

Bruxelas, 1.8.2018
COM(2018) 568 final

2018/0299 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que altera o Regulamento (UE) n.º 1316/2013 no que respeita à saída do Reino Unido da
União Europeia**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

A política da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) reconhece a importância estratégica que o desenvolvimento de uma rede de infraestruturas de transportes à escala europeia tem para a sociedade e a economia da União. Foram consagrados no direito da UE os prazos a cumprir para a rede principal (até 2030) e para a rede global (até 2050).

Os corredores da rede principal, estabelecidos no anexo I do Regulamento (UE) n.º 1316/2013 («Regulamento Mecanismo Interligar a Europa» ou «Regulamento MIE»)¹, são um instrumento que ajuda a coordenar a implantação da rede principal. Os corredores visam a integração modal, a interoperabilidade e o desenvolvimento coordenado de infraestruturas, nomeadamente nos troços transfronteiriços e nos pontos de estrangulamento. Os Estados-Membros são obrigados a participar nos corredores da rede principal, em conformidade com o artigo 44.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 1315/2013².

O Reino Unido faz parte do corredor da rede principal do Mar do Norte – Mediterrâneo («corredor MNM»). O corredor MNM inclui ligações entre Belfast, Dublin e Cork na ilha da Irlanda e ligações na Grã-Bretanha desde Glasgow e Edimburgo no Norte até Folkestone e Dover no Sul. Além disso, as secções e os nós do Reino Unido estão incluídos no quadro de «troços predefinidos, incluindo projetos» para o corredor MNM.

Em 29 de março de 2017, o Reino Unido notificou a sua intenção de sair da União, nos termos do artigo 50.º do Tratado da União Europeia. Quer isto dizer que, a menos que um acordo de saída ratificado³ estabeleça outra data, todo o direito primário e derivado da União deixará de se aplicar ao Reino Unido a partir de 30 de março de 2019 («data de saída»)⁴. O Reino Unido passará então a ser um país terceiro, ou seja, um país não membro da União.

Se não forem estabelecidas disposições transitórias num acordo de saída, o Reino Unido deixará de ser membro do corredor MNM a partir de 30 de março de 2019 e as suas autoridades e partes interessadas deixarão de participar nas reuniões e atividades relacionadas com os corredores.

Dado o grau de integração entre as economias da Irlanda e do Reino Unido, bem como a localização da Irlanda nos extremos geográficos da União, este país será significativamente afetado pela saída do Reino Unido da União Europeia. O Reino Unido constitui uma ligação vital entre a Irlanda e o continente em termos de transportes. É, portanto, necessário rever o alinhamento do corredor MNM, a fim de evitar que seja dividido em duas partes distintas, em que a Irlanda deixaria de estar ligada à parte continental da UE.

¹ Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de dezembro de 2013 que cria o Mecanismo Interligar a Europa, altera o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 680/2007 e (CE) n.º 67/2010.

² Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE.

³ Estão em curso negociações com o Reino Unido com vista a chegar a um acordo de saída.

⁴ Além disso, em conformidade com o artigo 50.º, n.º 3, do Tratado da União Europeia, o Conselho Europeu, em acordo com o Reino Unido, pode decidir, por unanimidade, que os Tratados deixem de ser aplicáveis numa data posterior.

No comércio com a Europa continental, a Irlanda depende, em larga medida, dos serviços de contentores de curta distância e dos serviços de transbordadores. Os serviços de contentores de curta distância constituem meios importantes de comércio com países terceiros através de plataformas situadas na Europa continental, ao passo que os serviços de transbordadores são igualmente utilizados para o comércio com o Reino Unido.

A melhoria das conexões de transporte dentro da ilha da Irlanda, bem como a resposta às exigências comerciais crescentes através dos portos da Irlanda, constituirá um fator-chave para enfrentar os desafios decorrentes da saída do Reino Unido da União.

