



XI legislatura

Año 2026

Parlamento
de Canarias

Número 272

22 de julio

BOLETÍN OFICIAL

El texto del Boletín Oficial del Parlamento de Canarias puede ser consultado gratuitamente a través de Internet en la siguiente dirección: <http://www.parcn.es>

SUMARIO

CONSULTAS FORMULADAS AL PARLAMENTO/INICIATIVAS LEGISLATIVAS EUROPEAS SOBRE CONTROL DE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD

DICTÁMENES

11L/CSUE-0237 Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la reserva multimodal y por el que se deroga el Reglamento 80/2009. COM (2026)231. Anexo I. Anexo II. SWD (2026)301

Página 1

CONSULTAS FORMULADAS AL PARLAMENTO/INICIATIVAS LEGISLATIVAS EUROPEAS SOBRE CONTROL DE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD

DICTÁMENES

11L/CSUE-0237 *Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la reserva multimodal y por el que se deroga el Reglamento 80/2009. COM (2026)231. Anexo I. Anexo II. SWD (2026)301*

Presidencia

Emitido dictamen por el 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, relativo a la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la reserva multimodal y por el que se deroga el Reglamento 80/2009. COM (2026)231. Anexo I. Anexo II. SWD (2026)301, por la ponencia creada al efecto, al amparo de lo previsto en el artículo 53.5 del Reglamento de la Cámara, con fecha 15 de julio de 2026, de conformidad con lo establecido en los artículos 53.6 y 112 del Reglamento del Parlamento, dispongo su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento.

En la sede del Parlamento, 20 de julio de 2026. EL SECRETARIO GENERAL (*P. D. de la presidenta, Resolución de 30 de junio de 2023, BOPC núm. 8, de 3/7/2023*), Salvador Iglesias Machado.

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 Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la reserva multimodal y por el que se deroga el Reglamento (CE) N.º 80/2009
Referencia:	COM (2026) 231 final de 13/5/2026 (CSUE-237)

I. ANTECEDENTES:

1. Con fecha 9 de junio de 2026, RE núm. 202610000006080, 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, de 19 de mayo, la citada Comisión Mixta remitió al Parlamento de Canarias propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la reserva multimodal y por el que se deroga el Reglamento (CE) núm. 80/2009 COM (2026) 231 final 13/5/2026, para su conocimiento y, en su caso, emisión de dictamen motivado sobre el eventual incumplimiento del principio de subsidiariedad.

2. De conformidad con lo previsto en el artículo 53.3 del Reglamento del Parlamento de Canarias, la Comisión de Asuntos Europeos y Acción Exterior elaborará y aprobará, dentro del plazo de cuatro semanas fijado por el artículo 6.2 de la *Ley 8/1994, de 19 de mayo, por la que se regula la Comisión Mixta para la Unión Europea*, modificada por la Ley 24/2009, de 22 de diciembre, para su adaptación al Tratado de Lisboa de 13 de diciembre de 2007 y por la Ley 38/2010, de 20 de diciembre, para reforzar las funciones asignadas a dicha Comisión Mixta, así como el artículo Octavo.3 de la resolución de las mesas del Congreso de los Diputados y del Senado, 628/000006 (S) de 27 de mayo de 2010, sobre reforma de la resolución de las mesas del Congreso de los Diputados y del Senado, de 21 de septiembre de 1995, sobre desarrollo de la *Ley 8/1994, de 19 de mayo, por la que se regula la Comisión Mixta para la Unión Europea*, para su adaptación a las previsiones del Tratado de Lisboa y de la Ley 24/2009, publicado en el *Boletín Oficial de las Cortes Generales* núm. 312, de 8 de junio de 2010, un dictamen en el que quedará fijada la posición de la Cámara y de cuya aprobación se dará cuenta al Pleno.

3. La Mesa del Parlamento, con el fin de dar cumplimiento a la previsión recogida en el artículo 53.5 del RPC, en reunión celebrada el día 5 de julio de 2023, 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 artículo 53 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 artículo 53.5 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 aquellas.

4. Con fecha 19 de junio de 2026, RE núm. 202610000006425, el Gobierno de Canarias (Dirección General de Asuntos Europeos) presentó informe a la iniciativa legislativa de la UE sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la reserva multimodal y por el que se deroga el Reglamento (CE) núm. 80/2009 COM (2026) 231 final 13/5/2026

5. Con fecha 30 de junio de 2026, RE núm. 202610000006708, el Gobierno de Canarias (Dirección General de Transportes y Movilidad) presentó informe a la iniciativa legislativa de la UE sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la reserva multimodal y por el que se deroga el Reglamento (CE) núm. 80/2009 COM (2026) 231 final 13/5/2026.

