

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones básicas de transporte de mercancías por carretera tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión

[COM(2018) 895 final – 2018/0436 (COD)]

(2019/C 190/08)

Ponente general: **Raymond HENCKS**

Consulta	Parlamento Europeo, 14.1.2019 Consejo de la Unión Europea, 14.1.2019
Fundamento jurídico	Artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
Sección competente	Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información
Decisión de la Mesa	22.1.2019
Aprobado en el pleno	20.2.2019
Pleno n.º	541
Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones)	76/1/0

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1. El CESE apoya la iniciativa de la Comisión tendente a garantizar de forma temporal las conexiones básicas de transporte internacional de mercancías por carretera mediante vehículos pesados entre la Unión y el Reino Unido y viceversa, siempre que el Reino Unido abandone la Unión sin un acuerdo de retirada ratificado y, por tanto, deje de estar vinculado por el Derecho de la Unión.

1.2. El CESE aprueba que la propuesta de Reglamento en examen conceda a los transportistas británicos de mercancías por carretera el derecho, hasta el 31 de diciembre de 2019, de llevar a cabo el transporte bilateral entre los puntos de partida y de destino situados en el Reino Unido y la Unión Europea, respectivamente, en las condiciones establecidas en la propuesta y, en particular, siempre que los transportistas de la Unión puedan circular por el territorio del Reino Unido en condiciones equivalentes, incluidas unas condiciones de competencia leales, equitativas y sin discriminaciones.

1.3. El CESE confía en que la autoridad británica adopte, a más tardar el día antes de una salida de la UE sin acuerdo, un conjunto de medidas temporales equivalentes, que garanticen a los transportistas por carretera de la Unión que circulen por el Reino Unido los mismos derechos que la Comisión brinda de forma transitoria a los transportistas titulares de una licencia del Reino Unido que les autorice a transportar mercancías entre el territorio de este último y los veintisiete Estados miembros restantes.

1.4. Si se produce una salida del Reino Unido de la UE sin acuerdo de retirada, el CESE pide que el Reino Unido y la UE negocien y establezcan de común acuerdo, antes de que finalice el período transitorio anteriormente citado, una conectividad básica en el marco del régimen del Foro Internacional del Transporte, así como las futuras normas aplicables a las relaciones entre el Reino Unido y la Unión Europea.

1.5. Entre las normas sociales y técnicas que deberán observar durante el período transitorio los transportistas que dispongan de una licencia británica y circulen por el territorio de la Unión, falta la relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores profesionales de vehículo pesados. Dado que se trata de un factor de seguridad muy importante, el CESE pide que se complete el artículo 4 de la propuesta de Reglamento en examen con una referencia a la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del ConsejoEEC⁽¹⁾.

2. Introducción

2.1. El Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽²⁾ establece las normas comunes relativas al libre acceso al mercado de la Comunidad de los transportes internacionales de mercancías por carretera efectuados con vehículos automóviles cuyo peso de carga total sea superior a 3,5 toneladas, desde el territorio de un Estado miembro o con destino al mismo o a través del territorio de uno o varios Estados miembros.

2.2. Este Reglamento persigue eliminar todas las restricciones, incluidas las relativas al acceso al mercado, impuestas al prestador de servicios de transporte de mercancías por razón de su nacionalidad o de la circunstancia de que se halle establecido en un Estado miembro distinto de aquel en el que se deben prestar los servicios. Estos transportes se efectúan, en principio, al amparo de una licencia comunitaria expedida por un Estado miembro, combinada, si el conductor es nacional de un tercer país, con un certificado de conductor.

2.3. El transporte entre Estados miembros y terceros países está regulado en gran parte por acuerdos bilaterales entre unos y otros.

2.4. Si el Reino Unido abandona la Unión Europea sin acuerdo de retirada, los servicios británicos de transporte de mercancías por carretera dejarían de estar cubiertos por el Derecho de la Unión. A falta de una licencia válida, ya no tendrían acceso al mercado del transporte por carretera de la Unión y (probablemente) lo mismo sucedería a la inversa.

2.5. El único fundamento jurídico para paliar la ausencia de un acuerdo de retirada es, en la actualidad, el contingente multilateral de autorizaciones de transporte establecido por el Foro Internacional del Transporte (ITF), aplicable en cuarenta y tres países, entre los que se encuentran veintiséis Estados miembros de la UE (todos menos Chipre) y el Reino Unido, que autoriza el transporte internacional de mercancías entre el país de matriculación del vehículo y otro país perteneciente al ITF.

2.6. Ahora bien, el número de autorizaciones por país miembro del ITF fijado para 2019 (23252 para la UE de veintisiete y 984 para el Reino Unido) es demasiado bajo para el volumen de transporte actual. Solo se puede incrementar el número de autorizaciones por unanimidad de todos los países miembros del ITF, si bien esta opción no constituye una solución adecuada para evitar una ruptura del acceso al mercado del transporte de mercancías por carretera de la UE hacia el Reino Unido, y viceversa.

2.7. Para evitar una perturbación desproporcionada de la conectividad, con las desastrosas consecuencias que de ello se derivarían para una y otra parte, es urgente conceder derechos temporales de circulación en la UE a los transportistas británicos, a condición de que el Reino Unido aplique, por su parte, las mismas normas a los transportistas de la UE.

