Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (втори състав)

12 ноември 2015 година*

„Жалба за отмяна — Регламент (ЕС) № 1316/2013 за създаване на Механизъм за свързване на Европа — Проекти от общ интерес, които се отнасят до територията на държава членка — Одобрение от заинтересованата държава — Продължаване на коридор за железопътни товарни превози — Правно основание — Член 171 ДФЕС и член 172, втора алинея ДФЕС“

По дело C-121/14,

С предмет жалба за отмяна на основание член 263 ДФЕС, подадена на 12 март 2014 г.,

**Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия**, за което се явяват M. Holt и L. Christie, в качеството на представители, подпомагани от D. J. Rhee, barrister,

жалбоподател,

срещу

**Европейски парламент**, за който се явяват A. Troupiotis и M. Sammut, в качеството на представители,

**Съвет на Европейския съюз**, за който се явяват Z. Kupčová и E. Chatziioakeimidou, в качеството на представители,

ответници,

подпомагани от:

**Европейска комисия**, за която се явяват J. Samnadda и J. Hottiaux, в качеството на представители,

встъпила страна,

СЪДЪТ (втори състав),

състоящ се от: R. Silva de Lapuerta (докладчик), председател на първи състав, изпълняващ функциите на председател на втори състав, J. L. da Cruz Vilaça, Ал. Арабаджиев, C. Lycourgos и J.-C. Bonichot, съдии,

генерален адвокат: Y. Bot,

секретар: A. Calot Escobar,

* Език на производството: английски.

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 3 септември 2015 г.,

постанови настоящото

## Решение

1 С подадената от него жалба Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия иска отмяната на член 29 и на приложение II от Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010 (ОВ L 348, стр. 129, наричани по-нататък „обжалваните разпоредби“).

## Правна уредба

*Правото на Съюза*

Регламент (ЕС) № 913/2010

2 Въз основата на член 91 ДФЕС Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 година относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ L 276, стр. 22) определя правилата за създаването и организацията на международни железопътни коридори за конкурентоспособен товарен превоз с оглед развитието на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз. В него се определят и правила за избора, организацията, управлението и индикативното инвестиционно планиране на коридорите за товарен превоз, управлението и индикативното инвестиционно планиране на коридорите за товарен превоз.

3 Съгласно член 2, параграф 2, буква а) от Регламент № 913/2010 „коридор за товарен превоз“ означава „всички определени железопътни линии, включително железопътни фериботни линии, на територията на или между държавите членки, а когато е целесъобразно — и в трети европейски държави, свързващи два или повече терминала по основно трасе, а ако е целесъобразно — и заобиколни трасета и свързващите ги части, включително железопътната инфраструктура и нейното оборудване, както и съответните железопътни услуги […]“.

4 Глава II от Регламент № 913/2010 съдържа правилата за определяне и управление на две серии международни железопътен коридори за товарен превоз, първоначалните коридори и допълнителните коридори. Съгласно член 3 от този регламент държавите членки, изброени в приложение, пускат в експлоатация, не по-късно от определените в него дати, първоначалните коридори за товарен превоз, предвидени в посоченото приложение, и уведомяват Европейската комисия за тяхното създаване.

5 Приложението към посочения регламент, в редакцията преди измененията, въведени с Регламент № 1316/2013, съдържаше списък на първоначалните коридори за товарен превоз коридор 2, както следва:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2. | NL, BE, LU, FR | Ротердам-Антверпен-Люксембург-Мец-Дижон-Лион/[Базел] | Не по-късно от 10 ноември 2013 г.: |

Регламент (ЕС) № 1315/2013, изменен с делегирания Регламент (ЕС) № 473/2014

6 Въз основа на член 172 ДФЕС Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, стр. 1), с измененията, въведени с делегирания Регламент (ЕС) № 473/2014 на Комисията от 17 януари 2014 година (ОВ L 136, стр. 10, наричан по-нататък „Регламент № 1315/2013“), определя насоките за развитие на трансевропейската транспортна мрежа, съставляваща структура на две нива — широкообхватна мрежа и основна мрежа, създадена въз основа на широкообхватната мрежа. В този регламент се посочват проекти от общ интерес и се определят изискванията, които трябва да се спазват при управлението на трансевропейската транспортна мрежа.

