Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (druhého senátu)

12. listopadu 2015 *

„Žaloba na neplatnost — Nařízení (EU) č. 1316/2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy — Projekty společného zájmu, které se týkají území členského státu — Schválení tímto státem — Prodloužení koridoru pro železniční nákladní dopravu — Právní základ — Článek 171 SFEU a čl. 172 druhý pododstavec SFEU“

Ve věci C-121/14,

jejímž předmětem je žaloba na neplatnost na základě článku 263 SFEU, podaná dne 12. března 2014,

Spojené království Velké Británie a Severního Irska, zastoupené M. Holtem a L. Christiem, jako zmocněnci, ve spolupráci s D. J. Rhee, barrister,

žalobce,

proti

Evropskému parlamentu, zastoupenému A. Troupiotisem a M. Sammutem, jako zmocněnci,

Radě Evropské unie, zastoupené Z. Kupčovou a E. Chatziioakeimidou, jako zmocněnkyněmi,

žalovaným,

podporovaným

Evropskou komisí, zastoupenou J. Samnadda a J. Hottiaux, jako zmocněnkyněmi,

vedlejší účastnicí,

SOUDNÍ DVŮR (druhý senát),

ve složení R. Silva de Lapuerta (zpravodajka), předsedkyně prvního senátu vykonávající funkci předsedkyně druhého senátu, J. L. da Cruz Vilaça, A. Arabadžev, C. Lycourgos a J.-C. Bonichot, soudci,

generální advokát: Y. Bot,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

* Jednací jazyk: angličtina.

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 3. září 2015,

vydává tento

Rozsudek

1 Spojené království Velké Británie a Severního Irska se svojí žalobou domáhá zrušení článku 29 a přílohy II nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Úř. věst. L 348, s. 129, dále jen „napadená ustanovení“).

Právní rámec

Unijní právo

Nařízení (EU) č. 913/2010

2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (Úř. věst. L 276, s. 22), které se zakládá na článku 91 SFEU, stanoví pravidla pro zřízení a organizaci mezinárodních železničních koridorů pro konkurenceschopnou nákladní dopravu. Rovněž stanoví pravidla pro výběr, organizaci a řízení koridorů pro nákladní dopravu a orientační plánování investic do těchto koridorů.

3 Podle čl. 2 odst. 2 písm. a) nařízení č. 913/2010 se „koridorem pro nákladní dopravu“ rozumí „všechny určené železniční tratě, včetně železničních trajektových linek na území členských států nebo mezi členskými státy a popřípadě v třetích evropských zemích, spojující dva nebo více terminálů podél některé z hlavních tras a případně objížďkové trati a úseky, které je spojují, včetně železniční infrastruktury a jejího zařízení a příslušných služeb železniční dopravy […]“.

4 Kapitola II nařízení č. 913/2010 obsahuje pravidla pro určení a řízení dvou řad mezinárodních železničních koridorů, a sice počátečních koridorů a dalších koridorů. Podle článku 3 tohoto nařízení zprovozní členské státy uvedené v příloze ve lhůtách uvedených v této příloze počáteční koridory pro nákladní dopravu uvedené v této příloze a podají Evropské komisi informace o jejich zřízení.

5 Příloha uvedeného nařízení ve znění předcházejícím změnám provedeným nařízením č. 1316/2013 popisovala v seznamu počátečních koridorů pro železniční nákladní dopravu koridor č. 2 následovně:

2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam–Antverpy–Lucemburk–Mety–Dijon–Lyon/[Basilej]	Do 10. listopadu 2013

Nařízení (EU) č. 1315/2013, ve znění nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 473/2014

6 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, s. 1), ve znění nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 473/2014 ze dne 17. ledna 2014 (Úř. věst. L 136, s. 10, dále jen „nařízení č. 1315/2013“), které se zakládá na článku 172 SFEU, stanoví hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě sestávající z dvouvrstvé struktury, skládající se z globální sítě a hlavní sítě, přičemž hlavní síť je zřízena na základě globální sítě. Toto nařízení určuje projekty společného zájmu a stanoví požadavky, které je třeba při řízení transevropské dopravní sítě dodržovat.

