



Bruselas, 1.8.2018
COM(2018) 568 final

2018/0299 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**que modifica el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 por lo que respecta a la retirada del
Reino Unido de la Unión**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La red transeuropea de transporte (RTE-T) reconoce la importancia estratégica que tiene para la sociedad y la economía de la Unión el desarrollo de una red de infraestructuras de transporte a escala europea. En el Derecho de la Unión han quedado consagrados los plazos para la red básica (que ha de quedar finalizada de aquí a 2030) y para la red global (de aquí a 2050).

Los corredores de la red básica, según figuran en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1316/2013 («el Reglamento sobre el Mecanismo “Conectar Europa”» o «el Reglamento MCE»)¹, son un instrumento que ayuda a coordinar la realización de la red básica. Los corredores se centran en la integración modal, la interoperabilidad y el desarrollo coordinado de las infraestructuras, en particular en los tramos transfronterizos y en los cuellos de botella. Los Estados miembros están obligados a participar en los corredores de la red básica con arreglo al artículo 44, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1315/2013².

El Reino Unido forma parte del corredor de la red básica mar del Norte – Mediterráneo («corredor MNM»). El corredor MNM incluye conexiones entre Belfast, Dublín y Cork en la isla de Irlanda y conexiones en Gran Bretaña de Glasgow y Edimburgo en el norte a Folkestone y Dover en el sur. Por otra parte, los tramos y nodos del Reino Unido están incluidos en el cuadro de «secciones predeterminadas incluidos los proyectos» del corredor MNM.

El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido presentó la notificación de su intención de retirarse de la Unión con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Esto significa que, a menos que el acuerdo de retirada ratificado³ establezca otra fecha, todo el Derecho primario y secundario de la Unión dejará de ser aplicable al Reino Unido a partir del 30 de marzo de 2019 («la fecha de retirada»)⁴. El Reino Unido pasará entonces a ser un tercer país, es decir, un país no miembro de la Unión.

Si en el acuerdo de retirada no se establecen disposiciones transitorias, el Reino Unido dejará de ser miembro del corredor MNM a partir del 30 de marzo de 2019. Sus autoridades y partes interesadas dejarán de participar en las reuniones y las actividades relacionadas con el corredor.

Dado el grado de integración existente entre las economías de Irlanda y del Reino Unido, y dada la ubicación de Irlanda en los extremos geográficos de la Unión, este país se verá muy afectado por la retirada del Reino Unido de la Unión. El Reino Unido constituye una conexión de transporte vital entre Irlanda y el continente. De ahí la necesidad de revisar el trazado del

¹ Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 680/2007 y (CE) n.º 67/2010.

² Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE.

³ Están en curso negociaciones con el Reino Unido con vistas a llegar a un acuerdo de retirada.

⁴ Por otro lado, de conformidad con el artículo 50, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea, el Consejo Europeo, de acuerdo con el Reino Unido, puede decidir por unanimidad que los Tratados dejen de aplicarse en una fecha posterior.

corredor MNM para evitar que quede cortado en dos partes distintas, dejando a Irlanda desconectada de la UE continental.

En el comercio con la Europa continental, Irlanda depende en gran medida de los servicios de portacontenedores de corta distancia y los servicios de transbordadores. Los servicios de portacontenedores de corta distancia son un medio importante de comercio con terceros países a través de puertos de transbordo ubicados en la Europa continental, mientras que los servicios de transbordadores se utilizan también para el comercio con el Reino Unido.

Una manera fundamental de afrontar los retos que se derivan de la retirada del Reino Unido de la Unión consistirá en mejorar las conexiones de transporte dentro de la isla de Irlanda, y en satisfacer las crecientes necesidades comerciales a través de los puertos de Irlanda.

A diferencia de muchas regiones del corredor, Irlanda depende de los servicios de aporte, más que de los servicios directos de portacontenedores oceánicos, para conectar sus puertos con las redes mundiales de contenedores, de modo que la mejora del acceso interior y marítimo (incluidas las «autopistas del mar») a los puertos principales es también un paso importante para lograr una mayor cohesión en el corredor.

El Reglamento propuesto ajustaría el trazado del corredor MNM añadiendo nuevas conexiones marítimas entre los puertos principales irlandeses de Dublín y Cork y los puertos del corredor MNM ubicados en Bélgica (Zeebrugge, Amberes) y los Países Bajos (Rotterdam). Surtiría efecto a partir de la fecha en que el Reglamento MCE dejara de ser aplicable al Reino Unido y, por consiguiente, este país dejara de formar parte del corredor MNM.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente propuesta es plenamente coherente con la legislación vigente. Las modificaciones del trazado del corredor MNM previstas en la presente propuesta también deberían tenerse en cuenta en la propuesta en curso para el nuevo Reglamento MCE⁵.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta es plenamente coherente con el mandato del Consejo para las negociaciones con el Reino Unido sobre su retirada de la Unión.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de la propuesta es el artículo 172 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Dado que el acto propuesto modificaría el contenido del acto vigente de la Unión, tal modificación solo puede realizarse mediante una acción a nivel de la Unión.

⁵ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014 [COM(2018) 438 final]

- **Proporcionalidad**

La propuesta se considera proporcionada, ya que establece la necesaria modificación jurídica y, al mismo tiempo, no va más allá de lo que es necesario para alcanzar el objetivo de garantizar que Irlanda esté conectada con la Europa continental después de que el Reino Unido se retire de la Unión.