7 Член 2 от Регламент № 1315/2013 предвижда:

„1. Настоящият регламент се прилага за трансевропейската транспортна мрежа, съдържаща се в приложение I. Трансевропейската транспортна мрежа обхваща транспортна инфраструктура и телематични приложения, както и мерки за насърчаване на ефективното управление и използване на тази инфраструктура и даващи възможност за устойчиви и ефективни транспортни услуги.

2. Инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа се състои от инфраструктура за железопътен транспорт, транспорт по вътрешните водни пътища, автомобилен транспорт, морски транспорт, въздушен транспорти мултимодален транспорт, както са определени в съответните раздели на глава II“.

8 Съгласно член 3, буква а) от този регламент „проект от общ интерес“ означава „всеки проект, осъществяван съгласно изискванията и в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент“. Посоченият член, буква г) определя понятието „европейска добавена стойност“ като „стойността на даден проект, която в допълнение към потенциалната стойност за съответната държава членка сама по себе си води до значително подобрение или на транспортните връзки, или на транспортните потоци между държавите членки, което може да бъде демонстрирано посредством подобрения в сферата на ефективността, устойчивостта, конкурентоспособността или сближаването […]“.

9 Член 7 от посочения регламент гласи следното:

„1. Проектите от общ интерес допринасят за развитието на трансевропейската транспортна мрежа чрез изграждането на нова транспортна инфраструктура, възстановяването и модернизацията на съществуващата транспортна инфраструктура и чрез мерки, стимулиращи ефикасното използване на ресурсите на мрежата.

2. Проектите от общ интерес:

а) допринасят за постигане на целите, попадащи в обхвата на най-малко две от четирите категории,посочени в член 4;

б) са в съответствие с глава II, и освен това, ако засягат основната мрежа, са в съответствие с глава III;

в) са икономически целесъобразни въз основа на социално-икономически анализ „разходи-ползи“;

г) представляват европейска добавена стойност;

3. Проектите от общ интерес могат да обхващат цялостния цикъл на реализиране, включително предпроектни проучвания и процедури за издаване на разрешения, изпълнение и оценка.

[…]“.

10 Съгласно член 32, буква а) от Регламент № 1315/2013, който се съдържа в глава II от последния, държавите членки обръщат особено внимание на проекти от общ интерес, осигуряващи ефикасни услуги за товарен превоз, чрез които се използва инфраструктурата на широкообхватната мрежа и които допринасят за намаляването на емисиите на въглероден диоксид и на други негативни последици за околната среда с цел подобряване на устойчивото използване на транспортната инфраструктура, включително нейното ефикасно управление.

Регламент № 1316/2013

11 Въз основа на член 172 ДФЕС Регламент № 1316/2013 определя условията, методите и процедурите за предоставяне на финансова помощ от Съюза за трансевропейските мрежи с цел да се подкрепят проекти от общ интерес в секторите на транспортните, телекомуникационните и енергийните инфраструктури.

12 Съгласно член 2, точка 1 от този регламент „проект от общ интерес“ означава, освен другото, и проект, определен в Регламент № 1315/2013.

13 Член 29 от посочения регламент предвижда:

„Регламент (ЕС) № 913/2010 се изменя както следва:

Приложението към Регламент (ЕС) № 913/2010 се заменя с текста от приложение II към настоящия регламент. Следователно преразгледаните коридори за железопътен товарен превоз остават в обхвата на разпоредбите на Регламент (ЕС) № 913/2010“.

14 В посоченото приложение II, озаглавено „Списък на първоначалните коридори за товарен превоз“, коридорът за железопътен превоз „Северноморско-Средиземноморски“ е представен, както следва:

| | Държавите членки | Основни маршрути | Създаване на коридори за товарен превоз |
|---|---|---|---|
| „Северноморско-Средиземноморски“ | NL, BE, LU, FR и UK(+) | Глазгоу(*)/Единбург(*)/Саутхамптън(*)/Филикстоу(*)-Лондон (+)/Дюнкерк (+)/Лил (+)/Лиеж (+)/Париж (+)/Амстердам (+)-Ротердам-Зеебруге (+)/Антверпен-Люксембург-Мец-Дижон-Лион/[Базел]-Марсилия (+) | До 10 ноември 2013 г. |

**Искания на страните и производството пред Съда**

15 Обединеното кралство иска от Съда:

— да отмени обжалваните разпоредби, доколкото те продължават отвъд Лондон това, което съставлява коридор 2 в приложението към Регламент № 913/2010, понастоящем коридор „Северноморско-Средиземноморски“ в Регламент № 1316/2013,

— да осъди Европейския парламент и Съвета на Европейския съюз да заплатят съдебните разноски.

16 Парламентът и Съветът искат от Съда:

— да отхвърли жалбата,

— да осъди Обединеното кралство да заплати съдебните разноски.

17 С решение на председателя на Съда от 24 юли 2014 г. Комисията е допусната да встъпи в подкрепа на исканията на Парламента и Съвета.

**По жалбата**

*По допустимостта*

18 Обединеното кралство счита, че обжалваните разпоредби са различни и отделими от останалата част на Регламент № 1316/2013.

19 Парламентът, Съветът, както и Комисията са съгласни, че искането за частична отмяна, представено от Обединеното кралство, е допустимо.

20 Видно от постоянната практика на Съда, частичната отмяна на акт на Съюза е възможна само ако частта, за която се иска отмяна, може да бъде отделена от останалата част на акта (вж. по-специално решения Комисия/Съвет, C-29/99, EU:C:2002:734, т. 45 и Германия/Комисия, C-239/01, EU:C:2003:514, т. 33). В този смисъл Съдът нееднократно е постановявал, че това условие за отделимост не е изпълнено когато частичната отмяна на акта би довела до изменение на неговата същност (вж. решение Комисия/Парламент и Съвет, C-427/12, EU:C:2014:170, т. 16 и цитираната съдебна практика).

21 Проверката на възможността за отделяне на някои елементи от акт на Съюза предполага да бъде разгледан техният обхват, за да се прецени дали отмяната на тези елементи би изменила духа и същността на този акт (вж. решение Комисия/Естония, C-505/09 P, EU:C:2012:179, т. 112 и цитираната съдебна практика).

22 В конкретния случай следва да се установи, че обжалваните разпоредби се отнасят до цели, различни от целта, преследвана от другите разпоредби на Регламент № 1316/2013 и на неговото приложение.

23 Всъщност с Регламент № 1316/2013 законодателят на Съюза си поставя за цел да улесни и да ускори свързването на мрежите в Европа в секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката, превозите, на далекосъобщенията и на енергетиката, чрез създаването на

Механизъм за свързване. Създаденият механизъм има за цел развитието на инвестициите в областта на трансевропейските мрежи. С оглед на тази задача той определя условията, методите и процедурите за предоставяне на финансова помощ от Съюза за посочените мрежи.

24 Обжалваните разпоредби обаче са различни с това, че те се отнасят само до разграничаването на първоначалните коридори за товарен железопътен превоз, определени с Регламент № 913/2010. Следователно те са отделими от останалата част на Регламент № 1316/2013, така че за тяхната законност може да бъде извършена отделна проверка.

25 При тези условия, след като отмяната на тези разпоредби не изменя с нищо самата същност на Регламент № 1316/2013, жалбата на Обединеното кралство за неговата частична отмяна е допустима.

*По съществото на спора*

Доводи на страните

26 С другите две основания, които следва да се разгледат заедно, Обединеното кралство изтъква, че:

— Разширенията на първоначалните коридори за железопътни превози, произтичащи от член 29 от Регламент № 1316/2013, имат за цел постигането на целите на член 170 ДФЕС във връзка с трансевропейската транспортна политика. Вследствие на това, като се има предвид, че членове 170 ДФЕС—172 ДФЕС съставляват специални разпоредби относно такива мерки, последните могат да бъдат приети единствено въз основа на тези разпоредби;

— Продължения на първоначалните коридори за превози, произтичащи от член 29 от Регламент № 1316/2013, са „проекти от общ интерес“ по смисъла на член 171, параграф 1 ДФЕС и се отнасят до територията на всяка държава членка, която има задължението да участва в тяхното създаване. Посочените продължения, доколкото се отнасят до Обединеното кралство, били приети в нарушение на изискването за одобрение от страна на съответната държава членка на основание член 172, втора алинея ДФЕС.

