



Brussels, 21 March 2019  
(OR. en, es)

7779/19

---

---

**Interinstitutional File:**  
**2018/0436(COD)**

---

---

TRANS 219  
SOC 237  
EMPL 189  
MI 288  
COMPET 278  
CODEC 765  
PREP-BXT 114  
INST 85  
PARLNAT 21

#### COVER NOTE

---

From: Spanish Parliament  
date of receipt: 4 March 2019  
To: General Secretariat of the Council

---

Subject: Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on common rules ensuring basic road freight connectivity with regard to the withdrawal of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland from the Union

**[doc. 15843/18 - COM(2018) 895 final]**

- Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality<sup>1</sup>

---

Delegations will find, attached, a copy of the above-mentioned opinion.

---

<sup>1</sup> The translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange website (IPEX) at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20180895.do>



## CORTES GENERALES

**INFORME 2/2019 DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA, DE 26 DE FEBRERO DE 2019, SOBRE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD POR 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 (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2018) 895 FINAL] [2018/0436 (COD)].**

### 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 nuevos 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 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, 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 6 de marzo de 2019.

**C.** La Mesa y los Portavoces de la Comisión Mixta para la Unión Europea, el 7 de febrero de 2019, adoptaron el acuerdo de proceder a realizar el examen de la iniciativa legislativa europea indicada, designando como ponente a la Senadora D.<sup>a</sup> Laura Castel Fort (SGPER) 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 recibido informes del Parlamento de Galicia, del Parlamento de Cantabria y del Parlamento de La Rioja comunicando la toma de conocimiento, el archivo de expediente o la no emisión de dictamen motivado.

**E.** La Comisión Mixta para la Unión Europea, en su sesión celebrada el 26 de febrero de 2019, aprobó el presente



## CORTES GENERALES

### 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 91.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que establece lo siguiente:

*“Artículo 91.1*

*Para la aplicación del artículo 90, y teniendo en cuenta las peculiaridades del sector de los transportes, 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, establecerán:*

- a) 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;*
- b) condiciones con arreglo a las cuales los transportistas no residentes podrán prestar servicios de transportes en un Estado miembro;*
- c) medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes;*
- d) cualesquiera otras disposiciones oportunas.”*

3.- Dentro de la Unión, la libertad de los transportistas de mercancías por carretera se regula por el Reglamento (CE) nº 1072/2009, que establece las normas comunes para acceder a esta profesión y al mercado de transporte. En caso de que no se formalice un acuerdo de retirada, los servicios de transporte de mercancías por carretera entre el Reino Unido y los Estados miembros, dejarán de regirse por dichas normas. Las licencias comunitarias expedidas por el Reino Unido a los transportistas de mercancías dejarían de ser válidas y los titulares de dichas licencias no podrían acceder al mercado de la Unión. Del mismo modo, los transportistas de mercancías de la Unión perderían su acceso al mercado del Reino Unido.

El sistema de cuotas multilaterales del Foro Internacional del Transporte (ITF) pasaría a ser el único marco jurídico en el que podría basarse la continuidad de estos servicios,





## CORTES GENERALES

---

condicionado a contar con una autorización del ITF, entre 43 países que participan en este sistema (el Reino Unido, la UE-27, es decir, todos excepto Chipre y otros 16 países). El número de autorizaciones del ITF está limitado para cada uno de los Estados miembros. Las del 2019 ya se han distribuido. Estas cuotas se establecen anualmente y las variaciones deben acordarse por unanimidad entre todos los países que lo componen.

En 2019 contarán con autorizaciones anuales 23.252 vehículos registrados en la UE-27, 984 en el Reino Unido y 23.472 en otros países. Es evidente que si se tiene en cuenta los volúmenes de servicios de transporte de mercancías (aproximadamente 50 millones de toneladas), basarse en exclusiva en el sistema de cuotas del ITF no parece una solución para garantizar la conectividad del transporte de mercancías.

Es, por lo tanto, oportuno que la UE adopte medidas de contingencia temporales y de duración limitada, destinadas a mitigar los efectos de potencial perturbación en la conectividad.

La presente Propuesta tiene por objeto establecer medidas de carácter temporal que rijan el transporte de mercancías por carretera entre la UE y el RU con posterioridad a la retirada; pretende mantener la conectividad básica durante un tiempo estrictamente limitado; prevé la concesión unilateral de derechos de transporte bilateral a los transportistas de mercancías del RU de forma que puedan continuar transportando. Los derechos otorgados están sujetos a su conformidad con el Derecho de la Unión y los derechos equivalentes concedidos por el RU a los transportistas de la UE. La Propuesta establece un mecanismo para garantizar que los derechos de los transportistas sean equivalentes. De no ser así, la Comisión está facultada para adoptar medidas para corregir la situación (incluye limitar la capacidad de los transportistas del RU o el número de viajes o ambos).

Establece un mecanismo flexible para garantizar que los transportistas de la UE puedan competir en condiciones de equidad y igualdad de oportunidades a partir del momento que el RU se desvincule del derecho de la UE. Las condiciones de competencia equitativas exigen que el RU siga aplicando normas estrictas y comparables en el ámbito del transporte de mercancías, sobre todo en lo referente a: la competencia leal; la regulación de los cárteles; el abuso de posición dominante; las fusiones; prohibición de subvenciones públicas injustificables; protección de los trabajadores; seguridad vial; protección del medio ambiente; concesión de licencias; cualificación, formación y controles médicos a los conductores.

Asimismo, establece una disposición explícita para recordar que los Estados miembros no deben negociar ni celebrar ningún acuerdo bilateral con el RU sobre asuntos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento.



## CORTES GENERALES

Las condiciones propuestas están previstas que se apliquen únicamente durante un período de tiempo limitado. Por consiguiente, la Propuesta es plenamente coherente con la legislación existente, en especial, el Reglamento (CE) nº 1072/2009.

Esta normativa establece la conectividad básica a condición de que el RU otorgue derechos equivalentes. Dicha conectividad se garantizaría de manera equitativa para el tránsito hacia y desde todos los puntos de la UE, que evite las distorsiones en el mercado interior. Por lo tanto, es indispensable actuar a escala de la UE y este resultado no podría lograrse a través de medidas a nivel de Estado miembro.

La Propuesta se considera proporcionada, puesto que es capaz de evitar perturbaciones desproporcionadas y garantiza las mismas condiciones de competencia para los transportistas de la UE. No va más allá de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

Dado que tiene por objeto garantizar la armonización de las condiciones de competencia, debe adoptarse en forma de Reglamento; además, responde en mejor medida a la urgencia de la situación del contexto.

### 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 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, es conforme al principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea.**