

Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1316/2013 în ceea ce privește retragerea Regatului Unit din Uniune

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

(2019/C 62/48)

Raportor general: **Stefan BACK**

Sesizări	Parlamentul European, 10.9.2018 Consiliu, 11.9.2018
Temei juridic	Articolele 172 și 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea responsabilă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Decizia Biroului	18.9.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	17.10.2018
Sesiunea plenară nr.	538
Rezultatul votului	118/1/0
(voturi pentru/voturi împotriva/abțineri)	

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE salută propunerea ca pe o măsură pregătitoare care răspunde nevoii de a asigura coeziunea rețelei TEN-T și de a adapta coridorul Marea Nordului – mediteraneean (coridorul MNM) al rețelei centrale la un scenariu în care Regatul Unit nu este parte a TEN-T.

1.2. CESE recomandă Comisiei să ia notă de situația Irlandei în urma retragerii Regatului Unit și să examineze în profunzime posibilele efecte negative asupra economiei UE/irlandeze. În acest context, la proiectarea realinierilor sunt recomandabile precauții suplimentare.

1.3. Din perspectiva CESE, sunt necesare una sau mai multe legături directe între Europa continentală și Republica Irlanda, pentru a menține coeziunea coridorului MNM și a asigura operațiuni de transport între Irlanda și Europa continentală fără control la frontiere.

1.4. CESE este de părere că atunci când Regatul Unit nu va mai fi parte a TEN-T și când, din cauza controalelor la frontieră, se presupune transportul prin Regat va deveni mai lent, este probabil ca fluxurile de trafic înspre și dinspre Irlanda să sufere modificări.

1.5. CESE observă că configurația coridoarelor propusă acum de Comisie a fost pusă sub semnul întrebării în timpul procedurii de consultare anterioară propunerii, din diferite motive, printre care gradul de adecvare a alegerii porturilor și necesitatea de a reexamina totodată și alinierea coridorului atlantic al rețelei centrale.

1.6. CESE reamintește că obiectivul TEN-T este de a asigura coeziunea, eficiența și sustenabilitatea în sectorul transporturilor și că, în acest sens, rețeaua centrală este cel mai important element din punct de vedere strategic.

1.7. În consecință, CESE pune sub semnul întrebării configurația noului segment de coridor propus, deoarece s-ar putea să nu corespundă viitoarelor fluxuri de trafic și astfel să rateze obiectivul coridoarelor rețelei centrale a TEN-T de a facilita cele mai importante fluxuri pe distanțe lungi.

1.8. De asemenea, CESE observă atât că unele porturi care ar putea intra în discuție în noile circumstanțe nu sunt porturi principale și, ca atare, nu îndeplinesc un criteriu esențial pentru a deveni parte a unui coridor al rețelei centrale, cât și că o revizuire a Regulamentului privind orientările TEN-T nu este prevăzută decât pentru 2023.

1.9. CESE susține că probabil nu este încă posibil să se prevadă cu certitudine modul în care se vor modifica fluxurile de transport în cazul în care se va aplica propunerea.

1.10. Prin urmare, CESE admite că configurația propusă reprezintă o modalitate adecvată de a aborda temporar situația, până când se conturează schimbările din fluxurile de trafic.

1.11. Cu toate acestea, CESE regretă că nu s-a realizat nici o analiză a impactului care să verifice gradul de adecvare a configurației propuse, de exemplu pentru mărfurile perisabile, și să identifice cea mai eficientă și sustenabilă configurație de itinerariu care să înlocuiască podul terestru pe care îl reprezenta Regatul Unit ca legătură TEN-T dinspre și înspre Irlanda.

1.12. Prin urmare, CESE recomandă adăugarea la propunere a unei clauze de revizuire specifice, care să prevadă obligația Comisiei de a revizui regulamentul adoptat în termen de doi ani de la intrarea sa în vigoare. Revizuirea ar trebui fundamentată pe o evaluare schimbărilor constatate în fluxurile de transport dintre Republica Irlanda și Europa continentală și să servească drept bază pentru propuneri pertinente privind alinierea coridoarelor relevante ale rețelei centrale TEN-T.

1.13. În așteptarea acestei revizui, CESE nu vede nici un motiv de modificare a conținutului concret al propunerii, având în vedere și că modificarea nu va aduce nici o schimbare în situația vreunui dintre actualele porturi principale din Canalul Mânecii care, în prezent, sunt parte a coridorului MNM sau a coridorului atlantic al rețelei centrale.

1.14. CESE se întreabă de ce propunerea nu ia în considerare opțiunea de a anula legăturile existente cu și prin Regatul Unit. Dacă legislația UE privind TEN-T nu se aplică Regatului Unit, nu va exista temei juridic pentru a menține aceste legături. Prin urmare, ar fi rațional să fie eliminate.

2. Propunerea

2.1. Ca parte a măsurilor planificate pentru a pregăti retragerea Regatului Unit din Uniunea Europeană (Brexit), Comisia Europeană a prezentat o propunere de regulament de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1316/2013 în ceea ce privește retragerea Regatului Unit din Uniune (denumită în continuare „propunerea”).

2.2. Potrivit notificării de retragere din UE pe care a transmis-o la 29 martie 2017, Regatul Unit intenționează să se retragă efectiv din UE începând de la 30 martie 2019, în temeiul articolului 50 din TUE. În afara cazului în care se va conveni altfel printr-un acord de retragere ratificat, legislația UE nu se va mai aplica Regatului Unit începând de la 30 martie 2019 și acesta va deveni stat nemembru, neacoperit de coridoarele rețelei centrale TEN-T și fără a mai fi parte a acestora.

2.3. În comunicarea sa „Pregătiri pentru retragerea Regatului Unit din Uniunea Europeană la 30 martie 2019” [COM(2018) 556], Comisia a subliniat cât este de important ca Uniunea să fie pregătită pentru oricare dintre rezultatele posibile ale negocierilor de retragere aflate în curs, inclusiv pentru eșuarea lor și neîncheierea acordului.

2.4. Propunerea urmărește să răspundă situației în care negocierile în curs dintre Regatul Unit și Uniunea Europeană nu conduc la dispoziții tranzitorii în cadrul unui acord de retragere. Mai precis, își propune să mențină o legătură directă în cadrul coridorului MNM cu Republica Irlanda, în urma dispariției legăturii prin Regatul Unit ca parte a acestui coridor.

2.5. Propunerea modifică alinierea coridorului prin adăugarea următoarei legături: „Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork – Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam”. Modificarea se aplică începând cu ziua următoare celei în care Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 încetează să se aplice Regatului Unit.

3. Observații generale

3.1. CESE salută propunerea ca pe o măsură care răspunde nevoii de a asigura coeziunea rețelei TEN-T și de a menține coridorul MNM, inclusiv în cazul în care eșuează negocierile dintre UE și Regatul Unit legate de retragere și de un acord de tranziție, aflate în curs, și nu se ajunge la nici un acord. Propunerea face deci parte din pregătirile Comisiei pentru scenariul cel mai pesimist, în care Regatul Unit se retrage din UE fără să încheie vreun acord.

3.2. Odată adoptată, propunerea se aplică din ziua în care Regatul Unit părăsește UE și legislația UE nu i se mai aplică, ceea ce înseamnă, în consecință, că nu mai este acoperit de TEN-T.

3.3. CESE observă că sunt necesare una sau mai multe legături directe între Europa continentală și Republica Irlanda, pentru a menține coeziunea coridorului MNM și a asigura operațiuni de transport între Irlanda și Europa continentală fără control la frontiere.

3.4. CESE subliniază cu fermitate gravitatea situației cu care se confruntă economia și bunăstarea Irlandei, în special acolo unde schimbările produc consecințe prevăzute și neprevăzute.

3.5. Prin urmare, este extrem de important ca orice nouă aliniere să consolideze conectivitatea Irlandei cu Europa continentală. Deoarece o mare parte a transportului rutier de mărfuri din Irlanda care ajunge în Europa continentală trece în prezent prin Regatul Unit, ar fi categoric necesar să fie adăugate noi legături maritime între porturile principale irlandeze Dublin și Cork, pe de o parte, și porturile principale ale coridorului MNM de pe continent, pe de altă parte.

3.6. CESE menționează că configurația coridorului prezentată în propunere descrie un scenariu în care Regatul Unit nu este parte a TEN-T și în care, din cauza controalelor la frontieră, transportul prin Regat va deveni mai lent, și că, în această nouă situație, este probabil ca itinerariile fluxurilor de trafic înspre și dinspre Irlanda să sufere modificări.

3.7. De asemenea, CESE observă că alinierea coridorului propusă acum de Comisie a fost pusă sub semnul întrebării, atât în detaliile sale cât și în ansamblu. În cursul procedurii de consultare care a precedat propunerea, foaia de parcurs, pe care propunerea o respectă în general, a fost pusă sub semnul întrebării de mai multe porturi de pe coasta sudică a Canalului Mânecii, dar și de asociația porturilor și autoritățile regionale franceze, care au ridicat problema includerii porturilor Dunkerque, Calais, Le Havre, Roscoff și Brest ca parte a legăturii propuse pe coridorul MNM, precum și problema modificării alinierii coridorului atlantic al rețelei centrale. Similar, diferite grupuri de interese irlandeze și-au exprimat îndoielile privitoare la eficiența unei legături maritime lungi ca înlocuitor al „podului terestru” pe care îl reprezenta Regatul Unit, atâta vreme cât sunt disponibile rute maritime mai scurte, de exemplu din Irlanda către porturile din Bretania. S-a susținut că rutele maritime mai scurte ar fi mai potrivite, de exemplu pentru mărfurile perisabile.

3.8. Obiectivul TEN-T este de a asigura coeziunea, eficiența și sustenabilitatea în sectorul transporturilor. Pentru atingerea acestor obiective, rețeaua centrală este cel mai important element din punct de vedere strategic, în timp ce coridoarele aparținătoare sunt concepute pentru a facilita cele mai importante fluxuri pe distanțe lungi în cadrul acesteia ⁽¹⁾.

3.9. În consecință, CESE pune sub semnul întrebării alinierea noului segment de coridor și este de părere că modificarea alinierii coridorului s-ar putea să nu corespundă viitoarelor fluxuri de trafic și astfel să rateze obiectivul TEN-T de a facilita cele mai importante fluxuri pe distanțe lungi ⁽²⁾.

3.10. CESE observă atât că unele porturi care ar putea intra în discuție în noile circumstanțe, cum sunt Brest și Roscoff, nu sunt porturi principale și, ca atare, nu îndeplinesc un criteriu esențial pentru a deveni parte a unui coridor al rețelei centrale, cât și că o revizuire a Regulamentului privind orientările TEN-T nu este prevăzută decât pentru 2023.

3.11. De asemenea, în opinia CESE, probabil că nu este încă posibil să se prevadă cu certitudine modul în care se vor modifica fluxurile de transport în cazul în care se aplică propunerea.

3.12. Prin urmare, CESE admite că configurația propusă reprezintă o modalitate adecvată de a aborda temporar situația, până când se conturează schimbările din fluxurile de trafic.

3.13. Cu toate acestea, CESE regretă că nu s-a realizat nici o analiză a impactului care să verifice gradul de adecvare a configurației propuse, de exemplu pentru mărfurile perisabile, și să identifice cea mai eficientă și sustenabilă configurație de itinerariu care să înlocuiască podul terestru pe care îl reprezenta Regatul Unit ca principală legătură TEN-T între Republica Irlanda și Europa continentală, având în vedere dificultatea de a prevedea ce schimbări vor avea loc în fluxurile de transport în cazul unei retrageri a Regatului Unit din UE fără acord de retragere.

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 348, 20.12.2013, p. 1), articolul 38.

⁽²⁾ Articolul 43 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.

3.14. CESE consideră că posibilele consecințe economice, sociale și ecologice ale măsurii propuse sunt suficient de semnificative ca să justifice o evaluare a impactului, astfel cum se prevede în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare ⁽³⁾.

3.15. Prin urmare, CESE recomandă adăugarea la propunere a unei clauze de revizuire specifice, care să prevadă obligația Comisiei de a revizui regulamentul adoptat în termen de doi ani de la intrarea sa în vigoare. Revizuirea ar trebui fundamentată pe o evaluare schimbărilor constatate în fluxurile de transport dintre Republica Irlanda și Europa continentală și să servească drept bază pentru propuneri pertinente privind alinierea coridoarelor relevante ale rețelei centrale TEN-T.

3.16. În așteptarea acestei revizui, CESE nu vede nici un motiv de modificare a propunerii, având în vedere și că modificarea nu va aduce nici o schimbare în situația vreunui dintre porturile principale ale Canalului Mânecii care, în prezent, sunt parte a coridorului.

4. Observații specifice

4.1. CESE se întreabă de ce propunerea nu ia în considerare opțiunea de a anula legăturile cu și prin Regatul Unit. Dacă legislația UE privind TEN-T nu se aplică Regatului Unit, respectivele legături nu pot fi menținute în temeiul acestei legislații. Prin urmare, ar fi rațional să fie eliminate.

Bruxelles, 17 octombrie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

⁽³⁾ JO L 123, 12.5.2016, p. 1. A se vedea, de asemenea, Comunicarea Comisiei [COM(2016) 615 final] privind o mai bună legiferare și Comunicarea Comisiei [COM(2017) 651 final] privind finalizarea Agendei pentru o mai bună legiferare, secțiunea 2.3.