



**EUROPÄISCHE UNION**

**DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**DER RAT**

**Straßburg, den 25. März 2019  
(OR. en)**

**2018/0299 (COD)  
LEX 1888**

**PE-CONS 22/1/19  
REV 1**

**TRANS 67  
FIN 86  
CADREFIN 53  
POLGEN 16  
REGIO 18  
ENER 50  
TELECOM 40  
COMPET 89  
MI 84  
ECO 14  
PREP-BXT 35  
CODEC 259**

**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**

**VERORDNUNG (EU) 2019/...**  
**DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom 25. März 2019**

**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 Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> ABl. C 62 vom 15.2.2019, S. 301.

<sup>2</sup> ABl. C 461 vom 21.12.2018, S. 173.

<sup>3</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. März 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 19. März 2019.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 29. März 2017 hat das Vereinigte Königreich gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union seine Absicht mitgeteilt, aus der Union auszutreten. Ab dem Tag des Inkrafttretens eines Austrittsabkommens oder andernfalls zwei Jahre nach dieser Mitteilung, also ab dem 30. März 2019, finden die Verträge auf das Vereinigte Königreich keine Anwendung mehr, es sei denn, der Europäische Rat beschließt im Einvernehmen mit dem Vereinigten Königreich einstimmig, diese Frist zu verlängern.
- (2) Die Fazilität „Connecting Europe“, ein wichtiges Finanzierungsinstrument der Union, wurde mit der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> geschaffen. Ziel der Fazilität „Connecting Europe“ ist es, Vorhaben von grenzüberschreitendem und gemeinsamem Interesse zu ermöglichen, die im Rahmen der Politik für die transeuropäischen Netze in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energie vorzubereiten und durchzuführen sind, um das Funktionieren des Binnenmarkts und die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern sowie einen Beitrag zum wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt und zur Erreichung ihrer Ziele in Bezug auf eine nachhaltige Entwicklung zu leisten.

---

<sup>1</sup> 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).

- (3) Anhang I Teil I der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 enthält eine Liste von neun Kernnetzkorridoren. Diese sind ein Instrument, das die koordinierte Errichtung des Kernnetzes ermöglichen soll. Sie sollten durch eine verbesserte territoriale Zusammenarbeit zum Zusammenhalt des Kernnetzes beitragen, übergeordneten 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 mit dem Titel „vorermittelte Abschnitte einschließlich Vorhaben“ der Kernnetzkorridore in Anhang I Teil I Nummer 2 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, an dem die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 auf das Vereinigte Königreich keine Anwendung mehr findet, keine Rechtswirkung mehr entfalten.

- (6) Für Irland stellen die Seeverbindungen ein wesentliches Mittel zur Gewährleistung seiner direkten Anbindung an das europäische Festland dar, insbesondere angesichts der schwer absehbaren Entwicklung der Handelsströme über die „Landbrücke“ Vereinigtes Königreich.
- (7) Um eine Situation zu vermeiden, in der 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“ neue Seeverbindungen zwischen den irischen Seehäfen und den diesem Korridor zugehörigen Seehäfen Belgiens, Frankreichs und der Niederlande umfassen. Darüber hinaus dürfte eine Verbindung zwischen dem Korridor „Nordsee – Mittelmeer“ und dem Atlantikkorridor über Le Havre, einem am Atlantikkorridor gelegenen Hafen, eine bessere Anbindung und eine bessere Integration des Binnenmarkts gewährleisten.
- (8) Es ist wichtig, dass die mittelfristigen Auswirkungen des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Union auf die Verbindungen und Verkehrsflüsse, insbesondere eine eventuelle Umlenkung der Verkehrsflüsse, für die Gestaltung des Nachfolgeinstruments der Fazilität „Connecting Europe“ sowie für die Evaluierung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> berücksichtigt werden. Daher sollte die Kommission bis 2021 eine frühzeitige Überprüfung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 durchführen, damit etwaige Änderungen des Warenflusses nach dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union berücksichtigt werden.

---

<sup>1</sup> 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 (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

- (9) Die Gewährleistung der Verbindung zwischen Irland und den anderen Mitgliedstaaten im Kernnetzkorridor „Nordsee – Mittelmeer“ und in einem begrenzten Teil des Atlantikkorridors ist von entscheidender Bedeutung für laufende und künftige Infrastrukturinvestitionen sowie für Rechtsklarheit und Rechtssicherheit bei der Infrastrukturplanung. Die Weiterentwicklung der einschlägigen Infrastruktur ist von wesentlicher Bedeutung für die Erhaltung und Unterstützung der gegenwärtigen und künftigen Handelsströme zwischen Irland und dem europäischen Festland.
- (10) Investitionen in Ausrüstung und Infrastruktur für Sicherheit und Kontrollen an den Außengrenzen sollten eine vorrangige Maßnahme in der letzten Phase der Umsetzung des laufenden Programmplanungszeitraums der Fazilität „Connecting Europe“ sein.
- (11) Um diesen Erfordernissen gerecht zu werden, sollte die Kommission ein neues Jahresarbeitsprogramm vorschlagen.
- (12) Bei der Überarbeitung des Mehrjahresarbeitsprogramms mit dem Ziel, es an den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union anzupassen, sollte Maßnahmen zur Verstärkung der Verkehrsinfrastruktur für Sicherheit und Kontrollen an den Außengrenzen in besonderem Maße Rechnung getragen werden.
- (13) Diese Verordnung sollte aus Gründen der Dringlichkeit am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten und sollte ab dem Tag gelten, an dem die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 auf das Vereinigte Königreich keine Anwendung mehr findet —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## *Artikel 1*

Die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 7 Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:
  - „m) Maßnahmen zur Anpassung der Verkehrsinfrastruktur für die Zwecke der Sicherheit und Kontrollen an den Außengrenzen.“;
  
2. Artikel 17 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:
    - „(2) Die Kommission überprüft die Mehrjahresarbeitsprogramme mindestens zur Halbzeit. Im Verkehrssektor überprüft sie das Mehrjahresarbeitsprogramm, um es angesichts des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Union anzupassen. Falls erforderlich erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, mit denen das Mehrjahresarbeitsprogramm geändert wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren des Artikels 25 Absatz 2 erlassen.“;

b) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(5a) Im Verkehrssektor werden Maßnahmen nach Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe m eine Priorität eines nach dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] angenommenen jährlichen Arbeitsprogramms sein.“;

3. Anhang I wird gemäß dem Anhang dieser Verordnung geändert.



## *Artikel 2*

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

Sie gilt ab dem Tag, an dem die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 auf das Vereinigte Königreich keine Anwendung mehr findet.

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

Geschehen zu Straßburg ...

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

## ANHANG

Änderung des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013

In Anhang I Teil I Nummer 2 („Kernnetzkorridore“) wird im Abschnitt „Nordsee – Mittelmeer“, Unterabschnitt „Anpassung“ nach der Zeile „Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork“ folgende Zeile eingefügt:

„Shannon Foynes/ Baile Átha Cliath/Dublin/ Corcaigh/Cork – Le Havre/ Calais/ Dunkerque/ Zeebrugge/ Terneuzen/ Gent/ Antwerpen/ Rotterdam/ Amsterdam.“

---