



Rat der
Europäischen Union

032514/EU XXVI. GP
Eingelangt am 03/08/18

Brüssel, den 2. August 2018
(OR. en)

11531/18

Interinstitutionelles Dossier:
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

VORSCHLAG

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 1. August 2018

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: COM(2018) 568 final

Betr.: Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 568 final.

Anl.: COM(2018) 568 final



Brüssel, den 1.8.2018
COM(2018) 568 final

2018/0299 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 im Hinblick auf den Austritt des
Vereinigten Königreichs aus der Union

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Im Rahmen der Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) wird die strategische Bedeutung anerkannt, die der Entwicklung eines europaweiten Netzes von Verkehrsinfrastrukturen für die Gesellschaft und die Wirtschaft der Union zukommt. Im EU-Recht sind Fristen für das Kernnetz (Fertigstellung bis 2030) und für das Gesamtnetz (bis 2050) verankert.

Kernnetzkorridore gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 („Verordnung über die Fazilität „Connecting Europe“ oder „CEF-Verordnung“)¹ sind ein Instrument zur Koordinierung der Verwirklichung des Kernnetzes. Der Schwerpunkt der Korridore liegt auf der Integration der Verkehrsträger, der Interoperabilität und einer koordinierten Infrastrukturentwicklung, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten und bei Engpässen. Gemäß Artikel 44 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013² müssen die Mitgliedstaaten an Kernnetzkorridoren teilnehmen.

Das Vereinigte Königreich ist Teil des Kernnetzkorridors „Nordsee – Mittelmeer“ (im Folgenden der „NSM-Korridor“). Der NSM-Korridor umfasst Verbindungen zwischen Belfast, Dublin und Cork auf der irischen Insel und Verbindungen in Großbritannien von Glasgow und Edinburgh im Norden bis Folkestone und Dover im Süden. Darüber hinaus sind Abschnitte und Knotenpunkte im Vereinigten Königreich in der Tabelle der „vorermittelten Abschnitte einschließlich Vorhaben“ für den NSM-Korridor enthalten.

Am 29. März 2017 hat das Vereinigte Königreich gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union seine Absicht mitgeteilt, aus der Union auszutreten. Dies bedeutet, dass das gesamte Primär- und Sekundärrecht der Union ab dem 30. März 2019 (im Folgenden das „Austrittsdatum“)³ nicht mehr für das Vereinigte Königreich gilt, es sei denn, ein ratifiziertes Austrittsabkommen sieht ein anderes Datum vor⁴. Das Vereinigte Königreich ist dann nicht mehr Mitglied der Union und wird zu einem Drittland.

Sollte in einem Austrittsabkommen keine Übergangsregelung festgelegt werden, so wird das Vereinigte Königreich ab dem 30. März 2019 nicht mehr Mitglied des NSM-Korridors sein. Seine Behörden und Interessenträger werden nicht mehr an Sitzungen und Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Korridor teilnehmen.

Angesichts der starken Integration der Volkswirtschaften Irlands und des Vereinigten Königreichs sowie der Lage Irlands am geografischen Rand der Union wird der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union erhebliche Auswirkungen für Irland haben. Das Vereinigte Königreich stellt eine wichtige Verkehrsverbindung zwischen Irland und dem

¹ Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010.

² Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU.

³ Ferner kann der Europäische Rat im Einvernehmen mit dem Vereinigten Königreich gemäß Artikel 50 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union einstimmig beschließen, dass die Verträge zu einem späteren Zeitpunkt keine Anwendung mehr finden.

⁴ Derzeit werden Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich über ein Austrittsabkommen geführt.

Kontinent dar. Daher muss die Streckenführung des NSM-Korridors angepasst werden, um zu verhindern, dass der Korridor in zwei Teile geteilt wird und Irland nicht mehr mit dem kontinentalen Gebiet der EU verbunden ist.

Im Handel mit Kontinentaleuropa stützt sich Irland weitgehend auf Kurzstrecken-Containerdienste und Fährdienste. Kurzstrecken-Containerdienste sind ein wichtiges Mittel für den Handel mit Drittländern über Drehkreuze in Kontinentaleuropa. Die Fährdienste werden auch für den Handel mit dem Vereinigten Königreich genutzt.