Contrariamente a muitas regiões do corredor, a Irlanda depende de serviços de ligação através de navios *feeder* mais do que de serviços diretos de contentores de alto mar, para ligar os seus portos às redes mundiais de contentores, pelo que a melhoria do acesso por vias de navegação interiores e marítimas (incluindo as «autoestradas do mar») aos portos da rede principal constitui também um passo importante no sentido de alcançar uma maior coesão no interior do corredor.

A proposta de regulamento tem por objetivo adaptar o alinhamento do corredor MNM acrescentando novas ligações marítimas entre os portos da rede principal irlandeses de Dublin e Cork e os portos do corredor MNM da Bélgica (Zeebrugge, Antuérpia) e dos Países Baixos (Roterdão). Teria efeitos a partir da data em que o Regulamento MIE deixe de se aplicar ao Reino Unido e este país deixe por conseguinte de fazer parte do corredor MNM.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A presente proposta é plenamente coerente com a legislação em vigor. As alterações do alinhamento do corredor MNM previstas na presente proposta também deveriam ser tidas em consideração no âmbito da proposta em curso para um novo Regulamento MIE⁵.

- **Coerência com outras políticas da União**

A presente proposta é plenamente coerente com o mandato do Conselho para as negociações com o Reino Unido sobre a sua saída da União.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A base jurídica da proposta é o Artigo 172.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

Dado que o ato proposto modificaria o conteúdo do ato jurídico da União em vigor, esse objetivo apenas pode ser alcançado através de uma ação a nível da União.

- **Proporcionalidade**

Considera-se que a proposta é proporcionada, uma vez que prevê as alterações jurídicas necessárias e, ao mesmo tempo, não excede o que é necessário para atingir os objetivos de assegurar a ligação da Irlanda à Europa continental após a saída do Reino Unido da União.

⁵ Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que institui o Mecanismo Interligar a Europa e que revoga os Regulamentos (UE) n.º 1316/2013 e (UE) n.º 283/2014 (COM/2018/438 final).

- **Escolha do instrumento**

Uma vez que o ato altera um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, a alteração proposta é a única forma adequada.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

Não aplicável.

- **Consultas das partes interessadas**

Os desafios que se colocam em matéria de fluxos de transporte ao corredor MNM decorrentes da saída do Reino Unido da União foram objeto de debate aquando da reunião sobre os corredores da rede principal realizada em 25 de abril de 2018 com os Estados-Membros e as partes interessadas dos países do corredor durante as Jornadas RTE-T.

As partes interessadas tiveram também a possibilidade de manifestar a sua opinião sobre a iniciativa através do portal «Legislar Melhor» da Comissão Europeia («Dê a sua Opinião»).

No período de 28 de junho de 2018 a 12 de julho de 2018, foram recebidas observações de várias partes interessadas, nomeadamente empresas, associações de empresas e autoridades públicas. A intenção de rever o alinhamento do corredor MNM foi plenamente apreciada. As observações diziam principalmente respeito à escolha dos portos do continente aos quais a Irlanda deveria estar ligada. As observações recebidas foram tomadas em consideração ao elaborar a proposta.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

Não aplicável.

- **Avaliação de impacto**

Em conformidade com as orientações para legislar melhor e devido à natureza da medida proposta, não está prevista uma avaliação de impacto. Não existem outras opções políticas materialmente diferentes disponíveis. Tendo em conta a saída do Reino Unido da União, a medida prevista constitui a única opção política viável para garantir que todas as partes do corredor do Mar do Norte – Mediterrâneo continuem ligadas.

A medida permitirá responder a uma necessidade permanente de manter a integridade do corredor de transportes e de proporcionar ligações de transporte verdadeiramente eficientes e sustentáveis entre a Irlanda e o continente europeu. A medida sublinha a importância das ligações marítimas como um objetivo para dar resposta aos desafios resultantes da saída do Reino Unido, que poderia também afetar negativamente todos os outros países envolvidos no corredor MNM no que diz respeito ao planeamento e ao investimento em infraestruturas.

