

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que complementa la legislación de la UE sobre homologación de tipo por lo que respecta a la retirada del Reino Unido de la Unión»

[COM(2018) 397 final-2018/0220 (COD)]

(2018/C 440/15)

Ponente: **Séamus BOLAND**

| | |
|--|--|
| Consulta | Parlamento Europeo, 2.7.2018 Consejo, 3.7.2018 |
| Fundamento jurídico | Artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea |
| Sección competente | Sección de Mercado Único, Producción y Consumo |
| Aprobación en sección | 4.9.2018 |
| Aprobación en el pleno | 19.9.2018 |
| Pleno n.º | 537 |
| Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones) | 198/0/7 |

1. Conclusiones

1.1. El CESE acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión Europea relativa al Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que complementa la legislación de la UE sobre homologación de tipo por lo que respecta a la retirada del Reino Unido de la Unión.

1.2. El CESE considera que la propuesta se centra en las medidas prácticas necesarias para abordar las consecuencias reales para la industria de la fabricación y distribución de vehículos y sus consumidores como resultado de las modificaciones legales inevitables en la certificación de homologaciones de tipo por parte de las autoridades del Reino Unido con arreglo al Derecho de la UE.

1.3. En ese contexto, el CESE considera que esta propuesta debería servir de modelo para otros muchos acuerdos similares que sean necesarios como consecuencia del Brexit.

1.4. El CESE recomienda que el acuerdo sobre esta propuesta reconozca la necesidad de que haya un margen de tiempo previo a la aplicación completa del nuevo sistema. En general, la fecha límite del 29 de marzo es demasiado restrictiva y debería extenderse según lo acuerden el Reino Unido y la UE.

1.5. El CESE entiende que, tras la retirada del Reino Unido, las agencias de homologación de tipo de este país no podrán certificar vehículos con arreglo a la legislación de la UE y que los fabricantes con base en él deberán solicitar la aprobación de una de las veintisiete agencias con base en la UE. Teniendo en cuenta que el gobierno del Reino Unido considera que su agencia debería ser reconocida como agencia de homologación de tipo a nivel internacional, el CESE recomienda que se esclarezca toda confusión relacionada con este tema.

1.6. El CESE observa que esta propuesta se aplicará dentro de los parámetros establecidos en el acuerdo general de retirada del Reino Unido que se haya negociado. Por consiguiente, se recomienda no diluir esta propuesta de ningún modo.

1.7. El CESE señala que las Directivas de la Unión podrían ser objeto de modificaciones y enmiendas en respuesta a nuevas tecnologías, nueva información, etc. Por lo tanto, recomienda que los acuerdos sean lo suficientemente flexibles para que puedan llevarse a cabo las negociaciones adecuadas.

1.8. El CESE recomienda que la totalidad de los acuerdos generales de comercio, así como el acuerdo de retirada del Reino Unido como miembro de la Unión, tengan en cuenta el gran mercado que constituyen ambos, y que todos los acuerdos velen por que el mercado no resulte afectado de forma negativa.

1.9. El CESE recomienda encarecidamente que los sistemas de información, la formación y el asesoramiento necesarios cuenten con los recursos adecuados y estén a disposición de todos los sectores de la industria de forma transparente, incluidas las partes interesadas del ámbito medioambiental y de los consumidores.

1.10. El CESE entiende que, aunque esta propuesta no afecte a los «derechos fundamentales», los derechos del consumidor siempre serán motivo de preocupación y, por lo tanto, recomienda que se tengan en cuenta durante la aplicación.

2. Consideraciones generales

2.1. El 23 de junio de 2016, en un referéndum sobre la pertenencia a la UE, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte decidió abandonarla. Esta decisión incluye a Gibraltar.

2.2. El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido notificó a la UE su intención de retirarse de la Unión, con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Tras conocer el resultado, se estableció un proceso de negociación de la retirada del Reino Unido con miras a gestionar correctamente los nuevos regímenes jurídicos complejos.

2.3. Una vez acordado, está previsto que el 30 de marzo de 2019 el Reino Unido deje de ser miembro de la UE y pase a ser un tercer país, salvo que el acuerdo proponga una nueva fecha de inicio.

2.4. Se prevé que la retirada del Reino Unido como miembro de la Unión cree la necesidad de resolver numerosos asuntos prácticos relacionados con la regulación de bienes y servicios en toda la UE. En concreto, a partir la fecha de retirada, las agencias de homologación de tipo de Gran Bretaña ya no desempeñarán ningún papel como regulador de la UE. A su vez, esto tiene consecuencias para la regulación actual y futura de bienes, incluidos los bienes ya homologados.

2.5. No obstante, ha de tenerse en cuenta que la posición exacta del Reino Unido en relación con la agencia de homologación de tipo del Reino Unido se resolverá en el acuerdo general que aún está en curso de negociación.

2.6. Entre las numerosas consecuencias se cuenta la perturbación de las diferentes cadenas de suministro de productos, que están programadas al detalle para entregar bienes de forma rentable y puntual en todos los Estados miembros, incluido el Reino Unido.