7 Článek 2 nařízení č. 1315/2013 stanoví:

„1. Toto nařízení se vztahuje na transevropskou dopravní síť, jak je uvedena na mapách v příloze I. Transevropská dopravní síť zahrnuje dopravní infrastrukturu a telematické aplikace i opatření, která podpoří účinné řízení a využívání této infrastruktury a umožní vytvoření a provoz udržitelných a účinných dopravních služeb.

2. Infrastrukturu transevropské dopravní sítě tvoří infrastruktura pro železniční dopravu, vnitrozemskou vodní dopravu, silniční dopravu, námořní doprav[u], leteckou dopravu a multimodální dopravu, v souladu s příslušnými oddíly kapitoly II.“

8 Podle čl. 3 písm. a) tohoto nařízení se „projektem společného zájmu“ rozumí „každý projekt prováděný v souladu s požadavky a ustanoveními tohoto nařízení“. Pod písmenem d) uvedeného článku je definován pojem „evropská přidaná hodnota“ jako hodnota projektu, který má kromě potenciální hodnoty pro samotný členský stát za následek výrazné zlepšení dopravních spojení nebo dopravních toků mezi členskými státy, což lze prokázat odkazem na zlepšení účinnosti, udržitelnosti, konkurenceschopnosti nebo soudržnosti.

9 Článek 7 uvedeného nařízení zní následovně:

„1. Projekty společného zájmu přispívají k rozvoji transevropské dopravní sítě budováním nové dopravní infrastruktury, rekonstrukcí a modernizací stávající dopravní infrastruktury a opatřeními na podporu využívání sítě způsobem účinně využívajícím zdroje sítě.

2. Projekt společného zájmu musí:

a) přispívat k dosažení cílů spadajících alespoň do dvou ze čtyř kategorií stanovených v článku 4;

b) splňovat ustanovení kapitoly II, a týká-li se hlavní sítě, splňuje navíc ustanovení kapitoly III;

c) být ekonomicky životaschopný na základě sociálně-ekonomické analýzy nákladů a přínosů;

d) vykazovat evropskou přidanou hodnotu;

3. Projekt společného zájmu může zahrnovat celý svůj cyklus, včetně studií proveditelnosti a postupu udělování povolení, provádění a hodnocení.

[...]“

10 Podle čl. 32 písm. a) nařízení č. 1315/2013, který je obsažen v kapitole II tohoto nařízení, věnují členské státy zvláštní pozornost projektům společného zájmu, které zajišťují účinné služby nákladní dopravy, jež využívají infrastrukturu globální sítě, a přispívají ke snižování emisí oxidu uhličitého a dalších negativních dopadů na životní prostředí s cílem zlepšovat udržitelný způsob využívání dopravní infrastruktury, včetně jejího účinného řízení.

Nařízení č. 1316/2013

11 Nařízení č. 1316/2013, které se zakládá na článku 172 SFEU, vymezuje podmínky, metody a postupy poskytování finanční pomoci Unie na transevropské sítě k podpoře projektů společného zájmu v odvětvích dopravních, telekomunikačních a energetických infrastruktur.

12 Podle čl. 2 bodu 1 tohoto nařízení se „projektem společného zájmu“ rozumí mimo jiné projekt vymezený v nařízení č. 1315/2013.

13 Článek 29 uvedeného nařízení stanoví:

„Nařízení (EU) č. 913/2010 se mění takto:

Příloha nařízení (EU) č. 913/2010 se nahrazuje zněním přílohy II tohoto nařízení. Revidované koridory pro železniční nákladní dopravu tak i nadále podléhají ustanovením nařízení (EU) č. 913/2010“.

14 V uvedené příloze II, nadepsané „Seznam počátečních koridorů pro nákladní dopravu“, je koridor pro železniční nákladní dopravu „Severomořsko-středomořský“ popsán následovně:

	Členské státy	Hlavní trasy	Zřízení koridorů pro nákladní dopravu
„Severomořsko-středomořský“	NL, BE, LU, FR UK(+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	Do 10. listopadu 2013

Návrhová žádání účastníků řízení a řízení před Soudním dvorem

15 Spojené království navrhuje, aby Soudní dvůr:

— zrušil napadená ustanovení v rozsahu, v němž rozšiřují za Londýn koridor č. 2 uvedený v příloze nařízení č. 913/2010, který je v nařízení č. 1316/2013 označen jako koridor „Severomořsko-středomořský“, a

— uložil Evropskému parlamentu a Radě Evropské unie náhradu nákladů řízení.