6. Finalmente, la ponencia, en su reunión de quince de julio 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 artículo 53.5 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

De acuerdo con la exposición de motivos, la propuesta tiene por objeto abordar la falta de transparencia, las condiciones injustas y la desigualdad de condiciones en el mercado digital de venta de billetes de transporte de viajeros en los servicios digitales de movilidad multimodal (SDMM) entre empresas y consumidores (B2C, por sus siglas en inglés) que operan en los ámbitos del transporte aéreo, ferroviario, por carretera y por vías navegables. Concretamente, el anexo I del Reglamento establece los umbrales para la designación de proveedores de los citados servicios.

Así pues, mejorará el funcionamiento del mercado de la distribución de billetes, garantizando de este modo que los viajeros puedan encontrar todas las opciones disponibles, incluidas las multimodales. Como consecuencia de ello, también mejorará la competitividad del mercado de los servicios de transporte.

Estos objetivos están en consonancia con la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, que tiene por objeto mejorar la competitividad y la sostenibilidad del sector del transporte y hacer realidad la movilidad multimodal.

b) Ámbito competencial

De conformidad con el artículo 4 del TFUE, la Unión dispondrá de competencia compartida con los Estados miembros cuando los Tratados le atribuyan una competencia que no corresponda a los ámbitos donde esta tiene competencia exclusiva o de desarrollo, entre otros, en el ámbito de los transportes (apartado 2, letra g).

La base jurídica de esta iniciativa también se encuentra en el artículo 91, apartado 1, letra d) del TFUE que establece que la Unión Europea debe disponer de *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; las condiciones con arreglo a las cuales los transportistas no residentes podrán prestar servicios de transportes en un Estado miembro; las medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes; así como cualesquiera otras disposiciones oportunas.*

Por su parte, el artículo 100, apartado 2, de la misma norma, establece la prerrogativa de la Unión de perseguir los objetivos de los Tratados en el marco de una política común de transportes y de establecer las normas apropiadas a tal fin. Al contribuir al funcionamiento del mercado de la distribución de billetes de transporte de conformidad con los objetivos establecidos en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, esta iniciativa forma parte de la política común de transportes. El mercado de la distribución de billetes de transporte abarca servicios intrínsecamente vinculados a los servicios de transporte. Así pues, la iniciativa tiene en cuenta las características distintivas del transporte. La aplicación de esta iniciativa no afectará a los niveles de vida y de empleo en determinadas regiones, ni a la explotación de las infraestructuras de transporte.

En el ámbito estatal, el artículo 148.1. 5.º de la Constitución española prevé que, en materia de transportes, las comunidades autónomas, a través de sus respectivos estatutos de autonomía, puedan asumir esta competencia.

Asimismo, el artículo 149.1. 20.ª de la Constitución española atribuye al Estado competencias en el ámbito del tránsito y transporte aéreo, así como de la marina mercante y de los puertos de interés general. Asimismo, el artículo 149.1. 21.ª de la misma norma atribuye al Estado competencias exclusivas en materia de *ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma*.

En el ámbito autonómico, el artículo 3 del Estatuto de Autonomía de Canarias prevé que, dada la lejanía, la insularidad y la condición ultraperiférica de Canarias, debe procederse a la adaptación de la normativa en materia de transportes y telecomunicaciones y sus infraestructuras. Por su parte, el artículo 37 de la misma norma, apartado 13, recoge, entre los principios rectores, la promoción de políticas de transporte y de comunicación basadas en criterios de sostenibilidad, que fomenten la utilización del transporte público y la mejora de la movilidad y de la seguridad viaria y, finalmente, el artículo 75.5 m) del EAC contempla, entre las competencias autonómicas, el transporte.

Por su parte, el artículo 162 del EAC establece que *corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia exclusiva sobre su red viaria y ferroviaria. Esta competencia incluye, en todo caso, la ordenación, planificación, gestión integrada, establecimiento del régimen jurídico y financiero de todos los elementos de las redes viarias y ferroviarias y su conectividad con otros modos de transporte*. De igual forma, el artículo 160 de esta misma norma señala que *corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros y mercancías por carretera, ferrocarril y cable y sobre el transporte marítimo que transcurra íntegramente dentro del ámbito del archipiélago*.

2. Análisis de las exigencias derivadas del principio de subsidiariedad

Tal y como determina el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea (versión consolidada), en los ámbitos que no sean de su competencia exclusiva la Unión intervendrá solo 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 n.º 2, publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, n.º 115 de 9 de mayo de 2008 sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, establece en su artículo 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 esta 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.

En lo que a la presente iniciativa se refiere, aunque algunos retos relacionados con la distribución de billetes y el acceso digital a los billetes ferroviarios se están abordando a nivel nacional o regional, la propuesta afirma que es necesario un enfoque europeo para reducir las repercusiones transfronterizas de estos retos en los viajes de larga distancia dentro de la UE y garantizar el buen funcionamiento del sistema de transporte europeo.