3. Propuestas de la Comisión

3.1. La propuesta de Reglamento en examen confiere a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido, en caso de que el Reino Unido abandone la UE sin acuerdo de retirada, el derecho a llevar a cabo el transporte bilateral en la UE a partir del día siguiente a aquel en que los Tratados dejen de aplicarse al Reino Unido y hasta el 31 de diciembre de 2019.

⁽¹⁾ DO L 226 de 10.9.2003, p. 4.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

3.2. No obstante, el derecho a llevar a cabo el transporte bilateral en la UE solo se concede si el Reino Unido garantiza que los derechos de que gozan los transportistas británicos en la Unión son perfectamente equivalentes a los derechos concedidos a los transportistas de la Unión en el Reino Unido. En caso de inobservancia de esta equivalencia, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con vistas a:

limitar la capacidad o el número de trayectos;

suspender a aplicación del Reglamento en examen; o

adoptar otras medidas adecuadas.

3.3. Los derechos otorgados a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido están sujetos a su conformidad con las pertinentes disposiciones del Derecho de la Unión aplicables al transporte de mercancías por carretera, en particular en lo que atañe a:

— los trabajadores móviles y los conductores autónomos;

— las disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera;

— los tacógrafos;

— las dimensiones y los pesos máximos autorizados de determinados vehículos;

— los dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos;

— el uso obligatorio de cinturones de seguridad;

— el respeto de la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores;

— el respeto de las disposiciones comunitarias relativas a la competencia leal y sin discriminaciones.

3.4. Los Estados miembros y la Comisión estarán autorizados a verificar que los transportistas de mercancías por carretera que entren en la Unión cuentan con una licencia o certificación del Reino Unido de conformidad con las normas pertinentes, que se cumple la totalidad de la legislación nacional y de la Unión pertinente y que no se superan los derechos otorgados.

3.5. Los Estados miembros no podrán negociar ni celebrar acuerdos bilaterales en materia de transporte de mercancías por carretera con el Reino Unido sobre asuntos que entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

4. Observaciones generales

4.1. El transporte de mercancías por carretera es un sector clave tanto para el Reino Unido como para la UE. Más de 4,4 millones de vehículos de transporte de mercancías con conductor enlazan el Reino Unido y la UE cada año. En 2015, el Reino Unido exportó por carretera un total de 21 350 000 toneladas de mercancías con destino a la UE. En el mismo período, esta última exportó 26 816 000 toneladas de mercancías con destino al Reino Unido ⁽³⁾.

4.2. De ello se infiere que las barreras a estos intercambios afectarían gravemente al comercio, al empleo y al crecimiento económico de ambas partes, y perturbarían en gran medida las cadenas de suministro.

⁽³⁾ Estadísticas de la Asociación británica de transporte de mercancías por carretera (Road Haulage Association).

4.3. El CESE felicita a la Comisión por proponer medidas de emergencia para evitar lo peor, reconociendo provisionalmente a los transportistas del Reino Unido de mercancías por carretera el derecho a efectuar operaciones de transporte bilateral entre puntos situados en el Reino Unido y la UE con arreglo a los requisitos establecidos en la propuesta, en particular que el Reino Unido facilite a los operadores de la UE un acceso equivalente y condiciones de competencia justas, en espera de que antes de que expire el período transitorio el 31 de diciembre de 2019, se negocien y definan de común acuerdo las disposiciones necesarias para el establecimiento de una conectividad básica en el marco del régimen del ITF y las futuras normas aplicables a las relaciones entre el Reino Unido y la Unión Europea.

4.4. El CESE confía en que la autoridad británica adopte, a más tardar el día antes de una salida de la UE sin acuerdo de retirada, un conjunto de medidas temporales equivalentes, que garanticen a los transportistas por carretera de la Unión que circulen por el Reino Unido los mismos derechos que la Comisión brinda de forma transitoria a los transportistas titulares de una licencia del Reino Unido que les autorice a transportar mercancías entre el territorio de este último y los veintisiete Estados miembros restantes.

4.5. En caso de que el Reino Unido deniegue esta reciprocidad de derechos de transporte en el plazo prescrito, la propuesta de Reglamento en examen caducaría y las mercancías transportadas en vehículos pesados británicos deberían o bien ser transbordadas en la frontera con la UE a vehículos pesados matriculados en la Unión, o bien, en la medida de lo posible, ser transportadas por vehículos comerciales ligeros con una masa autorizada inferior a 3,5 toneladas, ya que no están sujetos a las normas comunes para el acceso al mercado del transporte internacional de mercancías.

4.6. En su Dictamen «Acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera y a la profesión de transportista por carretera»⁽⁴⁾, de 18 de enero de 2018, sobre la Propuesta de Reglamento por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1072/2009, el CESE ya resaltó que no ampliar este Reglamento a los vehículos comerciales ligeros (LCV, por sus siglas en inglés) puede falsear la competencia. El CESE recuerda su petición de someter los LCV al citado Reglamento, aunque sea de una forma moderada.

5. Observaciones específicas

5.1. El artículo 4 de la propuesta de Reglamento en examen enumera las normas sociales y técnicas que deberán observar durante el período transitorio los transportistas que dispongan de una licencia británica y circulen por el territorio de la Unión.

5.2. El CESE observa que, entre esas obligaciones, falta la relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores profesionales de vehículo pesados. Dado que se trata de un factor de seguridad muy importante, el CESE pide que se complete dicho artículo con una referencia a la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo.

Bruselas, 20 de febrero de 2019.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Luca JAHIER

⁽⁴⁾ DO L 197 de 8.6.2018, p. 38.