

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma bestämmelser för att säkerställa grundläggande förbindelser vad gäller godstransporter på väg med anledning av Förenade kungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen

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

(2019/C 190/08)

Föredragande: **Raymond HENCKS**

Remiss	Europaparlamentet, 14.1.2019 Europeiska unionens råd, 14.1.2019
Rättslig grund	Artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
Ansvarig facksektion	Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället
Presidiets beslut	22.1.2019
Antagande vid plenarsessionen	20.2.2019
Plenarsession nr	541
Resultat av omröstningen (för/emot/nedlagda röster)	76/1/0

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 EESK stöder kommissionens insatser som syftar till att tillfälligt säkerställa grundläggande förbindelser för internationell transport av tunga fordon på väg mellan EU och Förenade kungariket och vice versa, om Förenade kungariket lämnar EU utan ett ratificerat avtal om utträde och till följd av detta inte längre kommer att vara bundet av unionsrätten.

1.2 EESK välkomnar att det aktuella förslaget till förordning ger brittiska vägtransportörer rätt att, till och med den 31 december 2019, utföra bilateral transport mellan avrese- och bestämmelseorter i Förenade kungariket respektive Europeiska unionen på de villkor som anges i förslaget och i synnerhet under förutsättning att unionens transportörer får röra sig på Förenade kungarikets territorium på lika villkor, däribland rättvisa och lika konkurrensvillkor och utan att diskrimineras.

1.3 Det är EESK:s starka förhoppning att de brittiska myndigheterna, senast dagen före ett avtalslöst utträde ur EU, fastställer en uppsättning tillfälliga och likvärdiga åtgärder som säkerställer att EU:s vägtransportörer som rör sig i Förenade kungariket har samma rättigheter som de som kommissionen föreslagit, under en övergångsperiod, för transportörer med licens från Förenade kungariket att transportera gods mellan Förenade kungariket och de övriga 27 medlemsstaterna.

1.4 I händelse av att Förenade kungariket skulle lämna EU utan avtal uppmanar EESK Förenade kungariket och EU att förhandla och, innan ovannämnda övergångsperiod passerat, genom en gemensam överenskommelse inrätta grundläggande förbindelser inom ramen för Europeiska transportministerkonferensens (CEMT) system och framtida föreskrifter om förbindelserna mellan Förenade kungariket och Europeiska unionen.

1.5 Bland de sociala och tekniska regler som ska följas under övergångsperioden av de transportörer som har brittisk licens och rör sig på unionens territorium saknas en som gäller grundläggande kompetens och fortbildning av yrkesförare av tunga lastbilar. Eftersom det handlar om en mycket viktig säkerhetsfaktor anser EESK att artikel 4 i förslaget till förordning bör kompletteras med en hänvisning till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG ⁽¹⁾.

2. Inledning

2.1 I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 ⁽²⁾ fastställs gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen, med ett motorfordon med en totalvikt på över 3,5 ton, till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstater.

2.2 Denna förordning avser att upphäva alla begränsningar, inklusive sådana som rör marknadstillträdet, för tjänsteleverantör på grund av dennes nationalitet eller på grund av att denne är etablerad i en annan medlemsstat än den där tjänsten ska utföras. Dessa transporter omfattas i regel av ett gemenskapstillstånd som utfärdats av en medlemsstat och, om föraren kommer från ett tredjeland, ett förartillstånd.

2.3 Transport från medlemsstater till tredjeländer regleras fortfarande till stor del genom bilaterala överenskommelser mellan de medlemsstater och tredjeländer som berörs.

2.4 Om Förenade kungariket lämnar Europeiska unionen utan ett utträdesavtal kommer de brittiska godstransporttjänsterna på väg inte längre att vara bundna av unionsrätten. Om de brittiska vägtransportörerna saknar giltig licens kommer de inte längre att ha tillträde till unionens vägtransportmarknad och (förmodligen) vice versa.

2.5 Den enda rättsliga grunden för att kompensera avsaknaden av ett utträdesavtal är för närvarande Europeiska transportministerkonferensens (CEMT) multilaterala kvotssystem som gäller i 43 länder varav 26 medlemsstater i EU (utom Cypern) samt Förenade kungariket, och som tillåter internationell godstransport från det land där fordonet är registrerat till ett annat CEMT-land.

2.6 Det för 2019 fastställda antal tillstånd som utfärdas i ett CEMT-land är för begränsat för att motsvara de aktuella transportvolymerna (23252 för EU-27 och 984 för Förenade kungariket). Antalet sådana tillstånd kan endast ökas genom ett enhälligt beslut av alla CEMT-länder, så detta alternativ är ingen lämplig lösning för att undvika avbrott i tillträdet till marknaden för godstransporter på väg från EU till Förenade kungariket och vice versa.

2.7 I syfte att undvika oproportionerliga störningar i förbindelserna med de katastrofala följderna skulle innebära för båda parter är det brådskande att tillfälliga trafikrättigheter beviljas inom EU för brittiska vägtransportörer under förutsättning att Förenade kungariket i sin tur tillämpar samma regler för vägtransportörer från EU.

3. Kommissionens förslag

3.1 Förslaget till förordning ger brittiska vägtransportörer, i händelse av att Förenade kungariket lämnar EU utan avträdesavtal, rätt att bedriva bilateral transport inom EU från och med dagen efter den dag då fördragen upphör att gälla i Förenade kungariket till och med den 31 december 2019.

