COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 11.9.2025
COM(2025) 483 final/2
DOWNGRADED ON 7.11.2025

2025/0274 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Comité Especializado en Transporte por Carretera establecido por el Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra, en lo que respecta al registro electrónico nacional de las empresas de transporte por carretera y a las modalidades del intercambio de la información que figura en estos registros

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La Comisión propone que el Consejo establezca la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Comité Especializado en Transporte por Carretera establecido por el Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra, («el Acuerdo de Comercio y Cooperación») en lo que respecta a los requisitos mínimos de los datos que deben figurar en los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera, así como las modalidades del intercambio de la información que figura en estos registros

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El Comité Especializado en Transporte por Carretera

El Comité Especializado en Transporte por Carretera es un organismo establecido en virtud del artículo 8, apartado 1, letra o), del Acuerdo de Comercio y Cooperación. De conformidad con el artículo 13, apartado 2, y el artículo 14, apartado 5, de la sección 1 de la parte A del anexo 31 de dicho Acuerdo, el Comité Especializado en Transporte por Carretera está facultado para adoptar decisiones relativas a los datos que deben figurar en los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera, así como las modalidades del intercambio de la información que figura en dichos registros («la decisión prevista»).

2.2. El acto previsto del Comité Especializado en Transporte por Carretera

El principal objetivo de la decisión prevista es establecer normas detalladas sobre las modalidades del intercambio de información sobre condenas y sanciones por cualquier infracción grave a que se refiere el artículo 6, apartado 2, de la sección 1 de la parte A del anexo 31 del Acuerdo de Comercio y Cooperación, así como sobre las modalidades del intercambio de información sobre otras condiciones que rigen el acceso a la profesión de transportista de mercancías por carretera.

En la Unión, dicha información se intercambia a través del Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU), establecido por el artículo 16, apartados 5 y 6, y por el artículo 18, apartado 8, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009[1]. Las especificaciones técnicas del ERRU figuran en el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/480 de la Comisión[2].

La fuente de la información que debe intercambiarse es el registro electrónico nacional de empresas de transporte por carretera, de conformidad con el artículo 13, apartado 2, de la sección 1 de la parte A del anexo 31 del Acuerdo de Comercio y Cooperación.

En la Unión, los datos mínimos que deben figurar en los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera figuran en el artículo 16 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009. Los requisitos mínimos para estos datos se establecen además en la Decisión

---

1 Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

2 Reglamento de Ejecución (UE) 2016/480 de la Comisión, de 1 de abril de 2016, por el que se establecen las normas comunes relativas a la interconexión de los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1213/2010 de la Comisión (DO L 87 de 2.4.2016, p. 4).

2009/992/UE de la Comisión[3], modificada en último lugar por la Decisión de Ejecución (UE) 2024/773 de la Comisión[4], así como en la Decisión de Ejecución (UE) 2024/2164 de la Comisión[5].

La lista común de infracciones sobre las que debe intercambiarse información se establece en un proyecto de Decisión separado del Comité Especializado en Transporte por Carretera.

Por consiguiente, la Comisión propone que los datos que figuran en el registro electrónico nacional con arreglo a la Decisión 2009/992/UE de la Comisión se adapten a efectos del Acuerdo de Comercio y Cooperación, de conformidad con el proyecto de Decisión del Comité Especializado que figura en el anexo de la presente propuesta. . Por razones de eficiencia en el uso de los recursos, la Comisión propone además que el intercambio de información a que se refiere el artículo 14, apartado 5, de la sección 1 de la parte A del anexo 31 se realice a través del Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera.