Las discrepancias entre los Estados miembros en cuanto a la forma en que aplican las nuevas normas sobre la distribución de billetes podrían fragmentar aún más el mercado, aumentar los costes y reducir los beneficios para los servicios digitales de movilidad intermodal, las autoridades, los operadores y los usuarios del transporte. Por lo

tanto, entienden que es necesaria una intervención a nivel de la UE para evitar grandes variaciones en las estrategias de los Estados miembros y, posiblemente, consecuencias no deseadas.

En lo que al principio de proporcionalidad se refiere, la propuesta exige a todos los proveedores de servicios digitales de movilidad intermodal que respeten las normas sobre la presentación imparcial y sus criterios de clasificación, el intercambio de datos de información comercial, la presentación de información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y las emisiones de dióxido de carbono equivalente (cuando los operadores de transporte la pongan a disposición de los proveedores de servicios digitales de movilidad intermodal), y el intercambio de datos con las autoridades de transporte. Los proveedores de servicios digitales de movilidad intermodal que sean pymes quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente propuesta.

Las medidas más estrictas, es decir, las que establecen las condiciones que rigen los acuerdos comerciales entre los proveedores de servicios digitales de movilidad intermodal y los operadores de transporte, se limitan a los proveedores de servicios digitales de movilidad intermodal considerados indispensables. En el segmento *entre empresas*, todos los proveedores de servicios digitales de movilidad intermodal se consideran indispensables, debido a su papel estratégico como intermediarios entre las agencias de viajes y los operadores de transporte. Este enfoque garantiza que las obligaciones reglamentarias más estrictas se impongan exclusivamente a las entidades que estén en condiciones de ejercer una influencia significativa sobre los operadores de transporte, por ejemplo, las que puedan imponer condiciones comerciales injustas. Además, la propuesta limita la acción a nivel de la UE para abordar una deficiencia del mercado. No obliga a los proveedores de servicios digitales de movilidad intermodal a celebrar acuerdos comerciales, sino que establece un marco para garantizar la equidad en dichos acuerdos cuando estos existan.

Consecuentemente, se aprecia que la iniciativa cumple formalmente con los principios de subsidiariedad y proporcionalidad.

3. Carga financiera y administrativa

No se acompaña en la documentación remitida por las Cortes Generales un análisis de las eventuales cargas, si es que las hay, 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.

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.

5. Otras observaciones

Si bien el artículo 3.5 define como *servicio de transporte* el transporte de viajeros en avión, ferrocarril, autobús, autocar o buque y la consulta al texto en inglés de la propuesta se emplea el término *waterborne transport*, que podría englobar tanto al transporte por vías navegables interiores como al transporte marítimo, sin embargo, la falta de una referencia expresa a este último podría generar la incertidumbre de si el reglamento es o no aplicable a los servicios de este sector.

La normativa de la Unión Europea en materia de transporte distingue, de forma constante y expresa, entre el transporte marítimo y el transporte por vías navegables, referido este último a las vías navegables interiores.

El Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, distingue en su artículo 2.2 las infraestructuras *del transporte por vías navegables interiores* de las *del transporte marítimo*, como categorías autónomas.

Por su parte, el Reglamento (UE) n.º 1177/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, regula conjuntamente los derechos de los pasajeros que viajan *por mar y por vías navegables*, nombrando ambas categorías de forma separada y no subsumiendo una en la otra. Este reglamento ni siquiera recurre al uso del adjetivo *interiores*, al contrario, en su artículo 3 define las vías navegables en los siguientes términos:

Masa, o sistema de masas interconectadas, de aguas interiores navegables, de carácter natural o artificial, que se utilizan para transporte, como lagos, ríos o canales o cualquier combinación de estos.

De lo anterior se deduce que, en el uso legislativo habitual de la Unión, el término *vías navegables* no se emplea de forma indistinta para englobar el transporte marítimo, sino que este se nombra siempre de forma expresa cuando se pretende incluirlo. La falta de mención expresa del transporte marítimo en el anexo I de la propuesta de reglamento puede dar lugar a una interpretación restrictiva por parte de los propios proveedores de servicios digitales de movilidad multimodal, en la medida en que el mecanismo de designación previsto en el artículo 4 se apoya en una autoevaluación inicial a cargo de dichos proveedores.

6. Conclusión

Por todo ello, teniendo en cuenta que el transporte marítimo constituye, junto con el aéreo, el modo esencial para la conectividad de Canarias como región ultraperiférica, conforme a lo estipulado en el artículo 349 TFUE, se traslada a la Comisión Mixta para la Unión Europea de las Cortes Generales, la necesidad de incluir en el texto del proyecto de Reglamento Europeo sometido a consideración de este informe, el término *marítimo*.

Parlamento de Canarias, a 15 de julio de 2026. Alicia Vanoostende Simili. Socorro Beato Castellano. Carlos Antonio Ester Sánchez. Luis Alberto Campos Jiménez. Paula Jover Linares. Jesús Ramón Ramos China. Raúl Acosta Armas.



Parlamento de Canarias