



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 25. November 2013
(OR. en)**

**16563/13
ADD 1**

**Interinstitutionelles Dossier:
2011/0294 (COD)**

**CODEC 2656
TRANS 613
ECOFIN 1041
ENV 1097
RECH 566**

I/A-PUNKT-VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (erste Lesung) - Annahme des Gesetzgebungsakts (GA + E) = Erklärungen

Gemeinsame Erklärung Sloweniens und Kroatiens

Mit Blick auf die nächste Überarbeitung der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (die "Verordnung") sind sich Slowenien und Kroatien darin einig, eine gemeinsame Studie in Betracht zu ziehen. Unter Berücksichtigung der bestgeeigneten Auslegung des TEN-V-Netzes zwischen den jeweiligen Haupt-/Kernknoten (z.B. Ljubljana, Zagreb, München, Wien) würde in der Studie die bestgeeignete Auslegung der Eisenbahnverbindung zwischen Zagreb und Maribor untersucht.

In der Studie würden alle relevanten sozialen, wirtschaftlichen, finanziellen, klimatischen und ökologischen Vorteile und Kosten, künftige Transportbedürfnisse und -ströme sowie Methodik und Ziele der Verordnung berücksichtigt. Die Europäische Kommission wird ersucht werden, diese Studie mitzufinanzieren.

Erklärung Italiens

Italien beklagt, dass der Hafen von Civitavecchia nicht in Anhang II der Verordnung über Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes aufgenommen worden ist.

Sowohl auf fachlicher als auch auf politischer Ebene ist die Forderung nach Aufnahme des Hafens von Civitavecchia in die Liste der Häfen des Kernnetzes wiederholt erhoben worden. Auch im Parlament ist dies mehrfach gefordert worden.

Der Hafen von Civitavecchia bedient den prioritären städtischen Knoten Rom, das nicht nur Hauptstadt ist, sondern nach der europäischen Methodik sogar ein MEGA-Knoten und eine Stadtregion (Larger Urban Zone - LUZ) mit mehr als einer Million Einwohnern.

Nach Artikel 47 Absatz 1 der Leitlinien-Verordnung und nach der Methodik der Kommission (SEK(2011) 101 endg. vom 19. Januar 2011, Anhang 2 Nummer 2)¹ lässt sich die Einbeziehung des Hafens von Civitavecchia in das Kernnetz rechtfertigen.

Der Hafen von Civitavecchia nimmt, was die Anzahl der Ein- und Ausschiffungen und der Transitreisenden anbelangt, in der europäischen Rangliste einen Spitzenplatz ein.

Die räumliche Entfernung zwischen dem Hafen und dem städtischen Knoten Rom ist mit der Tiefe der Fahrrinnen zu erklären.

Unbestreitbar ist der Hafen von Civitavecchia aus historischen und geografischen Gründen der Haupthafen für die Stadt Rom.

¹ Nach der Leitlinien-Verordnung (Artikel 47 Absatz 1 erster Gedankenstrich) zählen "**städtische Knoten einschließlich ihrer Häfen und Flughäfen**" zu den Knoten des Kernnetzes.

Nach der Methodik der Kommission (Anhang 2 Nummer 2.2, S. 25 der englischen Fassung) gilt als primärer Knoten die Hauptstadt eines EU-Mitgliedstaats, eine Wachstumsmetropole ("Metropolitan Growth Area" = MEGA) oder ein Ballungsgebiet (...) mit mehr als einer Million Einwohnern.

Civitavecchia ist der Hafen von Rom.

Italien behält sich vor, jede Initiative zu ergreifen, um der Tatsache abzuweichen, dass Civitavecchia ungerechtfertigterweise nicht in das Kernnetz aufgenommen worden ist.

Erklärung der Kommission

Die Kommission unterstreicht, dass eine systematische Berufung auf Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b gegen Geist und Buchstabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13) verstoßen würde. Um diese Bestimmung geltend machen zu können, muss eine spezifische Notwendigkeit gegeben sein, von der Grundsatzregelung abzuweichen, der zufolge die Kommission den im Entwurf vorliegenden Durchführungsrechtsakt erlassen darf, wenn keine Stellungnahme vorliegt. Da Unterabsatz 2 Buchstabe b ein Abweichen von der in Artikel 5 Absatz 4 aufgestellten allgemeinen Regel beschreibt, kann die Anwendung dieser Bestimmung nicht ohne Weiteres in das Ermessen des Gesetzgebers gestellt werden, sondern sie ist restriktiv auszulegen und daher zu begründen.