2.7. La propuesta también tiene muy en cuenta la necesidad de mantener todas las normas de calidad, así como garantizar que no se diluyan las normas de protección del medio ambiente y los consumidores.

2.8. La propuesta podría servir de modelo para otros acuerdos similares y, en este contexto, es esencial que tenga el apoyo de todas las partes interesadas, así como del gran público.

2.9. La propuesta afirma que no habrá consecuencias para la protección de los derechos fundamentales. No obstante, el CESE señala que los cambios en las estructuras normativas que afecten a los bienes siempre tendrán consecuencias para los consumidores.

2.10. El presente dictamen se centrará en la situación relativa a los sistemas de homologación de tipo aplicados a motores, vehículos empleados para el transporte de bienes y motores utilizados en maquinaria fija.

3. Síntesis de la propuesta de la Comisión

3.1. La propuesta de la Comisión pretende abordar el marco legislativo de la UE que regula el sistema de homologación de tipo según se aplica a varios productos, el cual ya no será válido en el Reino Unido a partir de su retirada de la Unión.

3.2. En concreto, y en función de las disposiciones transitorias que puedan adoptarse en el acuerdo de retirada del Reino Unido, la propuesta de la Comisión apunta que se verán afectadas las normativas siguientes:

- la Directiva 2007/46/CE sobre homologación de tipo de vehículos de motor y sus remolques (que se sustituirá por un Reglamento aplicable a partir del 1 de septiembre de 2020);
- el Reglamento (UE) n.º 168/2013 sobre homologación de tipo de los vehículos de dos y tres ruedas y cuatriciclos;
- el Reglamento (UE) n.º 167/2013 sobre homologación de tipo de los vehículos agrícolas y forestales, y
- el Reglamento (UE) n.º 2016/1628 sobre homologación de tipo de los motores para máquinas móviles no de carretera.

3.3. La propuesta también clarifica que la actual autoridad de homologación de tipo del Reino Unido no podrá seguir siéndolo con arreglo a la legislación de la UE. Por tanto, a fin de lograr el cumplimiento continuo de la legislación de la UE y mantener el acceso a los mercados europeos, los fabricantes que obtuvieron homologaciones en el Reino Unido necesitarán homologaciones nuevas emitidas por cualquier autoridad de homologación de tipo de uno de los veintisiete Estados miembros. Esto incluye a los productos que ya estén en producción.

3.4. Si bien la situación tendrá consecuencias considerables para el papel futuro de la autoridad de homologación de tipo del Reino Unido, también despierta serias preocupaciones por el futuro de la fabricación de vehículos en el Reino Unido y, por otro lado, dentro de la UE. Estas preocupaciones se centran principalmente en la inseguridad jurídica de las homologaciones de tipo del Reino Unido y la disolución de uno de los principios normativos fundamentales: el mantenimiento de la coherencia normativa en toda la Unión Europea.

3.5. La propuesta pretende abordar estos temas por medio de modificaciones temporales de las normas actuales, de modo que los fabricantes afectados puedan solicitar homologaciones a cualquiera de las veintisiete agencias de la UE con la mayor facilidad posible. Sus argumentos principales son que:

- permite explícitamente a los fabricantes afectados solicitar a las autoridades de homologación de tipo de los veintisiete Estados miembros nuevas homologaciones para tipos existentes;
- autoriza a no repetir los ensayos en los que se basan las homologaciones de tipo del Reino Unido debido a que el servicio técnico no fuera designado y notificado previamente por la autoridad de homologación de tipo de uno de los veintisiete Estados miembros;
- establece que estas homologaciones solo se concederán si se cumplen los requisitos aplicables a nuevos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, y no los aplicables a nuevos tipos;
- propone ayudar a identificar nuevas autoridades de homologación de tipo de productos ya presentes en el mercado antes de la retirada para así evitar que no haya autoridad alguna responsable de efectuar controles de la conformidad en circulación o de expedir una posible orden de recuperación en el futuro.

3.6. La propuesta de la Comisión reconoce la necesidad de proteger a los consumidores en materia de seguridad de los vehículos y mantenimiento de las normas medioambientales.

3.7. La propuesta clarifica que el trabajo de las autoridades de homologación de tipo no se limita a la producción o comercialización de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, sino que se extiende a lo largo de varios años después de la puesta en venta de dichos productos.

4. Observaciones

4.1. Los fabricantes de vehículos necesitan nuevos certificados para los modelos nuevos, cuya comercialización tiene lugar aproximadamente cada siete años, pero también para los cambios significativos en los diseños y motores, que suceden con mayor frecuencia. Esto incrementa claramente la necesidad de garantizar que, tras el Brexit, tenga lugar un reajuste fluido de los mecanismos reguladores necesarios para su producción.

4.2. Aproximadamente el 56 % de las exportaciones de vehículos del Reino Unido va destinado a Europa, mientras que solo alrededor del 7 % de las exportaciones de vehículos de Europa se destina al Reino Unido. No obstante, los datos de medición de las funciones del mercado relativos al suministro de recambios reflejan un conglomerado de acuerdos más complejo, que requeriría un régimen normativo fluido.