- **Elección del instrumento**

Dado que el acto modifica un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, la modificación propuesta es la única forma adecuada.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de calidad de la legislación existente**

No procede.

- **Consultas con las partes interesadas**

Los desafíos que supone para los flujos de transporte en el corredor MNM la retirada del Reino Unido de la Unión se debatieron en la reunión del corredor de la red básica celebrada el 25 de abril de 2018 con los Estados miembros y las partes interesadas de los países del corredor durante las jornadas de la RTE-T.

Las partes interesadas también tuvieron la oportunidad de formular comentarios sobre la iniciativa a través del portal de la Comisión Europea sobre la mejora de la legislación («Díganos lo que piensa»).

Durante el período de presentación de observaciones, comprendido entre el 28 de junio y el 12 de julio de 2018, se recibieron comentarios de diversas partes interesadas, entre ellas empresas, asociaciones empresariales y autoridades públicas. La intención de revisar el trazado del corredor MNM recibió plena acogida. Los comentarios se refirieron principalmente a la elección de los puertos del continente con los que debería conectarse Irlanda. Esos comentarios se tuvieron en cuenta al redactar la propuesta.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

No procede.

- **Evaluación de impacto**

Debido a la naturaleza de la medida propuesta, no está prevista ninguna evaluación de impacto, en consonancia con las directrices para la mejora de la legislación. No hay otras opciones de actuación posibles que sean materialmente diferentes. A la luz de la retirada del Reino Unido de la Unión, la medida prevista es la única opción de actuación viable para garantizar que todas las partes del corredor mar del Norte – Mediterráneo sigan estando conectadas.

La medida responderá a la necesidad permanente de mantener la integridad del corredor de transporte y de establecer conexiones de transporte realmente eficientes y sostenibles entre Irlanda y el continente europeo. La medida pone de relieve la importancia de las conexiones marítimas para abordar los retos que plantea la retirada del Reino Unido, que perjudicarían

también a los demás países que participan en el corredor MNM por lo que respecta a la planificación y la inversión en infraestructuras.

- **Derechos fundamentales**

La presente propuesta no tiene consecuencias para la protección de los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

No procede.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

No procede.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 por lo que respecta a la retirada del Reino Unido de la Unión

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 172,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido notificó al Consejo Europeo su intención de retirarse de la Unión con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Por consiguiente, a menos que el acuerdo de retirada ratificado establezca otra fecha o que el Consejo Europeo, de acuerdo con el Reino Unido, fije unánimemente una fecha distinta, el Derecho de la Unión dejará de ser aplicable al Reino Unido a partir del 30 de marzo de 2019. El Reino Unido pasará entonces a ser un tercer país.
- (2) El Mecanismo «Conectar Europa», que es un instrumento financiero de la UE, fue creado por el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo³. Su objetivo es permitir la preparación y ejecución de proyectos de interés común en el marco de la política de redes transeuropeas en los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía.
- (3) En la parte I del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1316/2013 figura una lista de nueve corredores de la red básica. Esos corredores constituyen un instrumento que facilita la implementación coordinada de la red básica. Su finalidad es contribuir a la cohesión de la red básica, merced a la mejora de la cooperación territorial, abordar objetivos más generales de la política de transporte y facilitar la interoperabilidad, la integración modal y las operaciones multimodales.

¹ DO C de , p. .

² DO C de , p. .

³ Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 680/2007 y (CE) n.º 67/2010 (DO L 348 de 20.12.2013, p. 129).

- (4) El Reino Unido forma parte del corredor de la red básica mar del Norte – Mediterráneo, que incluye conexiones entre Belfast, Dublín y Cork en la isla de Irlanda y conexiones en Gran Bretaña de Glasgow y Edimburgo en el norte a Folkestone y Dover en el sur. Los tramos y nodos del Reino Unido están incluidos en el cuadro de «secciones predeterminadas incluidos los proyectos» de los corredores de la red básica que contiene la parte I del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1316/2013.
- (5) En vista de la retirada del Reino Unido de la Unión, las partes del trazado del corredor de la red básica mar del Norte – Mediterráneo relacionadas con el Reino Unido, así como los tramos y los nodos del Reino Unido incluidos en el cuadro de «secciones predeterminadas incluidos los proyectos», quedarán obsoletos y dejarán de surtir efectos jurídicos a partir del día siguiente a aquel en que el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 deje de ser aplicable al Reino Unido.
- (6) Para evitar que el corredor de la red básica mar del Norte – Mediterráneo quede dividido en dos partes distintas y desconectadas y garantizar la conectividad de Irlanda con la Europa continental, el corredor de la red básica mar del Norte – Mediterráneo debe incluir conexiones marítimas entre los puertos principales de Irlanda y los puertos principales de Bélgica y de los Países Bajos.
- (7) Garantizar la conexión entre Irlanda y los demás Estados miembros del corredor de la red básica mar del Norte – Mediterráneo es crucial para las inversiones actuales y futuras en infraestructuras y para ofrecer claridad y seguridad jurídicas en la planificación de infraestructuras.
- (8) El presente Reglamento debe ser aplicable desde el día siguiente a aquel en que el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 deje de ser aplicable al Reino Unido.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo I del Reglamento (UE) n.º 1316/2013 se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será aplicable desde el día siguiente a aquel en que el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 deje de ser aplicable al Reino Unido.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente