Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «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»

[COM(2018) 568 final — 2018/0299 (COD)]

(2019/C 62/48)

Relator-geral: **Stefan BACK**

Consulta	Parlamento Europeu, 10.9.2018
	Conselho, 11.9.2018
Base jurídica	Artigos 172.º e 304.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia
Competência	Secção Especializada de Transportes, Energia, Infraestruturas e Sociedade da Informação
Decisão da Mesa	18.9.2018
Adoção em plenária	17.10.2018
Reunião plenária n.º	538
Resultado da votação	118/1/0
(votos a favor/votos contra/abstenções)	

1. **Conclusões e recomendações**

1.1. O CESE acolhe favoravelmente a proposta em apreço como uma medida preparatória necessária para assegurar uma Rede Transeuropeia de Transporte (RTE-T) coesa e adaptar o corredor da rede principal do Mar do Norte-Mediterrâneo a um cenário em que o Reino Unido não faz parte da RTE-T.

1.2. O CESE recomenda que a Comissão considere a situação da Irlanda após a saída do Reino Unido e tenha em devida conta os potenciais efeitos negativos para a economia da UE e da Irlanda. Recomenda, neste contexto, que sejam tomadas precauções suplementares aquando da conceção dos realinhamentos.

1.3. O CESE considera que é necessária uma ou mais ligações diretas entre a parte continental da UE e a Irlanda a fim de preservar a coesão do corredor da rede principal do Mar do Norte-Mediterrâneo e assegurar as operações de transporte entre a Irlanda e a parte continental da UE sem controlos nas fronteiras.

1.4. O CESE é de opinião que, a partir do momento em que o Reino Unido deixar de fazer parte da RTE-T e quando, devido aos controlos nas fronteiras, o transporte através do Reino Unido certamente se tornar mais lento, é provável que os itinerários dos fluxos de tráfego de e para a Irlanda mudem.

1.5. O CESE constata que a configuração do corredor tal como apresentada pela Comissão foi posta em causa durante o processo de consulta que precedeu a proposta, o que se deve a várias razões, incluindo a adequação da escolha dos portos e a necessidade de reconsiderar igualmente o alinhamento do corredor da rede principal do Atlântico.

1.6. O CESE recorda que o objetivo da RTE-T é assegurar coesão, eficiência e sustentabilidade nos transportes, sendo a rede principal o elemento estrategicamente mais importante para o efeito.

1.7. Por conseguinte, o CESE questiona a configuração do novo troço do corredor proposto, uma vez que poderá não corresponder aos futuros fluxos de tráfego e, como tal, ficar aquém do objetivo de que os corredores da rede principal da RTE-T facilitem os fluxos de tráfego de longa distância mais importantes.

1.8. O CESE observa igualmente que alguns dos portos que poderão ser utilizados nas novas circunstâncias não são portos principais e, por conseguinte, não preenchem um critério básico para se tornarem parte de um corredor da rede principal, e que uma revisão do regulamento relativo às orientações para a RTE-T só está prevista para 2023.

1.9. O CESE sustenta que provavelmente não é ainda possível prever com certeza de que modo os fluxos de transporte seriam alterados numa situação em que a proposta em análise se aplicaria.

1.10. Por conseguinte, concorda que a configuração da proposta constitui uma forma adequada de lidar temporariamente com a situação até à alteração dos fluxos de tráfego.

1.11. Não obstante, o CESE lamenta que não tenha sido realizada uma análise de impacto a fim de verificar a adequação da configuração proposta, por exemplo, para o transporte de produtos perecíveis, e de considerar a configuração mais eficiente e sustentável de um itinerário destinado a substituir a ponte terrestre do Reino Unido como uma ligação RTE-T de e a partir da Irlanda.

1.12. Por conseguinte, o CESE recomenda a inclusão de uma cláusula de revisão específica na proposta, estipulando que a Comissão deverá rever o regulamento adotado no prazo de dois anos a contar da data da sua entrada em vigor. Essa revisão deve assentar numa avaliação das alterações dos fluxos de transporte efetivos entre a Irlanda e a parte continental da UE e servir de base para propostas adequadas sobre o alinhamento dos corredores pertinentes da rede principal da RTE-T.

1.13. Na pendência dessa revisão, o CESE não vê qualquer razão para modificar o conteúdo material da proposta, tendo em conta que a situação de nenhum dos principais portos do canal da Mancha, que fazem atualmente parte do corredor da rede principal do Mar do Norte-Mediterrâneo ou do corredor da rede principal do Atlântico, se alterará em consequência da modificação.