4.3. El CESE observa que, a pesar de la publicación de esta propuesta, no puede evaluarse su efecto debido a la gran incertidumbre que pesa sobre las negociaciones actuales entre la UE y el Reino Unido.

4.4. El CESE considera que la propuesta se ajusta más al éxito de la negociación de un acuerdo entre Gran Bretaña y la UE, que entrañe un consenso suficiente para la aplicación de medidas que permitan que el comercio tenga lugar de una manera u otra en el marco de una unión aduanera o de un mercado único.

4.5. El CESE está de acuerdo con el siguiente comunicado, publicado por la Cámara de los Comunes (quinto informe de la sesión 2017-2019, titulado «El impacto del Brexit en el sector automovilístico»): «Es difícil prever si basar la producción en el Reino Unido sería económicamente viable para los grandes fabricantes multinacionales, que constituyen el grueso del sector automovilístico del Reino Unido, en el caso de ausencia de acuerdo o de aplicación de los aranceles de la OMC». Por lo tanto, en el caso de que no haya un acuerdo, la propuesta deberá revisarse a fin de garantizar que es lo suficientemente firme como para estar preparada para tal caso.

4.6. El Reino Unido y la Unión Europea aún no han acordado cuál será la situación exacta del organismo de homologación de tipo del Reino Unido y su papel futuro. El CESE considera que resolver este asunto es esencial para que el nuevo régimen normativo tenga éxito.

5. Retos

5.1. El CESE acoge con satisfacción los objetivos de la propuesta, en concreto la intención de reducir los costes en la industria en cuanto a los retrasos en las fronteras y los trámites innecesarios, mientras que se garantiza la aplicación de la norma de más alto nivel. No obstante, el CESE considera que el cumplimiento de estos objetivos supone un gran reto, teniendo en cuenta que ahora debe elaborarse un sistema normativo completamente nuevo.

5.2. Sin embargo, el CESE también señala que dicho régimen contribuirá inevitablemente al incremento de los costes, principalmente debido a que Gran Bretaña dejará de ser miembro de la Unión y, al igual que otros no miembros, necesitará acuerdos diferentes.

5.3. Los asuntos cubiertos por la reglamentación, como el medio ambiente, los derechos del consumidor y la calidad de los productos, entre otros, están a menudo sujetos a normativas internas y Directivas en vigor de la UE, nuevas o modificadas. El CESE considera que tanto la UE como el Reino Unido deberán velar por que el acuerdo de régimen normativo sea lo suficientemente flexible como para gestionar esto de tal modo que tenga el menor impacto negativo posible.

5.4. En la UE, el proceso de fabricación y distribución de vehículos se ha desarrollado con un alto grado de integración. Hay numerosas cadenas de suministro complejas y eficientes en funcionamiento, las cuales, de acuerdo con todos los expertos y el CESE, cambiarán de manera significativa tras la retirada del Reino Unido como miembro de la Unión Europea. El CESE también cree que dicha perturbación reducirá la eficiencia de estos sistemas.

5.5. Dado el gran número de vehículos fabricados en Gran Bretaña y exportados a la UE, el CESE se muestra particularmente preocupado por que cualquier exclusión del Reino Unido de este mercado afecte de forma negativa a la competitividad general, lo que a su vez incrementaría los costes en todos los sectores de la economía, así como para los consumidores. Por lo tanto, la propuesta de la Comisión, que defiende la protección de todos estos intereses, ha de garantizar el actual compromiso en este sentido y su consagración en futuros acuerdos.

5.6. La complejidad de los cambios propuestos requerirá un sólido compromiso de ambas partes para proporcionar programas amplios de formación e información a la industria, así como a cada agencia de homologación de tipo. Esto supone un reto significativo en materia de recursos y requerirá un tiempo considerable. El requisito del tiempo será particularmente complicado, dado el calendario actual de la retirada del Reino Unido tal y como se estipula en el artículo 50.

5.7. Debido al tiempo que está llevando la negociación del acuerdo y el tiempo que se necesita para ajustar varios sistemas, el CESE considera que el período de transición deberá ir más allá de la fecha de retirada de marzo de 2019.

5.8. Ya que se considera como un resultado favorable la continuación del sistema actual, que rige el movimiento de vehículos y productos relacionados entre el Reino Unido y la UE, el CESE opina que los vehículos fabricados en el Reino Unido deberán ajustarse a la legislación de la UE. Por consiguiente observa que, salvo que el Reino Unido se beneficie de algún tipo de asociación con la unión aduanera, el mercado único o ambos, esta propuesta será extremadamente difícil de aplicar.

5.9. El CESE considera que la nueva condición de no miembro del Reino Unido planteará retos de forma continua al régimen normativo de vehículos fijos y móviles. Por lo tanto, la incapacidad de solucionar estos problemas de forma rápida terminará obligando a los fabricantes a modificar las características de su cadena de suministro actual, lo que podría afectar a la continuidad de los productos disponibles y repercutir en el coste para los consumidores.

Bruselas, 19 de septiembre de 2018.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Luca JAHIER