⁽¹⁾ EUTL 226, 10.9.2003, s. 4.

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUTL 300, 14.11.2009, s. 72).

3.2 Denna rätt till bilateral transport inom EU beviljas dock endast om Förenade kungariket garanterar att rättigheterna för de brittiska vägtransportörerna i unionen till fullo motsvarar de rättigheter som beviljats för unionens vägtransportörer i Förenade kungariket. Om denna likvärdighet inte uppfylls kan kommissionen genom en delegerad akt

fastställa gränsvärden för högsta tillåtna kapacitet och/eller antal resor,

upphäva tillämpningen av denna förordning, eller

vidta andra lämpliga åtgärder.

3.3 De rättigheter som beviljats de brittiska vägtransportörerna omfattas av krav på överensstämmelse med relevant unionslagstiftning som gäller för godstransporter på väg, särskilt när det gäller

- mobila arbetstagare och förare som är egenföretagare
- sociallagstiftning på vägtransportområdet
- färdskrivare
- största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikt för särskilda fordon
- hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av fordon
- obligatorisk användning av bilbälten
- efterlevnad av direktivet om utstationering av arbetstagare
- efterlevnad av gemenskapsbestämmelser om en rättvis konkurrens fri från diskriminering.

3.4 Medlemsstaterna och kommissionen har befogenhet att kontrollera att vägtransportörer som transporterar gods till unionen licensieras eller certifieras av Förenade kungariket i enlighet med relevanta standarder, att all relevant nationell lagstiftning och unionslagstiftning följs och att rättigheterna inte överskrids.

3.5 Medlemsstaterna kan varken förhandla eller ingå bilaterala avtal om godstransporter på väg med Förenade kungariket om frågor som omfattas av tillämpningsområdet för detta förslag till förordning.

4. Allmänna kommentarer

4.1 Godstransporter på väg är en central sektor både för Förenade kungariket och för EU. Över 4,4 miljoner godstransportfordon med förare åker varje år mellan Förenade kungariket och EU. Förenade kungariket exporterade 2015 sammanlagt 21 350 000 ton gods på väg till EU. Från EU exporterades i sin tur 268 160 000 ton gods till Förenade kungariket ⁽³⁾.

4.2 Hinder för dessa utbyten skulle följaktligen få allvarliga konsekvenser för handeln, sysselsättningen och den ekonomiska tillväxten på båda sidor samt störa leveranskedjorna rejält.

⁽³⁾ Statistik från den brittiska organisationen för godstransporter på väg (Road Haulage Association).

4.3 EESK välkomnar kommissionens förslag om nödgärder för att undvika det värsta genom att tillfälligt ge vägtransportörer i Förenade kungariket rätt att utföra bilaterala transporter mellan orter i Förenade kungariket och EU enligt de villkor som fastställs i förslaget, inbegripet likvärdigt tillträde för unionens företag i Förenade kungariket och rättvisa konkurrensvillkor, i väntan på att man, innan övergångsperiodens slut den 31 december 2019, förhandlar fram och kommer överens om de nödvändiga arrangemangen för grundläggande förbindelser inom ramen för CEMT-systemet och eventuella framtida bestämmelser om förbindelserna mellan Förenade kungariket och Europeiska unionen.

4.4 Det är EESK:s starka förhoppning att de brittiska myndigheterna senast dagen före ett utträde ur EU utan utträdesavtal fastställer en uppsättning tillfälliga och likvärdiga åtgärder som säkerställer att EU:s vägtransportörer som rör sig i Förenade kungariket har samma rättigheter som de som kommissionen föreslagit under en övergångsperiod för transportörer med licens från Förenade kungariket att transportera gods mellan Förenade kungariket och de övriga 27 medlemsstaterna.

4.5 Om Förenade kungariket skulle förkasta sådan ömsesidighet i fråga om rätt att utföra transporter inom den fastställda tidsfristen skulle förslaget till förordning upphöra att gälla, och varorna i de brittiska tunga lastbilarna skulle antingen behöva lastas om vid gränsen till EU till tunga lastbilar som är registrerade i unionen eller, så långt som möjligt, transporteras på lätta nyttofordon med en tillåten vikt på mindre än 3,5 ton vilka inte omfattas av gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg.

4.6 EESK har redan i sitt yttrande "Tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg och personer som bedriver yrkesmässig trafik" ⁽⁴⁾ av den 18 januari 2018, om ett förslag till förordning om ändring av förordning nr 1072/2009, betonat att man riskerar en snedvriden konkurrens om förordningen inte omfattar lätta nyttofordon. EESK påminner om att man bör låta lätta nyttofordon omfattas av ovan nämnda förordning, om så i mildrad form.

5. Särskilda kommentarer

5.1 I artikel 4 i förslaget till förordning fastställs de sociala och tekniska regler som måste följas under övergångsperioden av de transportörer som har en brittisk licens och rör sig på unionens territorium.

5.2 EESK konstaterar att det bland dessa skyldigheter saknas en som gäller grundläggande kompetens och fortbildning för yrkesförare av tunga lastbilar. Eftersom det handlar om en mycket viktig säkerhetsfaktor anser EESK att denna artikel bör kompletteras med en hänvisning till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG.

Bryssel den 20 februari 2019.

Luca JAHIER
*Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*

⁽⁴⁾ EUT C 197, 8.6.2018, s. 38.