



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

Bruksela, 14 marca 2019 r.
(OR. en)

2018/0299 (COD)

PE-CONS 22/19

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

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy: ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1316/2013 w związku z wystąpieniem
Zjednoczonego Królestwa z Unii

**ROZPORZĄDZENIE
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/...**

z dnia ...

**zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1316/2013
w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 172,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą³,

¹ Dz.U. C 62 z 15.2.2019, s. 301.

² Dz.U. C 461 z 21.12.2018, s. 173.

³ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo złożyło notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa od dnia wejścia w życie umowy o wystąpieniu lub, w przypadku jej braku, dwa lata po tej notyfikacji, to jest od dnia 30 marca 2019 r., chyba że Rada Europejska w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem podejmie jednomyślnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) Instrument „Łącząc Europę”, będący kluczowym instrumentem finansowania unijnego, został ustanowiony rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013¹. Celem instrumentu „Łącząc Europę” jest umożliwienie przygotowania i realizacji projektów transgranicznych i będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w ramach polityki w zakresie transeuropejskich sieci w sektorach transportu, telekomunikacji i energii w celu poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego UE i poprawy konkurencyjności, a także przyczyniania się do spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej i do realizowania celów zrównoważonego rozwoju.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 129).

- (3) Część I załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 zawiera wykaz dziewięciu korytarzy sieci bazowej. Korytarze te stanowią instrument ułatwiający skoordynowane wdrażanie sieci bazowej. Powinny one przyczyniać się do zwiększania spójności sieci bazowej poprzez lepszą współpracę terytorialną, wносить wkład w realizację szerszych celów polityki transportowej oraz ułatwiać interoperacyjność, integrację modalną i operacje multimodalne.
- (4) Zjednoczone Królestwo stanowi część korytarza sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne”, który obejmuje połączenia między Belfastem, Dublinem a Cork na wyspie Irlandii oraz połączenia w Wielkiej Brytanii od Glasgow i Edynburga na północy po Folkestone i Dover na południu. Odcinki i węzły Zjednoczonego Królestwa są ujęte w tabeli zatytułowanej „Wstępnie zidentyfikowane odcinki, w tym projekty” w sekcji „Korytarze sieci bazowej” w pkt 2 części I załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1316/2013.
- (5) W następstwie wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii części przebiegu korytarza sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne” związane ze Zjednoczonym Królestwem oraz odcinki i węzły Zjednoczonego Królestwa ujęte w tabeli „Wstępnie zidentyfikowane odcinki, w tym projekty” ulegną dezaktualizacji i nie będą już wywoływać skutków prawnych od dnia następującego po dniu, w którym rozporządzenie (UE) nr 1316/2013 przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa.

- (6) Połączenia morskie stanowią dla Irlandii jeden z głównych sposobów zapewnienia jej bezpośredniego połączenia z Europą kontynentalną, zwłaszcza w świetle niepewnego rozwoju sytuacji w odniesieniu do przepływów handlowych z wykorzystaniem „mostu lądowego” przechodzącego przez terytorium Zjednoczonego Królestwa.
- (7) Aby uniknąć sytuacji, w której korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne” zostanie rozdzielony na dwie odrębne i niepołączone ze sobą części, oraz aby zapewnić Irlandii połączenie z Europą kontynentalną, korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne” powinien obejmować nowe połączenia morskie między portami irlandzkimi a portami w Belgii, Francji i Niderlandach należącymi do tego korytarza. Ponadto połączenie korytarza „Morze Północne – Morze Śródziemne” z korytarzem atlantyckim przez Hawr, który jest częścią korytarza atlantyckiego, powinno zapewnić lepszą konektywność i integrację rynku wewnętrznego.
- (8) Ważne jest, aby średnioterminowe konsekwencje wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii dla połączeń i przepływów ruchu, w szczególności możliwe przekierowanie przepływów ruchu, zostały uwzględnione podczas projektowania instrumentu następującego po instrumencie „Łącząc Europę” oraz podczas oceny rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013¹. W związku z tym Komisja powinna do 2021 r. przeprowadzić wczesny przegląd rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 w celu uwzględnienia potencjalnych zmian w przepływach towarów po wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa z Unii.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

- (9) Zapewnienie połączenia między Irlandią a pozostałymi państwami członkowskimi w ramach korytarza sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne” i w części korytarza atlantyckiego ma zasadnicze znaczenie dla bieżących i przyszłych inwestycji infrastrukturalnych oraz zapewnienia jasności i pewności prawa na potrzeby planowania infrastruktury. Konieczne jest rozwinięcie odpowiedniej infrastruktury, by utrzymywać i wspierać istniejące i przyszłe przepływy handlowe między Irlandią a Europą kontynentalną.
- (10) Inwestycje w urządzenia i infrastrukturę potrzebne do zapewnienia bezpieczeństwa i kontroli na granicach zewnętrznych powinny być wśród priorytetowych działań ostatniej fazy realizacji bieżącego okresu programowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę”.
- (11) By odpowiedzieć na te potrzeby, Komisja powinna zaproponować nowy roczny program prac.
- (12) Podczas przeglądu wieloletniego programu prac w celu dostosowania go w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii należy w szczególności uwzględnić działania mające na celu wzmocnienie infrastruktury transportowej w zakresie bezpieczeństwa i kontroli na granicy zewnętrznej.
- (13) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i powinno być stosowane od dnia następującego po dniu, w którym rozporządzenie (UE) nr 1316/2013 przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 1316/2013 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 7 ust. 2 dodaje się literę w brzmieniu:

„m) działania przystosowujące infrastrukturę transportową do celów zapewnienia bezpieczeństwa i kontroli na granicach zewnętrznych.”;

2) w art. 17 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komisja dokonuje przeglądu wieloletnich programów prac przynajmniej w połowie okresu. W sektorze transportu Komisja dokonuje przeglądu wieloletniego programu prac w celu dostosowania go w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii. W razie konieczności Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu przeglądu wieloletniego programu prac. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 ust. 2.”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„5a. W sektorze transportu działania określone w art. 7. ust. 2 lit. m) muszą być jednym z priorytetów rocznego programu prac przyjętego w dniu ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] lub po tej dacie.”;

3) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia następującego po dniu, w którym rozporządzenie (UE) nr 1316/2013 przestaje mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Zmiana w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1316/2013

W załączniku I część I pkt 2 („Korytarze sieci bazowej”) sekcja „Morze Północne – Morze Śródziemne”, podsekcja „Przebieg” po wierszu „Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork” dodaje się wiersz w brzmieniu:

„Shannon Foynes/Dublin/ Cork – Hawr/ Calais/ Dunkierka/ Zeebrugge/ Terneuzen/ Gandawa/ Antwerpia/ Rotterdam/ Amsterdam”.