27 Обединеното кралство отбелязва в самото начало, че по настоящото дело се поставя въпросът дали обжалваните разпоредби, разглеждани в тяхната съвкупност, съставляват предимно „мрежови“ мерки, за разлика от мерките на „общата политика на мрежите/единния пазар“. Регламент № 913/2010 имал за цел да допринесе за развитието на конкурентноспособна система на железопътен превоз и следователно преследвал целите, прогласени в член 91 ДФЕС. Изменението на списъка на първоначалните коридори за товарен превоз, съдържащи се в приложение към този регламент, обаче се основавало на политиката на Съюза относно трансевропейските транспортни мрежи.

28 Обединеното кралство изтъква, че разширенията на първоначалните коридори за товарен превоз, които произтичат от член 29 от Регламент № 1316/2013, са съществени за създаването на посочените мрежи. Тези разширения следователно били насочени към постигането на целите, предвидени в член 170 ДФЕС, чиято задача била създаването и развитието на трансевропейските мрежи, например в сектора на транспорта, за да се благоприятства свързването и оперативната съвместимост на националните мрежи и достъпът до последните. Разширенията на коридорите за товарен превоз били част от тези цели. Вследствие на това обжалваните разпореди следвало да бъдат приети на основание членове 171 ДФЕС и 172 ДФЕС.

29 Обединеното кралство преценява, че след като тези разпоредби определят коридор „Северноморско-Средиземноморски“ като един от първоначалните коридори за товарен превоз, неговото разширение съставлява „проект от общ интерес“ по смисъла на членове 171 ДФЕС и 172 ДФЕС. Всъщност такъв проект следвало да се основава на социално-икономически анализ „разходи-ползи“, както е предвидено в член 7, параграф 2, буква в) от Регламент № 1315/2013.

30 Обединеното кралство уточнява, че процедурата, предвидена в Регламент № 913/2010 относно избора на допълнителните коридори за товарен превоз, е съобразена с въпроса за това дали създаването на такива коридори налага непропорционална тежест на съответната държава членка, като признава, че държавите членки не са длъжни да участват, ако те имат железопътна мрежа с междурелсие, различно от междурелсието на основната железопътна мрежа на Съюза.

31 Според Обединеното кралство обстоятелството, че коридорите на централната мрежа са средство, което позволява да се улесни координираното реализиране на посочената мрежа в съответствие с член 42 от Регламент № 1315/2013, и че те не изискват създаването на нова инфраструктура, не изключва тяхното квалифициране като „проекти от общ интерес“.

32 Обединеното кралство счита, че разширенията на първоначалните коридори за товарен превоз, които произтичат от обжалваните разпоредби, във всички случаи са „проекти от общ интерес“ по смисъла на членове 171, параграф 1 ДФЕС и 172, втора алинея ДФЕС, които се отнасят до територията на държавата членка, задължена да участва в тяхното създаване. От това следвало, че разширенията на тези коридори, доколкото засягат Обединеното кралство, били приети в нарушение на изискването за одобрение на съответната държава членка, предвидено в член 172, втора алинея ДФЕС.

33 Парламентът отбелязва, че целта, както и основният и преобладаващ компонент на Регламент № 1316/2013, се състои в предоставянето на финансова помощ от Съюза за трансевропейските мрежи, както е посочено в член 1 от него. Обжалваните разпоредби преследвали задача, която била само акцесорна по отношение на тази цел, а именно изменението на Регламент № 913/2010, за да може списъкът на първоначалните коридори за товарен превоз да бъде приведен в съответствие с коридорите на основната мрежа. Вследствие на това Регламент № 1316/2013 правилно се основавал единствено на член 172 ДФЕС, макар и да предвиждал изменение на Регламент № 913/2010, което, ако би било предмет на отделен акт, би имало за основание член 91 ДФЕС.

