

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune care asigură conectivitatea de bază a transportului rutier de mărfuri cu privire la retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniune**

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

(2019/C 190/08)

Raportor general: **Raymond HENCKS**

|   |   |
|---|---|
| Sesizare  | Parlamentul European: 14.1.2019<br>Consiliul Uniunii Europene, 14.1.2019            |
| Temei juridic   | Articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene       |
| Comisia competentă  | Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională |
| Decizia Biroului  | 22.1.2019   |
| Data adoptării în sesiunea plenară                              | 20.2.2019   |
| Sesiunea plenară nr.  | 541   |
| Rezultatul votului<br>(voturi pentru/voturi împotriva/abțineri) | 76/1/0  |

## 1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE sprijină eforturile Comisiei de a asigura temporar conectivitatea de bază a transportului rutier internațional de mărfuri cu vehicule grele de marfă dinspre UE către Regatul Unit și viceversa, dat fiind că Regatul Unit părăsește UE fără un acord de retragere ratificat și, prin urmare, nu va mai fi obligat să respecte legislația UE.

1.2. CESE este de acord ca propunerea de regulament care face obiectul avizului să acorde operatorilor de transport rutier de marfă din Regatul Unit, până la 31 decembrie 2019, dreptul de a efectua transporturi bilaterale între punctele de plecare și de sosire, respectiv, Regatul Unit și Uniunea Europeană, în condițiile prevăzute în propunere și, în special, cu condiția ca transportatorii din Uniune să poată circula pe teritoriul Regatului Unit în condiții echivalente, inclusiv în condiții de concurență loială, echitabilă și nediscriminatorie.

1.3. CESE își exprimă speranța ca autoritatea din Regatul Unit să adopte, cel mai târziu în ajunul ieșirii din UE fără acord, un set de măsuri temporare echivalente, care să garanteze că transportatorii rutieri din UE care călătoresc în Regatul Unit au aceleași drepturi ca și cele oferite de Comisie, cu caracter tranzitoriu, transportatorilor care dețin o licență în Regatul Unit, prin care aceștia sunt autorizați să transporte mărfuri între teritoriul Regatului Unit și celelalte 27 state membre.

1.4. În cazul unei ieșiri a Regatului Unit din UE fără un acord de retragere, CESE solicită Regatului Unit și UE să negocieze și să stabilească, de comun acord și înainte de terminarea perioadei tranzitorii menționate, o conectivitate de bază în cadrul sistemului CEMT și viitoarele norme aplicabile relațiilor dintre Regatul Unit și Uniunea Europeană.

1.5. Printre normele sociale și tehnice care trebuie respectate în timpul perioadei de tranziție de către transportatorii care dețin o licență britanică și care circulă pe teritoriul Uniunii, lipsește cea privitoare la calificarea inițială și formarea continuă a conducătorilor auto profesioniști de vehicule grele pentru transportul de mărfuri. Având în vedere că acesta este un factor de siguranță foarte important, CESE solicită ca articolul 4 din proiectul de regulament supus examinării să fie completat printr-o trimitere la Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului și a Directivei 91/439/CEE a Consiliului și de abrogare a Directivei 76/914/CEE a Consiliului (1).

## 2. Introducere

2.1. Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (2) stabilește norme comune pentru accesul liber la piața transportului rutier internațional de mărfuri în întreaga Uniune, pe vehicule cu o masă totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, dinspre sau înspre un stat membru sau care traversează teritoriul unui sau mai multor state membre.

2.2. Prezentul regulament urmărește să elimine orice restricții, inclusiv cele referitoare la accesul pe piață, în ceea ce privește furnizorul de servicii de transport de mărfuri pe motiv de cetățenie sau naționalitate sau ca urmare a faptului că acesta este stabilit într-un alt stat membru decât cel în care urmează să fie prestate serviciile. În principiu, aceste transporturi se efectuează pe baza unei licențe comunitare eliberate de un stat membru, combinate, în cazul în care conducătorul auto este resortisant al unei țări terțe, cu un atestat de conducător auto.

