MAYO DE 2025, SOBRE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD POR LA PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO (UE) 2019/631 PARA INCLUIR UNA MAYOR FLEXIBILIDAD EN LO QUE RESPECTA AL CÁLCULO DEL CUMPLIMIENTO POR PARTE DE LOS FABRICANTES DE LAS NORMAS DE COMPORTAMIENTO EN MATERIA DE EMISIONES DE CO₂ DE LOS TURISMOS NUEVOS Y DE LOS VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS NUEVOS EN LOS AÑOS NATURALES DE 2025 A 2027 COM (2025) 136 FINAL [COM \(2025\) 136](#)

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 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 (UE) 2019/631 para incluir una mayor flexibilidad en lo que respecta al cálculo del cumplimiento por parte de los fabricantes de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos en los años naturales de 2025 a 2027 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 30 de mayo de 2025.

C. La Mesa y los Portavoces de la Comisión Mixta para la Unión Europea, el 6 de mayo de 2025, adoptaron el acuerdo de proceder a realizar el examen de la iniciativa legislativa europea indicada, designando como ponente la Diputada D.^a María Eva Martín Pérez (GP), 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 presentado escritos del Parlamento de La Rioja, del Parlamento de Galicia, del Parlamento de Cataluña y del Parlamento Vasco comunicando el archivo del expediente o la no emisión de dictamen motivado.



CORTES GENERALES

E. La Comisión Mixta para la Unión Europea, en su sesión celebrada el 26 de mayo de 2025, 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 192 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que establece lo siguiente:

“Artículo 192

1. 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, decidirán las acciones que deba emprender la Unión para la realización de los objetivos fijados en el artículo 191.

2. No obstante el procedimiento de toma de decisiones contemplado en el apartado 1, y sin perjuicio del artículo 114, el Consejo, por unanimidad con arreglo a un procedimiento legislativo especial, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, adoptará:

a) disposiciones esencialmente de carácter fiscal;

b) las medidas que afecten a:

—la ordenación territorial,

—la gestión cuantitativa de los recursos hídricos o que afecten directa o indirectamente a la disponibilidad de dichos recursos,

—la utilización del suelo, con excepción de la gestión de los residuos;



CORTES GENERALES

c) las medidas que afecten de forma significativa a la elección por un Estado miembro entre diferentes fuentes de energía y a la estructura general de su abastecimiento energético.

El Consejo, por unanimidad, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, podrá disponer que el procedimiento legislativo ordinario sea aplicable a los ámbitos mencionados en el párrafo primero.

3. El Parlamento Europeo y el Consejo adoptarán, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario y previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, programas de acción de carácter general que fijen los objetivos prioritarios que hayan de alcanzarse.

Las medidas necesarias para la ejecución de dichos programas se adoptarán de conformidad con las condiciones contempladas en el apartado 1 o en el apartado 2, según proceda.

4. Sin perjuicio de determinadas medidas adoptadas por la Unión, los Estados miembros tendrán a su cargo la financiación y la ejecución de la política en materia de medio ambiente.

5. Sin perjuicio del principio de quien contamina paga, cuando una medida adoptada con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 implique costes que se consideren desproporcionados para las autoridades públicas de un Estado miembro, dicha medida establecerá las disposiciones adecuadas en forma de:

- excepciones de carácter temporal,*
- apoyo financiero con cargo al Fondo de Cohesión creado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 177, o ambas posibilidades."*

3.- La Unión Europea, a fin de alcanzar la neutralidad en carbono para 2050, objetivo del Pacto Verde, debe reducir sus emisiones en todos los sectores, incluido el transporte por carretera, que representa el 20% de las emisiones totales, y en particular los turismos y las furgonetas contribuyen a las tres cuartas partes de ese volumen.

Para hacer frente a este desafío, se propone desde Europa prohibir de hecho cualquier tecnología de combustión para automóviles y furgonetas a partir de 2035.

El Reglamento (UE) 2019/6311 establece las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos. Concretamente, exige que las emisiones medias anuales de CO₂ a escala del parque de la UE de los turismos nuevos y las furgonetas nuevas se reduzcan cada cinco años. Cabe recordar el objetivo de la Unión Europea para 2030 de reducir las emisiones de CO₂ en el conjunto de la economía en un 55% con respecto a los niveles de 1990. Para 2025, el objetivo de una reducción del 15% de CO₂ en comparación con los valores de 2021 empieza a aplicarse cada año para el periodo 2025-2029.



CORTES GENERALES

Esta propuesta que tiene su base jurídica en el artículo 192 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y dentro del ámbito del contexto del diálogo estratégico sobre el futuro de la industria del automóvil, que tuvo lugar en el primer trimestre de 2025 y tal como se anunció en el Plan de Acción para el Sector del Automóvil de la Comisión, de 5 de marzo de 2025, propone un cambio puntual del Reglamento (UE) 2019/6311, para proporcionar a los fabricantes mayor flexibilidad en lo que respecta a sus obligaciones de cumplimiento de los objetivos de emisiones de CO₂ de sus flotas, contemplando un periodo de cumplimiento de tres años para 2025, 2026 y 2027, en lugar de un periodo anual.

Así, durante el periodo 2025-2027, los fabricantes deberán garantizar que las emisiones medias específicas de CO₂ de sus vehículos no superen un objetivo de emisiones, calculado como la media de sus objetivos anuales de emisiones específicas a lo largo del periodo. El cumplimiento de los objetivos deberá evaluarse al final del periodo de tres años para cada fabricante. Las primas por exceso de emisiones se calcularán en consecuencia.

Esta modificación que es muy puntual y que introduce mayor flexibilidad para los fabricantes no afecta al objetivo de seguir transmitiendo al sector el mensaje de que debemos descarbonizar al tiempo que mantenemos un margen de maniobra suficiente para el desarrollo de tecnologías alternativas eficientes. Por lo tanto, en ningún caso dichas medidas de flexibilidad para el sector automovilístico, dada la actual coyuntura, pueden implicar una revisión a la baja de los objetivos, ya que ello supondría una penalización para aquellas empresas que han realizado inversiones significativas en sostenibilidad y sería contraria a los objetivos climáticos europeos de descarbonización.

La propuesta, teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea, es conforme con el principio de subsidiariedad, ya que los objetivos de la acción pretendida no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros (ni a nivel central ni a nivel regional y local) y solo pueden alcanzarse a escala de la UE, debido a que la acción pretendida es la de lograr la modificación del Reglamento (UE) 2019/6311.

Esta propuesta beneficia al sector del automóvil español, un sector clave y de vital importancia para España, para seguir siendo competitivo, para cumplir sus ambiciones en materia medioambiental y para responder a sus necesidades sociales e industriales en aras a una economía del sector más sostenible y resiliente.



CORTES GENERALES

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 (UE) 2019/631 para incluir una mayor flexibilidad en lo que respecta al cálculo del cumplimiento por parte de los fabricantes de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos en los años naturales de 2025 a 2027 es conforme al principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea.