

**Recurso interposto em 12 de março de 2014 — Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte/
/Parlamento Europeu e Conselho da União Europeia**

(Processo C-121/14)

(2014/C 135/33)

Língua do processo: inglês

Partes

Recorrente: Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte (representantes: M. Holt, agente, e D. J. Rhee, Barrister)

Recorridos: Parlamento Europeu e Conselho da União Europeia

Pedidos do recorrente

- Anular o artigo 29.º e o anexo II do Regulamento (UE) n.º 1316/2013 ⁽¹⁾ do Parlamento Europeu e do Conselho da União Europeia, 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 ao ampliar para além de Londres o que era o corredor 2 no anexo original do Regulamento (UE) n.º 913/2010 (actualmente chamado corredor Mar do Norte-Mediterrâneo); e
- Condenar o Parlamento Europeu e o Conselho da União Europeia nas despesas.

Fundamentos e principais argumentos

A parte do ato impugnado visada pelo presente recurso de anulação tem por efeito alterar o Regulamento (UE) n.º 913/2010 ⁽²⁾ do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010 relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo, de modo que são substituídos os «corredores de transporte de mercadorias iniciais» do anexo desse regulamento pela nova lista dos «corredores de transporte de mercadorias iniciais», mencionada no anexo do ato impugnado.

Um dos efeitos desta modificação é obrigar o Reino Unido a participar na criação de um corredor de transporte de mercadorias «Mar do Norte — Mediterrâneo», o que implica a obrigação de criar, até 10 de novembro de 2016, itinerários entre Londres e outros Estados-Membros do corredor e, para 20 de novembro de 2018, os itinerários de Londres a Glasgow, Edimburgo, Southampton e Felixstowe. O Reino Unido não aprovou a referida ampliação do corredor inicial mencionada no Regulamento (UE) n.º 913/2010.

O Reino Unido solicita que os pedidos apresentados devem ser julgados procedentes com base nos fundamentos seguintes:

- a) As ampliações dos «corredores de transporte de mercadorias iniciais» que resultam do artigo 29.º do acto impugnado, tendem à realização dos objetivos previstos no artigo 170.º TFUE relativamente à política transeuropeia de transportes. Por conseguinte, e dado que os artigos 170.º a 172.º TFUE constituem *lex specialis* aplicável a tais medidas essas ampliações só podem ser adotadas com base e nos termos dessas disposições;
- b) As ampliações dos «corredores de transporte de mercadorias» que resultam do artigo 29.º do acto impugnado são projectos (a) de interesse comum (no sentido do artigo 171.º, n.º 1, TFUE) e (b) relativos ao território de cada Estado-Membro obrigado a participar na sua concretização. Por isso, as ampliações foram decididas, no que se refere ao Reino Unido, sem a aprovação do Estado-Membro em causa, violando o previsto no artigo 172.º, segundo parágrafo, TFUE;
- c) A referida parte do anexo II do ato impugnado, por força da qual o Reino Unido deve participar na criação no seu território do corredor Mar do Norte — Mediterrâneo (i) para além de Londres (ou seja, Glasgow, Edimburgo, Felixstowe e Southampton) ou (ii) de qualquer outro modo pode ser separada da parte restante do anexo II. Além disso, e de qualquer modo, todo o anexo II e o artigo 29.º do ato impugnado são diferentes e separáveis da parte restante do regulamento em questão.

⁽¹⁾ JO L 348, p. 129

⁽²⁾ JO L 276, p. 22