34 Парламентът счита, че не може всяка мярка, която улеснява използването на съществуващата инфраструктура, да се квалифицира като „проект от общ интерес“. В контекста на член 172 ДФЕС понятието „проект“ не можело да се разбира като включващо единствено мерки за координация с цел да се осигурят бързи отговори за кандидатите, които желаят да ползват определен влаков маршрут.

35 От това Парламентът прави извода, че след като в конкретния случай не става въпрос за „проект от общ интерес“ по смисъла на членове 171 ДФЕС и 172 ДФЕС, законодателят на Съюза не е длъжен да получи одобрението на Обединеното кралство, предвидено във втора алинея на член 172 ДФЕС.

36 Съветът изтъква, че Обединеното кралство не доказва, че разширенията на първоначалните коридори за товарен превоз имат за цел реализирането на задачите, поставени от Регламент № 1315/2013. Разширенията на коридорите за товарен превоз „Северноморско-Средиземноморски“ извън Лондон не съставлявали „проекти от общ интерес“ по смисъла на членове 171 ДФЕС и 172 ДФЕС. Вследствие на това не било необходимо да се получи съгласието на Обединеното кралство в съответствие с втора алинея на член 172 ДФЕС.

37 Съветът поддържа, че законодателят на Съюза може да изменя списъка на първоначалните коридори за товарен превоз, като прилага същата процедура като предходната, ако той прецени за уместно и дори за необходимо, за да осигури съвместимост между коридорите за товарен превоз и коридорите от основната мрежа. В рамките на изменението на списъка на първоначалните коридори за товарен превоз в бележките под линия (+) и (*) от приложение II на Регламент № 1316/2013 законодателят на Съюза се стремял да приложи към създаването на първоначалните коридори за товарен железопътен превоз процедурата, използвана за създаването на допълнителните коридори за товарен железопътен превоз, като подлага измененията на първоначалните коридори за товарен превоз на пазарни проучвания и като предвижда преходен период, необходим за тяхното изграждане.

38 Съветът припомня, че Регламент № 913/2010 не съдържа насоки относно трансевропейските мрежи, нито определение за проекти от общ интерес. Този регламент попадал единствено в обхвата на политиката на транспорта и определял коридорите за товарен превоз като средство за координация и управление на съществуващите железопътни линии.

39 Комисията преценява, че обжалваните разпоредби не попадат в материалното приложно поле на Регламент № 1316/2013. Тези разпоредби съставлявали изменение на Регламент № 913/2010, правното основание на който е член 91 ДФЕС. Като такива обжалваните разпоредби продължавали да се уреждат от Регламент № 913/2010.

40 Комисията посочва, че първоначалните коридори за товарен превоз, визирани в обжалваните разпоредби, не преследват целите на член 170 ДФЕС и следователно не можело те да бъдат разглеждани като „проекти от общ интерес“ по смисъла на този член. Основната цел и съдържание на Регламент № 1316/2013 се отнасяли до подпомагане на проектите от общ интерес, изброени в разпоредбите на Регламент № 1315/2013.

41 Комисията подчертава, че основната цел на Регламент № 913/2010 е прилагането на транспортната политика. Той определял реда и условията за създаването и организацията на коридорите за железопътен превоз, както и на правилата за избор, управление и примерно планиране на инвестициите за тези коридори. Разпоредбите относно коридорите за железопътен товарен превоз следователно били основно средство за координация и управление, насочени към това услугите по железопътни товарни превози да функционират ефикасно и да бъдат по-конкурентноспособни.

Съображения на Съда

42 С доводите, изтъкнати в подкрепа на посочените от него две основания, Обединеното кралство поддържа по същество, че разширението на съответния коридор за товарен превоз, предвидено в обжалваните разпоредби, съставлява проект от общ интерес по смисъла на членове 171, параграф 1, трето тире ДФЕС и 172, втора алинея ДФЕС, във връзка с член 170 ДФЕС. Като се има предвид, че това разширение се отнася до територията на посочената държава членка, то следвало да бъде прието с одобрението на последната в съответствие с член 172, втора алинея ДФЕС.

43 Следва да се подчертае, че понятието за „проект от общ интерес“, което се съдържа в посочените разпоредби, няма определение в Договора за функционирането на ЕС.

44 Всъщност е видно, от една страна, от член 171, параграф 1, първо и трето тире ДФЕС, че за постигане на целите, посочени в член 170 ДФЕС, Съюзът създава поредица от основни насоки и че тези основни насоки определят проектите от общ интерес и че Съюзът може да подкрепя такива проекти. От друга страна, съгласно член 172, първа алинея ДФЕС посочените насоки се

приемат от Парламента и Съвета в съответствие с обикновената законодателна процедура и след консултация с Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите на Европейския съюз.

45 От това следва, че е задача на институциите на Съюза да приемат насоките и вследствие на това да определят проектите от общ интерес за установяването и развитието на трансевропейски мрежи в областта на транспортната, далекосъобщителната и енергийната инфраструктура, посочена в член 170, параграф 1 ДФЕС.

46 В конкретния случай, що се отнася до транспортната инфраструктура, следва да се установи, че Парламентът и Съветът са упражнили правомощието, което им е предоставено от тези разпоредби, като са приели Регламент № 1315/2013, който определя основните насоки за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, съставляваща структура на две нива — широкообхватна мрежа и основна мрежа. За тази цел този регламент определя проектите от общ интерес като основно средство за развитието на трансевропейската транспортна мрежа.

47 Съгласно член 3, буква а) от Регламент № 1315/2013 „проект от общ интерес“ означава всеки проект, осъществяван съгласно изискванията и в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент. Това понятие е разгърнато по-подробно в член 7 от този регламент и е разяснено в съображения 9 и 19—33 от него.

48 В това отношение, видно от тези елементи, „проектите от общ интерес допринасят за развитието на трансевропейската транспортна мрежа чрез изграждането на нова транспортна инфраструктура, възстановяването и модернизацията на съществуващата транспортна инфраструктура“. В него се уточнява, че тези проекти трябва по-конкретно да са икономически целесъобразни въз основа на социално-икономически анализ „разходи-ползи“ и да представляват „европейска добавена стойност“.

49 От друга страна, посоченото понятие „европейска добавена стойност“ е определено в член 3, буква г) от Регламент № 1315/2013 като „стойността на даден проект, която в допълнение към потенциалната стойност за съответната държава членка сама по себе си води до значително подобрение или на транспортните връзки, или на транспортните потоци между държавите членки, което може да бъде демонстрирано посредством подобрения в сферата на ефективността, устойчивостта, конкурентоспособността или сближаването“.

50 Иновативната функция и хоризонталният характер на проектите от общ интерес се потвърждават от член 32, буква а) от Регламент № 1315/2013, който се отнася до приноса на тези проекти за намаляването на емисиите на въглероден диоксид и на други негативни последици за околната среда с цел подобряване на устойчивото използване на транспортната инфраструктура.

51 Освен това в съответствие с целта да се допринася за установяването и развитието на трансевропейски мрежи в областта на транспортната инфраструктура, прогласена в член 170, параграф 1 ДФЕС, видно от съображение 8 от този регламент, трансевропейската транспортна мрежа следва да се развива чрез изграждане на нова транспортна инфраструктура, чрез рехабилитация и подобряване на съществуващата инфраструктура и чрез мерки за насърчаване на ефикасното използване на ресурсите.

52 Макар и да е вярно, че признаването на дадена мярка за проект от общ интерес не изисква създаването на нова транспортна инфраструктура, такъв проект трябва обаче да предполага инвестиция, която най-малкото ще има за цел рехабилитацията или модернизацията на вече съществуваща инфраструктура с оглед на по-голямата ѝ ефикасност и оптимизация, видно по-конкретно от член 7 на Регламент № 1315/2013.