1.14. O CESE interroga-se sobre a razão pela qual a proposta não prevê o cancelamento de ligações existentes com e através do Reino Unido. Se a legislação da UE relativa à RTE-T não se aplicar ao Reino Unido, não haverá base jurídica para a implementação dessas ligações. Seria, por conseguinte, aconselhável proceder à sua eliminação.

2. **Proposta da Comissão**

2.1. No âmbito das medidas previstas no quadro dos preparativos para a saída do Reino Unido da União Europeia (Brexit), a Comissão Europeia apresentou uma proposta de regulamento que altera o Regulamento (UE) n.º 1316/2013 no que respeita à saída do Reino Unido da União Europeia (a seguir designada «proposta»).

2.2. O Reino Unido anunciou formalmente, em 29 de março de 2017, a sua intenção de sair da UE e prepara-se para o fazer em 30 de março de 2019, nos termos do artigo 50.º do TUE. Salvo decisão em contrário por via de um acordo de saída ratificado, a legislação da UE deixará de ser aplicável ao Reino Unido a partir de 30 de março de 2019 e o Reino Unido tornar-se-á num país terceiro, não abrangido pela RTE-T e não pertencente aos corredores da rede principal da RTE-T.

2.3. Na sua Comunicação «Preparação da saída do Reino Unido da UE em 30 de março de 2019 [COM(2018) 556]», a Comissão sublinhou a importância da preparação para todos os cenários que podem resultar das negociações em curso sobre a saída do Reino Unido, incluindo a impossibilidade de chegar a acordo.

2.4. A proposta visa lidar com uma situação em que as negociações em curso entre o Reino Unido e a UE não conduzam a disposições transitórias num acordo de saída. Em especial, pretende-se manter uma ligação direta no corredor da rede principal do Mar do Norte-Mediterrâneo com a Irlanda, após o desaparecimento da ligação através do Reino Unido como parte deste corredor.

2.5. A proposta modifica o alinhamento do corredor acrescentando a seguinte ligação: «Baile Átha Cliath/Dublim/ /Corcaigh/Cork-Zeebrugge/Antuérpia/Roterdão». A alteração é aplicável a partir do dia seguinte àquele em que o Regulamento (UE) n.º 1316/2013 deixa de se aplicar ao Reino Unido.

3. **Observações na generalidade**

3.1. O CESE acolhe favoravelmente a proposta como uma medida necessária para assegurar uma RTE-T coesa e manter o corredor da rede principal do Mar do Norte-Mediterrâneo, inclusivamente na eventualidade de as negociações em curso relativas aos acordos de saída e de transição entre a UE e o Reino Unido não conduzirem a um acordo. Por conseguinte, a proposta faz parte dos preparativos da Comissão para o pior cenário, ou seja, o Reino Unido sai da UE sem acordo.

3.2. A proposta, quando adotada, será aplicável a partir da data em que a legislação da UE deixa de ser aplicável ao Reino Unido, deixando, por conseguinte, o Reino Unido de estar abrangido pela RTE-T.

3.3. O CESE constata que são necessárias uma ou mais ligações diretas entre a parte continental da UE e a Irlanda a fim de preservar a coesão do corredor da rede principal do Mar do Norte-Mediterrâneo e assegurar as operações de transporte entre a Irlanda e a parte continental da UE sem controlos nas fronteiras.

3.4. O CESE faz questão de assinalar a gravidade da situação que a economia e o bem-estar da Irlanda enfrentam, em especial face às consequências previstas e imprevistas das alterações.

3.5. É, portanto, da maior importância que qualquer novo alinhamento reforce a conectividade da Irlanda com a parte continental da UE. Embora, hoje em dia, grande parte do transporte rodoviário de mercadorias da Irlanda para a Europa continental passe pelo Reino Unido, é necessário, efetivamente, acrescentar ligações marítimas entre os portos principais irlandeses de Dublim e de Cork e os portos do corredor do Mar do Norte-Mediterrâneo no continente.

3.6. O CESE chama a atenção para o facto de a configuração do corredor proposta representar um cenário em que o Reino Unido não faz parte da RTE-T e em que, devido aos controlos nas fronteiras, o transporte através do Reino Unido será mais lento, sendo provável que os itinerários dos fluxos de tráfego de e para a Irlanda mudem.

