

**Skarga wniesiona w dniu 12 marca 2014 r. – Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej przeciwko Parlamentowi Europejskiemu i Radzie Unii Europejskiej**

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

(2014/C 135/33)

Język postępowania: angielski

**Strony**

*Strona skarżąca:* Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej (przedstawiciele: M. Holt, pełnomocnik, D. J. Rhee, Barrister)

*Strona pozwana:* Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej

**Żądania strony skarżącej**

- stwierdzenie nieważności art. 29 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013<sup>(1)</sup> 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 oraz załącznika II do tego aktu w zakresie, w jakim przepisy te rozszerzają obszar poza Londyn, który stanowił korytarz 2 w pierwotnym załączniku do rozporządzenia (UE) nr 913/2010 (obecnie oznaczony jako korytarz Morze Północne – Morze Śródziemne); oraz
- obciążenie Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej kosztami postępowania.

**Zarzuty i główne argumenty**

Stanowiące przedmiot niniejszej skargi o stwierdzenie nieważności przepisy zaskarżonego aktu mają skutek w postaci nowelizacji rozporządzenia parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010<sup>(2)</sup> z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy w ten sposób, że zawarta w załączniku do tego rozporządzenia lista „pierwszych korytarzy towarowych” jest zastąpiona nową listą owych „pierwszych korytarzy towarowych” w załączniku II do zaskarżonego aktu.

Jednym ze skutków rzeczowej nowelizacji jest zobowiązanie Zjednoczonego Królestwa do udziału w utworzeniu korytarza towarowego „Morze Północne – Morze Śródziemne”, co oznaczałoby obowiązek utworzenia do dnia 10 listopada 2016 r. tras łączących Londyn i inne państwa członkowskie w ramach korytarza oraz do dnia 20 listopada 2018 r., tras z Londynu do Glasgow, Edynburga, Southampton i Felixstowe. Zjednoczone Królestwo nie zatwierdziło takiego rozszerzenia korytarza, o którym pierwotnie była mowa w rozporządzeniu (UE) nr 913/2010.

Zjednoczone Królestwo występuje zatem z powyższymi żądaniami z następujących powodów:

- a) Rozszerzenia wynikających z art. 29 zaskarżonego aktu „pierwszych korytarzy towarowych” stanowią realizację celów art. 170 TFUE w związku z transeuropejską polityką transportu. W konsekwencji, zważywszy, że art. 170-172 TFUE stanowią *lex specialis* w stosunku do takich środków, środki te mogą zostać przyjęte jedynie na podstawie i w poszanowaniu tych przepisów.
- b) Rozszerzenia wynikających z art. 29 zaskarżonego aktu „pierwszych korytarzy towarowych”, (a) stanowią projekty wspólnego zainteresowania (w rozumieniu art. 171 ust. 1 TFUE) i (b) dotyczą terytorium każdego państwa członkowskiego, na którym ciąży obowiązek udziału w ich realizacji. Na tej podstawie rozszerzenia, w zakresie w jakim dotyczą Zjednoczonego Królestwa, zostały postanowione z naruszeniem przewidzianego w art. 172 ust. 2 TFUE wymogu zgody danego państwa członkowskiego.
- c) Przepisy załącznika II do zaskarżonego aktu, które nakładają na Zjednoczone Królestwo obowiązek udziału w realizacji korytarza Morze Północne – Morze Śródziemne na jego terytorium (i) poza granicami Londynu (tj. w kierunku Glasgow, Edynburga, Felixstowe i Southampton) lub (ii) w zakresie jakichkolwiek innych środków, mają odrębny charakter względem pozostałej części tego załącznika. Ponadto i w każdym razie całość załącznika II do zaskarżonego aktu (jak również całość art. 29) ma odrębny charakter i jest oddzielna od reszty przedmiotowego rozporządzenia.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 348, s. 129.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 276, s.22.