Las principales adaptaciones de la legislación de la Unión a efectos del Acuerdo de Comercio y Cooperación son dobles. En primer lugar, el Reino Unido ha informado a la Comisión de que el número de personas empleadas por la empresa de transporte no está registrado en las mismas bases de datos en el Reino Unido, y no hay pruebas claras de que este conjunto de datos sea fundamental a efectos de la aplicación del Acuerdo de Comercio y Cooperación. En segundo lugar, la Unión y el Reino Unido tienen las mismas «bandas de riesgos» para los transportistas. Por lo que respecta a la Unión, las bandas de la clasificación de riesgos se establecen en el punto 4 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/695[6], se incluyen en el registro electrónico nacional y se intercambian a través del ERRU de conformidad con la Decisión 2009/992/UE de la Comisión y el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/480 de la Comisión, respectivamente. Sin embargo, la fórmula para calcular la puntuación de la clasificación de riesgos de los transportistas es diferente en la Unión y en el Reino Unido[7]. En consecuencia, se propone que los conjuntos de datos sobre el número de empleados de una empresa, así como la puntuación de la clasificación de riesgos de una empresa, no se intercambien entre la Unión y el Reino Unido. Debe intercambiarse la banda de la clasificación de riesgos, así como todos los demás conjuntos de datos que figuran en la legislación pertinente de la Unión, a fin de facilitar la aplicación de las disposiciones correspondientes del Acuerdo de Comercio y Cooperación.

Finalmente, el Reino Unido contribuyó a los costes de desarrollo del ERRU como Estado miembro de la Unión. El Reino Unido debe, no obstante, contribuir financieramente a sufragar los costes operativos y de mantenimiento del ERRU. Una decisión separada del Comité Especializado en Transporte por Carretera, que se adoptará al mismo tiempo que el

---

3 Decisión de la Comisión, de 17 de diciembre de 2009, sobre los requisitos mínimos de los datos que deberán introducirse en los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera (DO L 339 de 22.12.2009, p. 36).

4 Decisión de Ejecución (UE) 2024/773 de la Comisión, de 4 de marzo de 2024, por la que se modifica la Decisión 2009/992/UE de la Comisión, sobre los requisitos mínimos de los datos que deberán introducirse en los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera (DO L, 2024/773, 6.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/773/oj).

5 Decisión de Ejecución (UE) 2024/2164 de la Comisión, de 11 de julio de 2024, sobre los requisitos mínimos relativos a los datos de vehículos alquilados que deben introducirse en los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera (DO L, 2024/2164, 20.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/2164/oj).

6 Reglamento de Ejecución (UE) 2022/695 de la Comisión, de 2 de mayo de 2022, por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la fórmula común para calcular la clasificación de riesgos de las empresas de transporte (DO L 129 de 3.5.2022, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/695/oj).

7 En la Unión, la fórmula para calcular la puntuación de la clasificación de riesgos se establece en el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/695 de la Comisión.

proyecto de Decisión del Comité Especializado en Transporte por Carretera que figura en la presente propuesta, detallará las modalidades de la contribución financiera del Reino Unido al ERRU.

3. POSICIÓN QUE SE HA DE TOMAR EN NOMBRE DE LA UNIÓN

Por consiguiente, la posición de la Unión debe ser la de respaldar la adopción de una Decisión del Comité Especializado en Transporte por Carretera, en consonancia con el proyecto de Decisión adjunto a la propuesta.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica procedimental

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) prevé la adopción de decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deben adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

La Decisión que debe adoptar el Comité Especializado en Transporte por Carretera constituye un acto que surtirá efectos jurídicos. El acto previsto ni completa ni modifica el marco institucional del Acuerdo de Comercio y Cooperación. Por tanto, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

4.2. Base jurídica sustantiva

La base jurídica sustantiva de las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto respecto del cual se adopta una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solo es accesorio, la decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

El objetivo y el contenido del acto previsto se refieren principalmente a la política de transporte.

Por consiguiente, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 91 del TFUE.

4.3. Conclusión

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 91 del TFUE, en relación con su artículo 218, apartado 9.

5. PUBLICACIÓN DEL ACTO PREVISTO

La Decisión del Comité Especializado en Transporte por Carretera debe publicarse en el *Diario Oficial de la Unión Europea* tras su adopción.

2025/0274 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Comité Especializado en Transporte por Carretera establecido por el Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra, en lo que respecta al registro electrónico nacional de las empresas de transporte por carretera y a las modalidades del intercambio de la información que figura en estos registros

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) El Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra, («el Acuerdo de Comercio y Cooperación») fue celebrado por la Unión mediante la Decisión (UE) 2021/689 del Consejo y entró en vigor el 1 de mayo de 2021.

(2) De conformidad con el artículo 13, apartado 2, y el artículo 14, apartado 5, de la sección 1 de la parte A del anexo 31 de dicho Acuerdo, el Comité Especializado en Transporte por Carretera, establecido en virtud del artículo 8, apartado 1, letra o), de dicho Acuerdo, está facultado para adoptar decisiones relativas a los datos que deben figurar en los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera, así como las modalidades del intercambio de información que figura en dichos registros.

(3) El artículo 6 de la sección 1 de la parte A del anexo 31 del Acuerdo de Comercio y Cooperación establece condiciones detalladas que han de respetarse en materia de honorabilidad de los transportistas de mercancías por carretera. En particular, los apartados 2 y 3 establecen las condiciones en las que las infracciones que figuran en el apartado 1, párrafo tercero, letra b), cometidas por un transportista pueden dar lugar a un procedimiento administrativo por parte de las autoridades competentes de la Parte de establecimiento y pueden acarrear la pérdida de honorabilidad. El apéndice 31-A-1-1 establece además una lista de siete infracciones más graves que deben dar lugar a un procedimiento administrativo por parte de la autoridad competente de la Parte de establecimiento. Una decisión separada del Comité Especializado en Transporte por Carretera establecido por el Acuerdo de Comercio y Cooperación, adjunta al [ESPACIO RESERVADO PARA EL CONSEJO: Decisión (UE) 2025/XXXX del Consejo] completará la lista de infracciones graves que pueden acarrear la pérdida de honorabilidad.

(4) Los artículos 13 y 14 de la sección 1 de la parte A del anexo 31 del Acuerdo de Comercio y Cooperación establecen además que las Partes deben crear registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera que hayan sido autorizadas a ejercer la profesión de transportista de mercancías por carretera, así como llevar a cabo controles individuales de las empresas e intercambiar información sobre las infracciones graves cometidas por transportistas de la otra Parte. Los datos que deben figurar en el registro electrónico nacional, así como las modalidades del intercambio de información, deben establecerse mediante decisión del Comité Especializado en Transporte por Carretera.

(5) La Unión ha creado el Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU) para facilitar el intercambio de información entre los Estados miembros de la Unión de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/480 de la Comisión[8]. Dado que la Unión y el Reino Unido han acordado los mismos principios básicos de acceso a la profesión de transportista de mercancías por carretera, así como una lista común de infracciones, resulta adecuado y eficaz para la consecución de los objetivos del Acuerdo de Comercio y Cooperación prever la conexión técnica del Reino Unido con el ERRU.

(6) Por consiguiente, procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Comité Especializado en Transporte por Carretera, habida cuenta de que el acto previsto será vinculante para la Unión.

(7) Una decisión separada del Comité Especializado en Transporte por Carretera establecido por el Acuerdo de Comercio y Cooperación, adjunta al [ESPACIO RESERVADO PARA EL CONSEJO: Decisión (UE) 2025/XXXX del Consejo], establecerá las modalidades financieras de la contribución del Reino Unido a los costes del ERRU.

(8) A fin de que ambas Partes puedan desarrollar la infraestructura de información y tecnología necesaria para permitir la aplicación de la Decisión del Comité Especializado en Transporte por Carretera, procede fijar una fecha de aplicación de dicha Decisión. Por consiguiente, la Decisión del Comité Especializado en Transporte por Carretera debe ser aplicable a partir del 1 de enero de 2026.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Comité Especializado en Transporte por Carretera, establecido en el artículo 8, apartado 1, letra o), del Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra, («el Comité Especializado en Transporte por Carretera») en lo que respecta a los requisitos mínimos de los datos que figuran en los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera, así como las modalidades del intercambio de información que figura en dichos registros, se establece en el proyecto de Decisión del Comité Especializado en Transporte por Carretera adjunto a la presente Decisión.

[8] Reglamento de Ejecución (UE) 2016/480 de la Comisión, de 1 de abril de 2016, por el que se establecen las normas comunes relativas a la interconexión de los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1213/2010 de la Comisión (DO L 87 de 2.4.2016, p. 4).

2. La Comisión podrá tomar una decisión sobre los cambios menores del proyecto de Decisión del Comité Especializado en Transporte por Carretera adjunto sin necesidad de una nueva Decisión del Consejo.

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor en el momento de su adopción.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente