

**Klage, eingereicht am 12. März 2014 — Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland/  
Europäisches Parlament, Rat der Europäischen Union**

**(Rechtssache C-121/14)**

(2014/C 135/33)

Verfahrenssprache: Englisch

**Parteien**

*Kläger:* Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland (Prozessbevollmächtigte: M. Holt und D. J. Rhee, Barrister)

*Beklagte:* Europäisches Parlament, Rat der Europäischen Union

**Anträge**

Der Kläger beantragt,

- Art. 29 und Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013<sup>(1)</sup> 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 für nichtig zu erklären, soweit dadurch Korridor 2 gemäß dem ursprünglichen Anhang der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 (jetzt als Nordsee-Mittelmeer-Korridor bezeichnet) über London hinaus erweitert wird;
- dem Europäischen Parlament und dem Rat der Europäischen Union die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

**Klagegründe und wesentliche Argumente**

Durch die Teile des angefochtenen Rechtsakts, deren Nichtigerklärung beantragt wird, wird die Verordnung (EU) Nr. 913/2010<sup>(2)</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr geändert, um die „ersten Güterverkehrskorridore“ im Anhang dieser Verordnung durch eine überarbeitete Reihe „erster Güterverkehrskorridore“ gemäß Anhang II des angefochtenen Rechtsakts zu ersetzen.

Diese Änderung hat u. a. zur Folge, dass sich das Vereinigte Königreich an der Einrichtung des „Nordsee-Mittelmeer“-Güterverkehrskorridors beteiligen muss und verpflichtet ist, bis zum 10. November 2016 Routen zwischen den übrigen Mitgliedstaaten auf dem Korridor und London und bis zum 20. November 2018 Routen von London nach Glasgow, Edinburgh, Southampton und Felixstowe einzurichten. Das Vereinigte Königreich hat einer solchen Erweiterung des relevanten ersten Korridors gemäß der Verordnung Nr. 913/2010 nicht zugestimmt.

Demzufolge begehrt das Vereinigte Königreich den genannten Rechtsschutz aus folgenden Gründen:

- a) Mit den Erweiterungen der „ersten Güterverkehrskorridore“ durch Art. 29 des angefochtenen Rechtsakts würden die Ziele von Art. 170 AEUV im Zusammenhang mit der transeuropäischen Verkehrspolitik verfolgt. Da die Art. 170 bis 172 AEUV für solche Rechtsakte *leges speciales* seien, könnten sie somit nur gemäß diesen Vorschriften beschlossen werden;
- b) die Erweiterungen der „ersten Güterverkehrskorridore“ durch Art. 29 des angefochtenen Rechtsakts seien a) Vorhaben von gemeinsamem Interesse (im Sinne von Art. 171 Abs. 1 AEUV) und betreffen b) das Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats, dessen Beteiligung an ihrer Einrichtung erforderlich sei. Deshalb seien die Erweiterungen, was das Vereinigte Königreich angehe, unter Verstoß gegen das Erfordernis der Billigung des betroffenen Mitgliedstaats nach Art. 172 Abs. 2 AEUV beschlossen worden;
- c) der Teil des Anhangs II des angefochtenen Rechtsakts, der die Beteiligung des Vereinigten Königreichs an der Einrichtung des Nordsee-Mittelmeer-Korridors in seinem Hoheitsgebiet i) über London hinaus (d. h. bis Glasgow, Edinburgh, Felixstowe und Southampton) oder ii) überhaupt erfordere, lasse sich vom Rest des Anhangs II abtrennen. Ferner seien jedenfalls der gesamte Anhang II (und Art. 29) des angefochtenen Rechtsakts eigenständig und ließen sich vom übrigen Teil der Verordnung abtrennen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 348, S. 129.

<sup>(2)</sup> ABl. L 276, S. 22.