Entscheidend für die Bewältigung der Herausforderungen, die sich aus dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union ergeben, werden die Verbesserung der Verkehrsverbindungen auf der irischen Insel selbst und die Deckung des wachsenden Handelsbedarfs über die irischen Häfen sein.

Im Gegensatz zu vielen Regionen des Korridors stützt sich Irland auf Feeder-Dienste und nicht auf direkte Seefrachtdienste, um seine Häfen an die globalen Containernetze anzuschließen, sodass die Verbesserung des Zugangs zu den Kernnetzhäfen für den Binnen- und Seeverkehr (einschließlich der „Meeresautobahnen“) auch ein wichtiger Schritt im Hinblick auf einen größeren Zusammenhalt des Korridors ist.

Mit der vorgeschlagenen Verordnung würde die Streckenführung des NSM-Korridors durch neue Seeverbindungen zwischen den irischen Kernnetzhäfen Dublin und Cork und den Häfen Zeebrugge und Antwerpen (Belgien) und Rotterdam (Niederlande) des NSM-Korridors ergänzt. Die Anpassung würde ab dem Datum gelten, an dem die CEF-Verordnung nicht mehr für das Vereinigte Königreich gilt und das Vereinigte Königreich somit nicht mehr Teil des NSM-Korridors wäre.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Der vorliegende Vorschlag steht im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften. Die in diesem Vorschlag vorgesehene Anpassung der Streckenführung des NSM-Korridors müsste auch im Rahmen des aktuellen Vorschlags für eine neue CEF-Verordnung⁵ berücksichtigt werden.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag steht vollauf im Einklang mit dem Mandat des Rates für die Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich über seinen Austritt aus der Union.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für diesen Vorschlag ist Artikel 172 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

⁵ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014 (COM(2018) 438 final)

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Da mit dem vorgeschlagenen Rechtsakt der Inhalt des bestehenden Rechtsakts der Union geändert würde, ist dies nur durch Maßnahmen auf Unionsebene zu erreichen.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag wird als angemessen angesehen, da er die notwendige rechtliche Änderung beinhaltet und nicht über das Maß hinausgeht, das zur Erreichung des Ziels der Sicherstellung, dass Irland auch nach dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union an Kontinentaleuropa angebunden bleibt, erforderlich ist.

- **Wahl des Instruments**

Da durch den Rechtsakt eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates geändert wird, ist die vorgeschlagene Änderung die einzig angemessene Form.

3. **ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Entfällt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die Herausforderungen, die sich aus dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union für die Verkehrsflüsse im NSM-Korridor ergeben, wurden auf der Sitzung für den Kernnetzkorridor mit den Mitgliedstaaten und Interessenträgern aus den Korridorländern während der TEN-V-Tage am 25. April 2018 erörtert.

Die Interessenträger hatten Gelegenheit, sich über das Portal „Bessere Rechtsetzung“ der Europäischen Kommission („Ihre Meinung zählt“) zu der Initiative zu äußern.

Während der Frist für Rückmeldungen (28. Juni bis 12. Juli 2018) gingen Stellungnahmen mehrerer Interessenträger, darunter Unternehmen, Wirtschaftsverbände und Behörden, ein. Die Absicht, die Streckenführung des NSM-Korridors anzupassen, wurde in vollem Umfang begrüßt. In den Beiträgen ging es vor allem um die Bestimmung der Häfen auf dem Festland, mit denen Irland verbunden werden sollte. Die Beiträge wurden bei der Ausarbeitung des Vorschlags berücksichtigt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Entfällt.

- **Folgenabschätzung**

Aufgrund der Art der geplanten Maßnahme ist im Einklang mit den Leitlinien für eine bessere Rechtsetzung keine Folgenabschätzung geplant. Es gibt keine grundsätzlich anderen politischen Optionen. Die geplante Maßnahme stellt die einzige praktikable Option dar, um angesichts des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Union die kontinuierliche Verbindung aller Teile des Korridors „Nordsee - Mittelmeer“ zu gewährleisten.

Die Maßnahme entspricht der Notwendigkeit, auch in Zukunft die Integrität des Verkehrskorridors aufrechtzuerhalten und zwischen Irland und dem europäischen Festland eine wirklich effiziente und nachhaltige Verkehrsanbindung zu schaffen. Sie hebt die

Bedeutung der Seeverkehrsverbindungen bei der Bewältigung der Probleme im Zusammenhang mit dem Austritt des Vereinigten Königreichs hervor, die sich in Bezug auf Infrastrukturplanung und -investitionen auch nachteilig auf alle anderen am NSM-Korridor beteiligten Länder auswirken würden.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Entfällt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Entfällt.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 172,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 29. März 2017 teilte das Vereinigte Königreich dem Europäischen Rat gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union seine Absicht mit, aus der Union auszutreten. Dies bedeutet, dass das Unionsrecht ab dem 30. März 2019 nicht mehr für das Vereinigte Königreich gilt, es sei denn, in einem ratifizierten Austrittsabkommen ist ein anderes Datum vorgesehen oder der Europäische Rat legt im Einverständnis mit dem Vereinigten Königreich einstimmig ein solches Datum fest. Das Vereinigte Königreich wird dann zu einem Drittland.
- (2) Die Fazilität „Connecting Europe“, ein Finanzierungsinstrument der Union, wurde mit der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates³ geschaffen. Ziel der Fazilität „Connecting Europe“ ist es, Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Rahmen der Politik für die transeuropäischen Netze in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energie vorzubereiten und durchzuführen.
- (3) Anhang I Teil I der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 enthält eine Liste von neun Kernnetzkorridoren. Diese sind ein Instrument, das die koordinierte Verwirklichung des Kernnetzes erleichtern soll. Sie sollten durch eine verbesserte territoriale Zusammenarbeit zum Zusammenhalt des Kernnetzes beitragen, übergeordneten

¹ ABl. C vom , S. .

² ABl. C vom , S. .

³ Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010 (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129).

verkehrspolitischen Zielen entsprechen und die Interoperabilität, die Integration der Verkehrsträger und ihren multimodalen Betrieb erleichtern.

- (4) Das Vereinigte Königreich ist Teil des Kernnetzkorridors „Nordsee - Mittelmeer“, der Verbindungen zwischen Belfast, Dublin und Cork auf der irischen Insel und Verbindungen in Großbritannien von Glasgow und Edinburgh im Norden bis Folkestone und Dover im Süden umfasst. Die Abschnitte und Knotenpunkte im Vereinigten Königreich sind in der Tabelle der „vorermittelten Abschnitte einschließlich Vorhaben“ der Kernnetzkorridore in Anhang I Teil I der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 enthalten.
- (5) Angesichts des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Union werden die im Vereinigten Königreich liegenden Teile der Streckenführung des Kernnetzkorridors „Nordsee - Mittelmeer“ und die in der Tabelle der „vorermittelten Abschnitte einschließlich Vorhaben“ enthaltenen Abschnitte und Knotenpunkte im Vereinigten Königreich hinfällig und ab dem Tag, der auf den Tag folgt, an dem die Geltungsdauer der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 für das Vereinigte Königreich endet, keine Rechtswirkung mehr entfalten.
- (6) Um zu vermeiden, dass der Kernnetzkorridor „Nordsee – Mittelmeer“ in zwei nicht miteinander verbundene Teile getrennt wird und um die Anbindung Irlands an das europäische Festland zu gewährleisten, sollte der Kernnetzkorridor „Nordsee – Mittelmeer“ Seeverbindungen zwischen den irischen Kernnetzhäfen und den Kernnetzhäfen Belgiens und der Niederlande umfassen.
- (7) Die Gewährleistung der Verbindung zwischen Irland und den anderen Mitgliedstaaten im Kernnetzkorridor „Nordsee – Mittelmeer“ ist von entscheidender Bedeutung für laufende und künftige Infrastrukturinvestitionen sowie für Rechtsklarheit und Rechtssicherheit bei der Infrastrukturplanung.
- (8) Diese Verordnung sollte ab dem Tag gelten, der auf den Tag folgt, an dem die Geltungsdauer der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 für das Vereinigte Königreich endet –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 wird gemäß dem Anhang dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem Tag, der auf den Tag folgt, an dem die Geltungsdauer der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 für das Vereinigte Königreich endet.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*