16 Parlament a Rada navrhují, aby Soudní dvůr:

— zamítl žalobu a

— uložil Spojenému království náhradu nákladů řízení.

17 Rozhodnutím předsedy Soudního dvora ze dne 24. července 2014 bylo Komisi povoleno vstoupit do řízení jako vedlejší účastnice na podporu návrhových žádání Parlamentu a Rady.

K žalobě

K přípustnosti

18 Spojené království má za to, že napadená ustanovení jsou samostatné a od zbývající části nařízení č. 1316/2013 oddělitelné části.

19 Parlament, Rada a Komise se shodují na tom, že návrh na částečné zrušení podaný Spojeným královstvím je přípustný.

20 Podle ustálené judikatury Soudního dvora je částečné zrušení unijního aktu možné pouze v případě, že jsou části, jejichž zrušení je požadováno, oddělitelné od zbývající části aktu (viz rozsudky Komise v. Rada, C-29/99, EU:C:2002:734, bod 45, a Německo v. Komise, C-239/01, EU:C:2003:514, bod 33). Soudní dvůr v tomto ohledu opakovaně rozhodl, že tento požadavek oddělitelnosti není splněn, jestliže částečné zrušení aktu způsobí změnu jeho podstaty (viz rozsudek Komise v. Parlament a Rada, C-427/12, EU:C:2014:170, bod 16 a citovaná judikatura).

21 Ověření oddělitelnosti částí unijního aktu předpokládá přezkum významu uvedených částí, aby bylo možné posoudit, zda by jejich zrušení změnilo ducha a podstatu tohoto aktu (viz rozsudek Komise v. Estonsko, C-505/09 P, EU:C:2012:179, bod 112 a citovaná judikatura).

22 V projednávané věci je třeba konstatovat, že cíle napadených ustanovení se liší od cíle sledovaného ostatními ustanoveními nařízení č. 1316/2013 a jeho přílohy.

23 Nařízením č. 1316/2013 se totiž unijní normotvůrce snaží usnadnit a zrychlit propojení sítí v Evropě, a to jak v odvětvích dopravních, telekomunikačních a energetických prostřednictvím nástroje pro propojení. Zřízený nástroj je určen k podpoře investic v oblasti transevropských sítí. Uvedené nařízení vymezuje za tímto účelem podmínky, metody a postupy poskytování finanční pomoci Unie na uvedené sítě.

24 Naproti tomu napadená ustanovení jsou samostatná v tom, že se vztahují pouze na vymezení počátečních koridorů pro železniční nákladní dopravu stanovených v nařízení č. 913/2010. Jsou tudíž od zbývající části nařízení č. 1316/2013 oddělitelná, takže jejich legalita může být zkoumána odděleně.

25 Vzhledem k tomu, že zrušení napadených ustanovení za těchto podmínek nijak nemění samotnou podstatu nařízení č. 1316/2013, žaloba Spojeného království znějící na částečné zrušení tohoto nařízení je přípustná.

K věci samé

Argumentace účastníků řízení

26 Spojené království v obou uplatněných žalobních důvodech, které je třeba zkoumat společně, tvrdí, že:

— rozšíření počátečních koridorů pro nákladní dopravu vyplývající z článku 29 nařízení č. 1316/2013 směřuje k uskutečnění cílů stanovených v článku 170 SFEU, souvisejících s transevropskou dopravní politikou. Vzhledem k tomu, že články 170 SFEU až 172 SFEU jsou zvláštními ustanoveními pro takováto opatření, tato opatření tedy mohla být přijata pouze na základě těchto ustanovení;

— rozšíření počátečních koridorů pro nákladní dopravu vyplývající z článku 29 nařízení č. 1316/2013 jsou „projekty společného zájmu“ ve smyslu čl. 171 odst. 1 SFEU a týkají se území každého členského státu, který se zavázal k účasti na jejich realizaci. Uvedená rozšíření byla v rozsahu, v němž se dotýkají Spojeného království, přijata v rozporu s požadavkem schválení tímto členským státem ve smyslu čl. 172 druhého pododstavce SFEU.