- **Direitos fundamentais**

A proposta não tem implicações na proteção dos direitos fundamentais.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

Não aplicável.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

Não aplicável.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (UE) n.º 1316/2013 no que respeita à saída do Reino Unido da União Europeia

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 172.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 29 de março de 2017, o Reino Unido notificou o Conselho Europeu da sua intenção de sair da União, em conformidade com o artigo 50.º do Tratado da União Europeia. Por conseguinte, salvo se outra data for estabelecida num acordo de saída ou se o Conselho Europeu, de acordo com o Reino Unido, estabelecer por unanimidade outra data, o direito da União deixará de se aplicar ao Reino Unido a partir de 30 de março de 2019. O Reino Unido passará então a ser um país terceiro.
- (2) Foi criado pelo Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho³ um instrumento de financiamento da União designado Mecanismo Interligar a Europa. O Mecanismo Interligar a Europa visa permitir que sejam elaborados e executados projetos de interesse comum no quadro da política das redes transeuropeias no setor dos transportes, das telecomunicações e da energia.
- (3) A parte I do anexo I do Regulamento (UE) n.º 1316/2013 estabelece uma lista de nove corredores da rede principal. Estes corredores constituem um instrumento destinado a facilitar a implantação coordenada da rede principal. Deveriam contribuir para a coesão da rede principal através de uma cooperação territorial reforçada, responder aos objetivos mais abrangentes da política de transportes e facilitar a interoperabilidade, a integração modal e as operações multimodais.

¹ JO C de , p. .

² JO C de , p. .

³ Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, que cria o Mecanismo Interligar a Europa, altera o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 680/2007 e (CE) n.º 67/2010 (JO L 348 de 20.12.2013, p. 129).

- (4) O Reino Unido faz parte do corredor da rede principal do Mar do Norte – Mediterrâneo, que inclui ligações entre Belfast, Dublin e Cork na ilha da Irlanda e ligações na Grã-Bretanha desde Glasgow e Edimburgo no norte até Folkestone e Dover no Sul. Os troços e nós do Reino Unido estão incluídos no quadro de «troços predefinidos, incluindo projetos de corredores da rede principal» constantes da parte I do anexo I do Regulamento (UE) n.º 1316/2013.
- (5) Tendo em conta a saída do Reino Unido da União, as partes do alinhamento do corredor da rede principal do Mar do Norte – Mediterrâneo relacionadas com o Reino Unido e as secções e nós do Reino Unido incluídos no quadro de «troços predefinidos, incluindo projetos» tornar-se-ão obsoletos e deixarão de produzir efeitos jurídicos a partir do dia seguinte à data em que o Regulamento (UE) n.º 1316/2013 deixar de se aplicar ao Reino Unido.
- (6) A fim de evitar que o corredor da rede principal do Mar do Norte – Mediterrâneo seja separado em duas partes distintas e sem ligação entre si, bem como para assegurar a ligação da Irlanda à Europa continental, o corredor da rede principal do Mar do Norte – Mediterrâneo deveria incluir as ligações marítimas entre os portos da rede principal da Irlanda e os portos da rede principal da Bélgica e dos Países Baixos.
- (7) Para efeitos dos investimentos atuais e futuros em infraestruturas e a fim de proporcionar clareza e segurança jurídicas em matéria de planeamento de infraestruturas, é essencial assegurar a ligação entre a Irlanda e os outros Estados-Membros do corredor da rede principal do Mar do Norte – Mediterrâneo.
- (8) O presente regulamento deve ser aplicável a partir do dia seguinte ao dia em que o Regulamento (CE) n.º 1316/2013 deixar de ser aplicável ao Reino Unido,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O anexo I do Regulamento (UE) n.º 1316/2013 é alterado nos termos do anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir do dia seguinte ao dia em que o Regulamento (CE) n.º 1316/2013 deixar de ser aplicável ao Reino Unido.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente