

Bruxelles, le 2 août 2018
(OR. en)

11531/18

**Dossier interinstitutionnel:
2018/0299 (COD)**

TRANS 339
FIN 609
CADREFIN 177
POLGEN 136
REGIO 65
ENER 286
TELECOM 244
COMPET 548
MI 561
ECO 64
CODEC 1357
PREP-BXT 12

PROPOSITION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	1 ^{er} août 2018
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2018) 568 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (CE) n° 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2018) 568 final.

p.j.: COM(2018) 568 final

Bruxelles, le 1.8.2018
COM(2018) 568 final

2018/0299 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant le règlement (CE) n° 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni
de l'Union**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La politique en matière de réseau transeuropéen de transport (RTE-T) reconnaît l'importance stratégique, pour la société et l'économie de l'Union, du développement d'un réseau européen d'infrastructures de transport. La législation de l'UE fixe des délais pour l'achèvement du réseau central (2030) et du réseau global (2050).

Les corridors du réseau central, définis dans l'annexe I du règlement (UE) n° 1316/2013 (le «règlement sur le mécanisme pour l'interconnexion en Europe» ou «MIE»)¹, constituent un instrument d'aide à la mise en œuvre coordonnée du réseau central. Les corridors répondent essentiellement aux objectifs d'intégration modale, d'interopérabilité et de développement coordonné des infrastructures, en ce qui concerne en particulier les tronçons transfrontaliers et les goulots d'étranglement. Les États membres sont tenus de participer aux corridors du réseau central conformément à l'article 44, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1315/2013².

Le Royaume-Uni fait partie du corridor de réseau central «mer du Nord – Méditerranée». Le corridor mer du Nord – Méditerranée comprend des liaisons entre Belfast, Dublin et Cork en Irlande et des liaisons en Grande-Bretagne depuis Glasgow et Édimbourg au nord jusqu'à Folkestone et Douvres au sud. Les tronçons et les nœuds situés au Royaume-Uni sont indiqués dans le tableau qui précise les «tronçons présélectionnés, y compris projets» pour le corridor mer du Nord – Méditerranée.

Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié son intention de se retirer de l'Union, conformément à l'article 50 du traité sur l'Union européenne. Cela signifie qu'à moins qu'un accord de retrait ratifié³ ne fixe une autre date, l'ensemble du droit primaire et secondaire de l'Union cessera de s'appliquer au Royaume-Uni à partir du 30 mars 2019 (ci-après la «date de retrait»)⁴. Le Royaume-Uni deviendra alors un pays tiers, c'est-à-dire non membre de l'Union.

Si aucune disposition transitoire n'est prévue dans un accord de retrait, le Royaume-Uni ne sera plus membre du corridor mer du Nord – Méditerranée à partir du 30 mars 2019. Les autorités et parties prenantes de ce pays ne participeront plus aux réunions et activités liées aux corridors.

Étant donné le degré d'intégration entre les économies de l'Irlande et du Royaume-Uni, et du fait de la situation géographique de l'Irlande à la périphérie de l'Union, le retrait du Royaume-Uni de l'Union aura des incidences notables sur elle. Sur le plan des liaisons de transport entre l'Irlande et le continent, le Royaume-Uni constitue un point de passage vital. Il est dès lors nécessaire de revoir le tracé du corridor mer du Nord – Méditerranée afin d'éviter

¹ Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010.

² Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE.

³ Des négociations sont en cours avec le Royaume-Uni dans l'objectif de conclure un accord de retrait.

⁴ En outre, conformément à l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne, le Conseil européen, en accord avec le Royaume-Uni, peut décider à l'unanimité de repousser la date à laquelle les traités cesseront d'être applicables.

qu'il ne soit scindé en deux parties distinctes, ce qui aurait pour effet de couper l'Irlande de la partie continentale de l'UE.

Dans ses échanges commerciaux avec l'Europe continentale, l'Irlande s'appuie largement sur les transports maritimes de conteneurs à courte distance et sur les liaisons par transbordeurs. Les transports maritimes de conteneurs à courte distance sont un moyen important d'échange avec les pays tiers par l'intermédiaire de plateformes situées en Europe continentale, tandis que les services de transbordeurs sont utilisés pour les échanges avec le Royaume-Uni également.

L'amélioration des liaisons de transport à l'intérieur de l'Irlande sera essentielle pour faire face aux difficultés majeures résultant du retrait du Royaume-Uni de l'Union et répondre aux besoins commerciaux croissants qui requièrent l'utilisation des ports irlandais.

Pour le transport de conteneurs, contrairement à de nombreuses régions couvertes par le corridor, l'Irlande s'appuie sur les services de navires collecteurs («feeder») plutôt que sur les navires hauturiers pour faire le lien entre ses ports et les lignes maritimes internationales. Dès lors, améliorer l'accès aux ports du réseau central par la voie terrestre et fluviale et par la voie maritime (y compris par les «Autoroutes de la mer») constitue un progrès important vers une meilleure cohésion à l'intérieur du corridor.

Le règlement proposé adapterait le tracé des tronçons du corridor mer du Nord – Méditerranée en ajoutant de nouvelles liaisons maritimes entre, d'une part, Dublin et Cork, ports irlandais du réseau central, et, d'autre part, les ports du corridor mer du Nord – Méditerranée situés en Belgique (Zeebrugge et Anvers) et aux Pays-Bas (Rotterdam). Il prendrait effet à partir de la date à laquelle le règlement MIE cesse de s'appliquer au Royaume-Uni et le Royaume-Uni cesse par conséquent d'appartenir au corridor mer du Nord – Méditerranée.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente proposition est pleinement cohérente avec la législation existante. Les modifications des tracés à l'intérieur du corridor mer du Nord – Méditerranée prévues par la présente proposition devraient également être prises en compte dans le cadre de la proposition de nouveau règlement MIE⁵ actuellement en préparation.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La présente proposition est pleinement conforme au mandat du Conseil concernant les négociations avec le Royaume-Uni sur son retrait de l'Union.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La proposition a pour base juridique l'article 172 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

⁵ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014 (COM/2018/438 final)

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Étant donné que l'acte proposé modifierait le contenu de l'instrument de l'Union en vigueur, cela ne pourrait être réalisé qu'au moyen d'une action au niveau de l'Union.

- **Proportionnalité**

La proposition est considérée comme proportionnée puisqu'elle prévoit les changements juridiques requis sans aller au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif consistant à faire en sorte que l'Irlande reste connectée à l'Europe continentale après le retrait du Royaume-Uni de l'Union.

- **Choix de l'instrument**

Étant donné que l'acte modifie un règlement du Parlement européen et du Conseil, la modification proposée est la seule forme adéquate.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Sans objet.

- **Consultation des parties intéressées**

Les difficultés majeures du point de vue des flux de transport dans le corridor mer du Nord – Méditerranée qui résultent du retrait du Royaume-Uni de l'Union ont fait l'objet de discussions lors de la réunion sur les corridors du réseau central organisée le 25 avril 2018, dans le cadre des Journées du RTE-T, avec les États membres et les parties prenantes des pays participant aux corridors.

Les parties prenantes ont également eu la possibilité de donner leur avis sur l'initiative par l'intermédiaire du portail «Mieux légiférer» de la Commission européenne («Donnez votre avis»).

Pendant cette période, comprise entre le 28 juin et le 12 juillet 2018, plusieurs parties prenantes, notamment des entreprises, des associations professionnelles et des autorités publiques, ont présenté des observations. Le projet de révision du tracé du corridor mer du Nord – Méditerranée a reçu un accueil pleinement favorable. Les observations portaient essentiellement sur le choix des ports continentaux auxquels l'Irlande serait reliée. Les contributions ont été prises en compte lors de l'élaboration de la proposition.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Sans objet.

- **Analyse d'impact**

En raison de la nature de la mesure proposée, il n'est pas prévu d'effectuer une analyse d'impact, conformément aux lignes directrices pour une meilleure réglementation. Il n'existe pas d'autre solution sensiblement différente. La mesure envisagée constitue la seule option viable pour garantir le maintien des connexions entre toutes les composantes du corridor mer du Nord – Méditerranée dans le cas d'un retrait du Royaume-Uni de l'Union.

La mesure permettra de répondre à un besoin permanent de maintenir l'intégrité du corridor de transport et de mettre en place des liaisons de transport véritablement performantes et durables entre l'Irlande et l'Europe continentale. Elle met en évidence l'importance des liaisons maritimes en tant que moyen de résoudre les problèmes majeurs engendrés par le retrait du Royaume-Uni, qui aura aussi des conséquences dommageables sur tous les autres pays qui participent au corridor mer du Nord – Méditerranée du point de vue de la planification et des investissements relatifs aux infrastructures.

- **Droits fondamentaux**

La proposition n'a aucune incidence sur la protection des droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Sans objet.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Sans objet.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CE) n° 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 172,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen¹,
vu l'avis du Comité des régions²,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié au Conseil européen son intention de se retirer de l'Union, conformément à l'article 50 du traité sur l'Union européenne. Par conséquent, à moins qu'un accord de retrait ne fixe une autre date, ou que le Conseil européen, en accord avec le Royaume-Uni, fixe unanimement une autre date, la législation de l'Union cessera de s'appliquer au Royaume-Uni à partir du 30 mars 2019. Le Royaume-Uni deviendra alors un pays tiers.
- (2) Le règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil³ établit le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui est un instrument de financement de l'Union. L'objectif du mécanisme pour l'interconnexion en Europe est de permettre de préparer et de mettre en œuvre des projets d'intérêt commun dans le cadre de la politique en matière de réseaux transeuropéens dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie.
- (3) La partie I de l'annexe I du règlement (UE) n° 1316/2013 établit une liste de neuf corridors du réseau central. Ces corridors sont un instrument permettant de faciliter la mise en œuvre coordonnée du réseau central. Ils devraient contribuer à la cohésion du réseau central grâce à une coopération territoriale renforcée, répondre aux objectifs politiques plus larges en matière de transport et faciliter l'interopérabilité, l'intégration modale ainsi que les opérations multimodales.

¹ JO C du , p. .

² JO C du , p. .

³ Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 129).

- (4) Le Royaume-Uni participe au corridor du réseau central mer du Nord – Méditerranée, qui comprend des liaisons entre Belfast, Dublin et Cork en Irlande et des liaisons en Grande-Bretagne depuis Glasgow et Édimbourg au nord jusque Folkestone et Douvres au sud. Les tronçons et les nœuds situés au Royaume-Uni sont inclus dans le tableau des «tronçons présélectionnés y compris projets» des corridors du réseau central figurant dans la partie I de l'annexe I du règlement (UE) n° 1316/2013.
- (5) Compte tenu du retrait du Royaume-Uni de l'Union, les composantes du corridor du réseau central mer du Nord – Méditerranée liées au Royaume-Uni et les tronçons et les nœuds situés au Royaume-Uni énumérés dans le tableau des «tronçons présélectionnés y compris projets» deviendront obsolètes et cesseront de produire des effets juridiques à partir du jour suivant celui où le règlement (UE) n° 1316/2013 cessera de s'appliquer au Royaume-Uni.
- (6) Afin d'éviter que le corridor du réseau central mer du Nord — Méditerranée ne soit scindé en deux parties distinctes et indépendantes et de garantir la connectivité de l'Irlande avec l'Europe continentale, le corridor du réseau central mer du Nord — Méditerranée devrait comporter des liaisons maritimes entre les ports irlandais appartenant au réseau central et les ports de Belgique et des Pays-Bas appartenant au réseau central.
- (7) Aux fins des investissements en cours et futurs dans les infrastructures et dans un souci de clarté et de sécurité juridiques en matière de planification des infrastructures, il est vital de garantir que l'Irlande soit connectée aux autres États membres participant au corridor mer du Nord — Méditerranée.
- (8) Le présent règlement devrait s'appliquer à compter du jour suivant la date à laquelle le règlement (UE) n° 1316/2013 cesse de s'appliquer au Royaume-Uni,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe I du règlement (UE) n° 1316/2013 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du jour suivant la date à laquelle le règlement (UE) n° 1316/2013 cesse de s'appliquer au Royaume-Uni.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président