27 Spojené království úvodem poukazuje na to, že v projednávané věci vyvstává otázka, zda jsou napadená ustanovení jako celek převážně opatřeními v oblasti „sítí“ jakožto protiklad k opatření „společné politiky v oblasti sítí / jednotného trhu“. Nařízení č. 913/2010 má podle Spojeného království přispívat k rozvoji konkurenceschopného systému železniční nákladní dopravy, a tudíž sleduje cíle uvedené v článku 91 SFEU. Naproti tomu změna seznamu počátečních koridorů pro železniční nákladní dopravu obsaženého v příloze uvedeného nařízení může být založena jen na unijní politice v oblasti transevropských dopravních sítí.

28 Spojené království podotýká, že rozšíření počátečních koridorů pro železniční nákladní dopravu vyplývající z článku 29 nařízení č. 1316/2013 jsou zásadní pro vytvoření uvedených sítí. Tato rozšíření tedy směřují k uskutečnění cílů stanovených v článku 170 SFEU, které spočívají ve zřizování a rozvoji transevropských sítí, např. v dopravní oblasti, na podporu propojení a interoperability vnitrostátních sítí, jakož i přístupu k nim. Rozšíření koridorů pro železniční nákladní dopravu spadá pod tyto cíle. Napadená ustanovení měla tudíž být přijata na základě článků 171 SFEU a 172 SFEU.

29 Spojené království má za to, že jelikož tato ustanovení určují koridor „Severomořsko-středomořský“ jako jeden z počátečních koridorů pro nákladní dopravu, jeho rozšíření představuje „projekt společného zájmu“ ve smyslu článků 171 SFEU a 172 SFEU. Takovýto projekt by totiž měl být založen na sociálně-ekonomické analýze nákladů a přínosů, jak to stanoví čl. 7 odst. 2 písm. c) nařízení č. 1315/2013.

30 Spojené království upřesňuje, že postup stanovený nařízením č. 913/2010 pro výběr dalších koridorů pro nákladní dopravu zohledňuje kritérium, zda zřízení takových koridorů znamená pro dotyčný členský stát nepřiměřenou zátěž, a zároveň uznává, že členský stát není povinen se na zřízení koridoru podílet, pokud má železniční síť s jiným rozchodem kolejí, než je rozchod kolejí hlavní železniční sítě v rámci Unie.

31 Spojené království tvrdí, že skutečnost, že koridory hlavní sítě jsou podle článku 42 nařízení č. 1315/2013 nástrojem, který má usnadnit koordinovanou realizaci hlavní sítě, a že nevyžadují vytvoření nové infrastruktury, nevylučuje, že by mohly být považovány za „projekty společného zájmu“.

32 Spojené království má za to, že rozšíření počátečních koridorů pro nákladní dopravu vyplývající z napadených ustanovení jsou každopádně „projekty společného zájmu“ ve smyslu čl. 171 odst. 1 SFEU a čl. 172 druhého pododstavce SFEU, které se týkají území členského státu, jenž se zavázal k jejich realizaci. Z toho podle něj plyne, že rozšíření těchto koridorů v rozsahu, v němž se dotýkají Spojeného království, byla přijata v rozporu s požadavkem schválení tímto členským státem ve smyslu čl. 172 druhého pododstavce SFEU.

33 Parlament podotýká, že cíl i hlavní a převažující složka nařízení č. 1316/2013 spočívají v poskytování finanční pomoci Unie na transevropské sítě, jak to uvádí článek 1 tohoto nařízení. Napadená ustanovení sledují podle Parlamentu pouze druhotný cíl ve vztahu k uvedenému cíli, tj. změnu nařízení č. 913/2010, aby tak seznam počátečních koridorů pro nákladní dopravu odpovídal koridorům hlavní sítě. Nařízení č. 1316/2013 se tedy správně zakládá pouze na článku 172 SFEU, přestože stanoví změnu nařízení č. 913/2010, která by se v případě, že by byla obsažena v samostatném aktu, zakládala na článku 91 SFEU.

34 Parlament má za to, že ne každé opatření usnadňující využívání stávající infrastruktury lze považovat za „projekt společného zájmu“. V kontextu článku 172 SFEU nelze výraz „projekt“ chápat jako zahrnující čistě koordinační nástroje k zajištění pohotové odpovědi uchazečům o využívání určité vlakové trasy.

35 Parlament z toho vyvozuje závěr, že jelikož se v projednávané věci nejedná o „projekt společného zájmu“ ve smyslu článků 171 SFEU a 172 SFEU, nebyl unijní normotvůrce povinen získat schválení Spojeným královstvím v souladu s druhým pododstavcem článku 172 SFEU.

36 Rada poukazuje na to, že Spojené království neprokázalo, že rozšíření počátečních koridorů pro železniční nákladní dopravu směřují k uskutečnění cílů nařízení č. 1315/2013. Rozšíření koridoru pro železniční nákladní dopravu „Severomořsko-středomořský“ za Londýn nejsou podle Rady „projekty společného zájmu“ ve smyslu článků 171 SFEU a 172 SFEU. Nebylo tudíž třeba získat souhlas Spojeného království v souladu s druhým pododstavcem článku 172 SFEU.

37 Rada tvrdí, že unijní normotvůrce může změnit seznam počátečních koridorů pro železniční nákladní dopravu za využití stejného postupu, jaký byl použit dříve, pokud to považuje za vhodné, či dokonce za nutné k zajištění soudržnosti mezi koridory pro železniční nákladní dopravu a koridory hlavní sítě. V rámci změny seznamu počátečních koridorů pro železniční nákladní dopravu se unijní normotvůrce v poznámkách pod čarou (+) a (*) přílohy II nařízení č. 1316/2013 snažil na zřízení počátečních koridorů pro železniční nákladní dopravu uplatnit postup používaný na zřízení dalších koridorů pro železniční nákladní dopravu tím, že změny počátečních koridorů pro železniční nákladní dopravu podrobil studiím trhu a že stanovil přechodné období nezbytné k jejich zřízení.

38 Rada připomíná, že nařízení č. 913/2010 neobsahuje hlavní směry pro transevropské sítě ani definici projektů společného zájmu. Toto nařízení spadá v plném rozsahu pod dopravní politiku a definuje koridory pro železniční nákladní dopravu jako nástroj ke koordinaci a řízení stávajících železničních tratí.

39 Komise má za to, že napadená ustanovení nespadají do věcné působnosti nařízení č. 1316/2013. Tato ustanovení představují změnu nařízení č. 913/2010, jehož právním základem je článek 91 SFEU. Napadená ustanovení se jako taková nadále řídí nařízením č. 913/2010.

40 Komise uvádí, že počáteční koridory pro nákladní dopravu uvedené v napadených ustanoveních nesledují cíle stanovené v článku 170 SFEU a nelze je ani považovat za „projekty společného zájmu“ ve smyslu uvedeného článku. Hlavní cíl a obsah nařízení č. 1316/2013 spočívají v podpoře projektů společného zájmu uvedených v ustanoveních nařízení č. 1315/2013.

41 Komise zdůrazňuje, že hlavním účelem nařízení č. 913/2010 je provádění dopravní politiky. Vymezuje podmínky pro zřízení a organizaci koridorů pro železniční nákladní dopravu, jakož i pravidla pro výběr, řízení uvedených koridorů a orientační plánování investic do těchto koridorů. Ustanovení týkající se koridorů pro železniční nákladní dopravu jsou tudíž především nástroji pro koordinaci a řízení, jež mají zaručit účinné fungování služeb železniční nákladní dopravy a jejich vyšší konkurenceschopnost.

Závěry Soudního dvora

42 Spojené království v rámci argumentace uplatněné na podporu dvou žalobních důvodů v podstatě tvrdí, že rozšíření předmětného koridoru pro železniční nákladní dopravu stanovené v napadených ustanoveních představuje projekt společného zájmu ve smyslu čl. 171 odst. 1 třetí odrážky SFEU a čl. 172 druhého pododstavce SFEU ve spojení s článkem 170 SFEU. Vzhledem k tomu, že se toto rozšíření týká území uvedeného členského státu, mělo být jeho přijetí schváleno v souladu s čl. 172 druhým pododstavcem SFEU tímto členským státem.

43 Je třeba zdůraznit, že pojem „projekt společného zájmu“ obsažený ve výše uvedených ustanoveních není ve Smlouvě o FEU nijak definován.

44 Z článku 171 odst. 1 první a třetí odrážky SFEU totiž vyplývá, že k dosažení cílů uvedených v článku 170 SFEU vymezí Unie hlavní směry a tyto hlavní směry určí projekty společného zájmu a že Unie může tyto projekty podporovat. Dále pak čl. 172 prvního pododstavec SFEU stanoví, že Evropský parlament a Rada přijímají uvedené hlavní směry řádným legislativním postupem po konzultaci s Evropským hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů Evropské unie.

45 Z toho vyplývá, že povinnost přijímat hlavní směry, a tudíž určit projekty společného zájmu týkající se zřizování a rozvoje transevropských sítí v oblastech dopravních, telekomunikačních a energetických infrastruktur ve smyslu čl. 170 odst. 1 SFEU, přísluší těmto unijním orgánům.

46 V projednávané věci je ohledně dopravních infrastruktur třeba konstatovat, že Parlament a Rada využily pravomoci, kterou jim svěřují uvedená ustanovení, tím, že přijaly nařízení č. 1315/2013, které stanoví hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě sestávající z dvouvrstvé struktury, která se skládá z globální sítě a hlavní sítě. Za tímto účelem určuje toto nařízení projekty společného zájmu jakožto hlavní nástroj pro vytvoření této transevropské sítě.

47 Podle čl. 3 písm. a) nařízení č. 1315/2013 se „projektem společného zájmu“ rozumí každý projekt prováděný v souladu s požadavky a ustanoveními tohoto nařízení. Tento pojem je podrobně rozveden v článku 7 tohoto nařízení a vysvětlen v bodech 9 a 19 až 33 jeho odůvodnění.

48 V tomto ohledu z uvedených ustanovení vyplývá, že „projekty společného zájmu přispívají k rozvoji transevropské dopravní sítě budováním nové dopravní infrastruktury, rekonstrukcí a modernizací stávající dopravní infrastruktury“. Upřesňuje se v nich, že tyto projekty musí být zejména ekonomicky životaschopné na základě sociálně-ekonomické analýzy nákladů a přínosů a musí vykazovat „evropskou přidanou hodnotu“.

49 Kromě toho je uvedený pojem „evropská přidaná hodnota“ vymezen v čl. 3 písm. d) nařízení č. 1315/2013 jako „hodnota projektu, který má kromě potenciální hodnoty pro samotný členský stát za následek výrazné zlepšení dopravních spojení nebo dopravních toků mezi členskými státy, což lze prokázat odkazem na zlepšení účinnosti, udržitelnosti, konkurenceschopnosti nebo soudržnosti“.

50 Inovační funkce a průřezový charakter projektů společného zájmu jsou potvrzeny v čl. 32 písm. a) nařízení č. 1315/2013, který se týká přispívání těchto projektů ke snižování emisí oxidu uhličitého a dalších negativních dopadů na životní prostředí s cílem zlepšovat udržitelný způsob využívání dopravní infrastruktury.

51 Kromě toho v souladu s cílem přispívání ke zřizování a rozvoji transevropských sítí v oblasti dopravní infrastruktury, uvedeným v čl. 170 odst. 1 SFEU, z bodu 8 odůvodnění tohoto nařízení vyplývá, že by transevropská dopravní síť měla být rozvíjena vytvořením nové dopravní infrastruktury, rekonstrukcí a modernizací stávající infrastruktury a opatřeními zaměřenými na podporu účinného využívání jejích zdrojů.

52 Ačkoli je pravda, že uznání určitého opatření za projekt společného zájmu nevyžaduje vytvoření nové dopravní infrastruktury, takový projekt musí přesto zahrnovat investici, která je přinejmenším určena k rekonstrukci nebo modernizaci stávající infrastruktury s cílem zvýšení její účinnosti a výkonnosti, jak to vyplývá zejména z článku 7 nařízení č. 1315/2013.