53 И накрая, видно от член 48, параграф 1 от Регламент № 1315/2013, в който е предвидено само „адекватно сътрудничество между коридорите на основната мрежа и коридорите за железопътен товарен превоз“, при упражняване на правомощието, което имат на основание член 171, параграф 1 ДФЕС и член 172, първа алинея ДФЕС, Парламентът и Съветът са приели че коридорите за железопътен товарен превоз не попадат сред проектите от общ интерес, определени от този регламент.

54 При тези условия Обединеното кралство не може да претендира вследствие на това, че с обжалваните разпоредби е създаден проект от общ интерес.

55 По-конкретно Регламент № 913/2010 не предвижда дори по отношение на заварените коридори за железопътен товарен превоз те да се развиват като инфраструктурни проекти. Всъщност икономическите оператори имат на разположение редица средства за управление на тези коридори, за да могат да използват железопътните линии по-ефикасно и по този начин да подобрят функционирането на железопътния транспорт. Създаването на такива коридори цели по този начин да осигури по-добра координация на движението по определените железопътни линии в съответствие с принципите на управление, прогласени в разпоредбите на Регламент № 913/2010.

56 В това отношение член 8 от този регламент, както и разпоредбите на глава IV от последния имат за цел да установят чрез координация между управителите на мрежите опростено предоставяне на коридорите за железопътен товарен превоз посредством едно гише, което дава на икономическите оператори отговори на техните искания за ползване на посочените коридори, с едновременно намаляване на свързаната с това административна тежест.

57 Тази цел за рационализация на предоставянето на транспортния капацитет на тези коридори се потвърждава от създаването на управленски организации, които да имат за мисия да осигурят координация на управлението на железопътния трафик по дължината на целия коридор за товарен превоз.

58 В замяна на това понятието „проект от общ интерес“ по смисъла на член 171, параграф 1 ДФЕС и член 172, втора алинея ДФЕС включва проекти, които излизат извън рамките на обикновен механизъм за координация на трафика и които предполагат качествено структурно подобрение на първоначалния коридор за железопътен превоз.

59 Не е такъв случаят с обжалваните разпоредби, които предвиждат само съобразяване на разглеждания коридор за железопътен товарен превоз с коридора на основната мрежа, чието създаване от Регламент № 913/2010 вече е било одобрено от Обединеното кралство. Следователно те не попадат в обхвата на понятието „проект от общ интерес“ по смисъла на член 171, параграф 1 ДФЕС и член 172, втора алинея ДФЕС.

60 С оглед на всички изложени по-горе съображения следва да се приеме, че понятието „проект от общ интерес“ по смисъла на посочените разпоредби от Договора за функционирането на ЕС трябва да се тълкува в смисъл, че то не се прилага по отношение на проект, който се ограничава с това да продължи заварен коридор за железопътен товарен превоз.

61 Вследствие на това първото условие за съществуването на проект от общ интерес, поставено от член 172, втора алинея ДФЕС, не е изпълнено.

62 Като се има предвид, че двете условия са кумулативни, не следва да се разглежда второто условие, предвидено в член 172, втора алинея ДФЕС, съгласно което проект от общ интерес, който се отнася до територията на държава членка, изисква одобрението на заинтересованата държава членка.

63 Вследствие на това двете основания, изтъкнати от Обединеното кралство, трябва да се отхвърлят.

64 От всичко изложено дотук следва, че жалбата трябва да бъде отхвърлена.

**По съдебните разноски**

65 По силата на член 138, параграф 1 от Процедурния правилник на Съда загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане. След като Парламентът и Комисията са направили искане Обединеното кралство да се осъди да заплати съдебните разноски и то е загубило делото, последното следва да се осъди да заплати съдебните разноски. В съответствие с член 140, параграф 1 от Процедурния правилник Комисията понася направените от нея съдебни разноски.

По изложените съображения Съдът (втори състав) реши:

**1) Отхвърля жалбата.**

**2) Осъжда Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия да заплати, наред със собствените си съдебни разноски, и съдебните разноски, направени от Европейския парламент и от Съвета на Европейския съюз.**

**3) Европейската комисия понася направените от нея съдебни разноски.**

Подписи