3.7. O CESE assinala ainda que o alinhamento do corredor agora proposto pela Comissão tem sido questionado, tanto no que respeita a detalhes como em termos gerais. Durante o processo de consulta que precedeu a proposta, o roteiro, que é em grande parte seguido pela proposta, foi questionado por vários portos na costa sul do canal da Mancha e pela associação dos portos e autoridades regionais franceses, que levantou a questão de incluir os portos de Dunquerque, Calais, Le Havre, Roscoff e Brest como parte da ligação proposta do corredor da rede principal do Mar do Norte-Mediterrâneo e de alterar o alinhamento do corredor da rede principal do Atlântico. Do mesmo modo, vários grupos de interesse irlandeses questionaram a eficiência de uma ligação marítima longa como um substituto da «ponte terrestre» através do Reino Unido, já que estão disponíveis rotas marítimas mais curtas, por exemplo, da Irlanda para os portos da Bretanha. Tem-se sustentado que as rotas marítimas mais curtas serão mais adequadas, por exemplo, para o transporte de produtos perecíveis.

3.8. O objetivo da RTE-T é assegurar coesão, eficiência e sustentabilidade nos transportes. A rede principal é o elemento estrategicamente mais importante para alcançar estes objetivos, ao passo que os corredores da rede principal se destinam a facilitar os fluxos de transporte de longo curso mais importantes na rede principal ([1]).

3.9. Por conseguinte, o CESE questiona o alinhamento do novo troço do corredor e considera que a alteração ao alinhamento do corredor poderá não corresponder aos futuros fluxos de tráfego e, por conseguinte, ficar aquém do objetivo da RTE-T de facilitar os fluxos de tráfego de longa distância mais importantes ([2]).

3.10. O CESE observa que alguns dos portos que poderão ser utilizados nas novas circunstâncias, como o de Brest ou de Roscoff, não são portos principais e, por conseguinte, não preenchem um critério básico para se tornarem parte de um corredor da rede principal, e que uma revisão do regulamento relativo às orientações para a RTE-T só está prevista para 2023.

3.11. O CESE considera também que provavelmente não é ainda possível prever com certeza de que modo os fluxos de transporte seriam alterados numa situação em que a proposta se aplicaria.

3.12. Por conseguinte, concorda que a configuração da proposta constitui uma forma adequada de lidar temporariamente com a situação até à alteração dos fluxos de tráfego.

3.13. Não obstante, o CESE lamenta que não tenha sido realizada uma análise de impacto a fim de verificar a adequação da configuração proposta, por exemplo, para o transporte de produtos perecíveis, e de considerar a configuração mais eficiente e sustentável de um itinerário destinado a substituir a ponte terrestre do Reino Unido como a principal ligação RTE-T entre a Irlanda e a parte continental da UE, atendendo à dificuldade em prever as alterações nos fluxos de transporte na sequência da saída do Reino Unido da UE sem acordo.

([1]) Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1), artigo 38.º.
([2]) Regulamento (UE) n.º 1315/2013, artigo 43.º, n.º 1.

3.14. O CESE considera que as potenciais consequências económicas, sociais e ambientais da medida proposta são suficientemente significativas para justificar uma avaliação de impacto, tal como previsto no Acordo interinstitucional sobre Legislar Melhor ([3]).

3.15. Por conseguinte, o CESE recomenda a inclusão de uma cláusula de revisão específica na proposta, estipulando que a Comissão deverá rever o regulamento adotado no prazo de dois anos a contar da data da sua entrada em vigor. Essa revisão deve assentar numa avaliação das alterações dos fluxos de transporte efetivos entre a Irlanda e a parte continental da UE e servir de base para propostas adequadas sobre o alinhamento dos corredores pertinentes da rede principal da RTE-T.

3.16. Na pendência dessa revisão, o CESE não vê qualquer razão para modificar a proposta, tendo em conta também que a situação de nenhum dos principais portos do canal da Mancha, que fazem atualmente parte do corredor, se alterará em consequência da modificação.

4. **Observações na especialidade**

4.1. O CESE interroga-se sobre a razão pela qual a proposta não prevê o cancelamento de ligações com e através do Reino Unido. Se a legislação da UE relativa à RTE-T não se aplicar ao Reino Unido, essas ligações não poderão ser legalmente implementadas ao abrigo da legislação da UE. Seria, por conseguinte, aconselhável proceder à sua eliminação.

Bruxelas, 17 de outubro de 2018.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Luca JAHIER

([3]) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1. Ver também a Comunicação da Comissão «Legislar melhor para obter melhores resultados numa União mais forte [COM(2016) 615 final]» e a Comunicação da Comissão «Completar o Programa Legislar Melhor: melhores soluções para melhores resultados [COM(2017) 651 final]», ponto 2.3.