53 Konečně z čl. 48 odst. 1 nařízení č. 1315/2013, který zmiňuje pouze „odpovídající koordinac[i] mezi koridory hlavní sítě a koridory pro železniční nákladní dopravu“, vyplývá, že Parlament a Rada při výkonu pravomoci, kterou jim svěřují čl. 171 odst. 1 SFEU a čl. 172 první pododstavec SFEU, dospěly k závěru, že koridory pro železniční nákladní dopravu nespadají pod projekty společného zájmu určené tímto nařízením.

54 Za těchto podmínek nemůže tedy Spojené království tvrdit, že prostřednictvím napadených ustanovení byl vytvořen projekt společného zájmu.

55 Nařízení č. 913/2010 zejména nestanoví, a to ani pro stávající koridory pro železniční nákladní dopravu, že by byly vybudovány jako infrastrukturní projekty. Hospodářské subjekty totiž disponují několika nástroji k řízení těchto koridorů, aby tyto koridory mohly využívat dotyčné železniční tratě co nejúčinněji, a tím zlepšit fungování železniční dopravy. Zřízení těchto koridorů má tak za cíl zajistit lepší koordinaci dopravy na určených železničních tratích v souladu se zásadami řízení stanovenými v nařízení č. 913/2010.

56 V tomto ohledu je cílem článku 8 tohoto nařízení, jakož i ustanovení jeho kapitoly IV stanovit na základě koordinace mezi provozovateli sítí zjednodušené přidělování koridorů pro železniční nákladní dopravu prostřednictvím jediného kontaktního místa, u něhož budou moci hospodářské subjekty žádat o využití uvedených koridorů, při současném snížení s tím spojené administrativní zátěže.

57 Tento cíl racionalizace přidělování dopravní kapacity těchto koridorů je potvrzen zřízením řídích orgánů, jež mají zajišťovat koordinaci v oblasti řízení železniční dopravy na trasách těchto koridorů pro nákladní dopravu.

58 Naproti tomu pojem „projekt společného zájmu“ ve smyslu čl. 171 odst. 1 SFEU a čl. 172 druhého pododstavce SFEU zahrnuje projekty, které přesahují stadium pouhého nástroje pro koordinaci dopravy a které přináší kvalitativní strukturální vylepšení počátečního koridoru pro železniční nákladní dopravu.

59 Tak tomu není v případě napadených ustanovení, která stanoví pouze uvedení předmětného koridoru pro železniční nákladní dopravu do souladu s koridorem hlavní sítě, jehož zřízení nařízením č. 913/2010 bylo ostatně schváleno Spojeným královstvím. Nespadají tedy pod pojem „projekt společného zájmu“ ve smyslu čl. 171 odst. 1 SFEU a čl. 172 druhého pododstavce SFEU.

60 Ze všech výše uvedených poznatků vyplývá, že pojem „projekt společného zájmu“ ve smyslu uvedených ustanovení Smlouvy o FEU musí být vykládán v tom smyslu, že se nevztahuje na projekt, jenž se omezuje na prodloužení stávajícího koridoru pro železniční nákladní dopravu.

61 První podmínka týkající se existence projektu společného zájmu, stanovená v čl. 172 druhém pododstavci SFEU, není tudíž splněna.

62 Vzhledem k tomu, že obě podmínky jsou kumulativní, není třeba zkoumat druhou z těchto podmínek, uvedenou v čl. 172 druhém pododstavci SFEU, podle které musí být projekt společného zájmu, který se týká území členského státu, schválen tímto členským státem.

63 Oba žalobní důvody uplatněné Spojeným královstvím je tudíž třeba zamítnout.

64 Ze všeho výše uvedeného vyplývá, že žaloba musí být zamítnuta.

K nákladům řízení

65 Podle čl. 138 odst. 1 jednacího řádu Soudního dvora se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Parlament a Rada požadovaly náhradu nákladů řízení a Spojené království nemělo ve věci úspěch, je důvodné posledně uvedenému uložit náhradu nákladů řízení. Podle čl. 140 odst. 1 jednacího řádu nese Komise vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (druhý senát) rozhodl takto:

1) Žaloba se zamítá.

2) Spojené království Velké Británie a Severního Irska ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady vynaložené Evropským parlamentem a Radou Evropské unie.

3) Evropská komise ponese vlastní náklady řízení.

Podpisy.