2.3. Transporturile efectuate dinspre statele membre către țări terțe sunt în continuare reglementate, în mare parte, de acorduri bilaterale între statele membre și respectivele țări terțe.

2.4. În cazul ieșirii Regatului Unit din UE fără un acord, serviciile de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit nu ar mai fi obligate să respecte legislația UE. Fără o licență valabilă, operatorii de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit nu ar mai avea acces la piața UE a transportului rutier de mărfuri și (probabil) viceversa.

2.5. Singurul temei juridic care ar remedia lipsa unui acord de retragere este în prezent cota multilaterală de autorizații de transport stabilită de Conferința Europeană a Miniștrilor Transporturilor (CEMT), aplicabilă în 43 de țări, inclusiv 26 de state membre ale UE (adică toate cu excepția Ciprului) și în Regatul Unit, și care permite transportul internațional de mărfuri între țara de înmatriculare a vehiculului și un alt membru al CEMT.

2.6. Cu toate acestea, numărul de autorizații eliberate unei țări membre CEMT stabilit pentru 2019 (23252 pentru UE-27 și 984 pentru Regatul Unit) este prea limitat pentru a răspunde volumului actual al transporturilor. Numărul acestor autorizații poate fi ridicat numai printr-un acord unanim al tuturor țărilor membre CEMT, așa încât această opțiune nu este o soluție adecvată pentru a evita întreruperea accesului pe piața transportului rutier de mărfuri din UE către Regatul Unit și viceversa.

2.7. Pentru a evita o perturbare disproporționată a conectivității cu consecințe dezastruoase pentru ambele părți, trebuie să li se acorde urgent transportatorilor din Regatul Unit drepturi temporare de a circula în UE, cu condiția ca Regatul Unit să aplice, la rândul său, aceleași norme transportatorilor din UE.

## 3. Propunerile Comisiei

3.1. Propunerea de regulament supusă examinării conferă transportatorilor rutieri din Regatul Unit, în cazul ieșirii din UE fără un acord, dreptul bilateral de transport în UE începând din ziua următoare celei în care tratatele încetează să se aplice Regatului Unit, până la 31 decembrie 2019.

(1) JO L 226, 10.9.2003, p. 4.

(2) Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).

3.2. Cu toate acestea, dreptul bilateral de transport în UE este acordat doar dacă Regatul Unit garantează că drepturile acordate transportatorilor din Regatul Unit în Uniune sunt pe deplin echivalente cu drepturile acordate transportatorilor rutieri din UE în Regatul Unit. În cazul nerespectării acestei echivalențe, Comisia este împuternicită printr-un act delegat:

să limiteze capacitatea și/sau numărul de călătorii sau

să suspende aplicarea regulamentului supus examinării sau

să adopte orice alte măsuri adecvate.

3.3. Drepturile acordate operatorilor de transport rutier de marfă din Regatul Unit trebuie să se conformeze legislației relevante a Uniunii aplicabile transportului rutier de mărfuri, printre altele în ce privește:

- lucrătorii mobili și conducătorii auto independenți;
- legislația socială referitoare la transportul rutier;
- tahografele;
- dimensiunile și greutatea maxime autorizate pentru anumite vehicule;
- dispozitive de limitare a vitezei pentru anumite categorii de vehicule;
- utilizarea obligatorie a centurii de siguranță;
- respectarea Directivei privind detașarea lucrătorilor;
- respectarea normelor comunitare privind concurența echitabilă și nediscriminatorie.

3.4. Statele membre și Comisia sunt autorizate să verifice dacă operatorii de transport rutier de mărfuri care intră în Uniune sunt autorizați sau certificați de Regatul Unit în conformitate cu standardele stabilite, că sunt respectate toate actele legislative relevante de la nivel național și de la nivelul Uniunii și că drepturile nu sunt depășite.

3.5. Statele membre nu pot negocia sau încheia acorduri bilaterale privind transportul rutier de mărfuri cu Regatul Unit în ceea ce privește aspectele care intră în domeniul de aplicare al propunerii de regulament supus examinării.

#### 4. **Observații generale**

4.1. Transportul rutier de mărfuri reprezintă un sector-cheie atât pentru Regatul Unit, cât și pentru UE. Peste 4,4 milioane de vehicule pentru transportul de mărfuri cu șofer leagă în fiecare an Regatul Unit și UE. În 2015, Regatul Unit a exportat către UE un total de 21350000 de tone de mărfuri pe cale rutieră. În același timp, aceasta a exportat 26816000 de tone de mărfuri către Regatul Unit <sup>(3)</sup>.

4.2. Prin urmare, barierele ridicate în calea acestor schimburi ar afecta grav comerțul, ocuparea forței de muncă și creșterea economică de ambele părți și ar perturba grav lanțurile de aprovizionare.

<sup>(3)</sup> Statistici ale asociației britanice de transport rutier de mărfuri (Road Haulage Association).

4.3. CESE felicită Comisia pentru propunerea de măsuri urgente menite să prevină situația cea mai gravă, acordând provizoriu operatorilor de transport rutier de marfă din Regatul Unit dreptul de a efectua transporturi bilaterale între anumite puncte din Regatul Unit și UE în condițiile prevăzute în propunere, asigurând același acces pentru operatorii din UE în Regatul Unit și condiții de concurență loială și speră ca, până la expirarea perioadei de tranziție, la 31 decembrie 2019, măsurile necesare pentru punerea în aplicare a conectivității de bază în cadrul sistemului CEMT și a eventualelor norme viitoare privind relațiile dintre Regatul Unit și Uniunea Europeană să fie negociate și convenite de comun acord.

4.4. CESE își exprimă speranța că autoritățile britanice vor adopta, cel târziu în ajunul unei eventuale ieșiri din UE fără un acord, un set de măsuri temporare echivalente, care să asigure că transportatorii rutieri din UE care călătoresc în Regatul Unit au aceleași drepturi ca și cele propuse, provizoriu, de Comisie, transportatorilor autorizați în Regatul Unit să transporte mărfuri către celelalte 27 state membre.

4.5. În cazul în care Regatul Unit respinge această reciprocitate a drepturilor de transport în termenul prevăzut, propunerea de regulament supus examinării ar expira, iar mărfurile transportate de vehiculele grele britanice ar trebui fie să fie transbordate, la frontiera cu UE, pe vehicule grele înmatriculate în Uniune fie, în măsura în care este posibil, să fie transportate de vehicule utilitare ușoare, cu o masă maximă autorizată mai mică de 3,5 tone, care nu fac obiectul normelor comune privind accesul la piața transportului internațional de mărfuri.

4.6. În avizul său pe tema „Accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri și la ocupația de operator de transport rutier” (\*) din 18 ianuarie 2018 privind propunerea de regulament de revizuire a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009, CESE a subliniat deja că neextinderea acestui regulament la vehiculele utilitare ușoare (VUU) poate denatura concurența. CESE reamintește solicitarea sa ca vehiculele utilitare ușoare să fie acoperite de regulamentul menționat anterior, fie și, eventual, într-o formă mai simplificată.

## 5. Observații specifice

5.1. Articolul 4 din propunerea de regulament supusă examinării enumeră norme sociale și tehnice care trebuie respectate pe parcursul perioadei de tranziție de către transportatorii care dețin o licență britanică și își desfășoară activitatea pe teritoriul Uniunii.

5.2. CESE constată că, printre aceste norme, lipsește cea privitoare la calificarea inițială și formarea continuă a conducătorilor auto profesioniști de vehicule grele pentru transportul de mărfuri. Având în vedere că acesta este un factor de siguranță foarte important, CESE solicită ca articolul citat să fie completat printr-o trimitere la Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului și a Directivei 91/439/CEE a Consiliului și de abrogare a Directivei 76/914/CEE a Consiliului.

Bruxelles, 20 februarie 2019.

*Președintele*  
*Comitetului Economic și Social European*  
Luca JAHIER

---

(\*) JO C 197, 8.6.2018, p. 38.