Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Anden Afdeling)

12. november 2015*

»Annullationssøgsmål — forordning (EU) nr. 1316/2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten — projekter af fælles interesse, der vedrører en medlemsstats område — denne stats godkendelse — forlængelse af en godstogskorridor — hjemmel — artikel 171 TEUF og 172, stk. 2, TEUF«

I sag C-121/14,

angående et annullationssøgsmål i henhold til artikel 263 TEUF, anlagt den 12. marts 2014,

Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland ved M. Holt og L. Christie, som befuldmægtigede, bistået af barrister, D.J. Rhee,

sagsøger,

mod

Europa-Parlamentet ved A. Troupiotis og M. Sammut, som befuldmægtigede,

Rådet for Den Europæiske Union ved Z. Kupčová og E. Chatziioakeimidou, som befuldmægtigede,

sagsøgte,

støttet af:

Europa-Kommissionen ved J. Samnadda og J. Hottiaux, som befuldmægtigede,

intervenient,

har

DOMSTOLEN (Anden Afdeling)

sammensat af formanden for Første Afdeling, R. Silva de Lapuerta (refererende dommer), som fungerende formand for Anden Afdeling, og dommerne J.L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev, C. Lycourgos og J.-C. Bonichot,

generaladvokat: Y. Bot

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

* Processprog: engelsk.

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 3. september 2015,

afsagt følgende

Dom

1 Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland har i stævningen nedlagt påstand om annullation af artikel 29 i og bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, om ændring af forordning (EU) nr. 913/2010 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010 (EUT L 348, s. 129, herefter »de anfægtede bestemmelser«).

Retsforskrifter

EU-retten

Forordning (EU) nr. 913/2010

2 Med hjemmel i artikel 91 TEUF fastsætter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (EUT L 276, s. 22) regler for etablering og organisering af internationale jernbanekorridorer til konkurrencebaseret jernbanegodstransport. Forordningen fastsætter ligeledes regler for valg, organisering og forvaltning af samt vejledende investeringsplanlægning for godstogskorridorer.

3 I henhold til artikel 2, stk. 2, litra a), i forordning nr. 913/2010 forstås ved »godstogskorridor« »alle udpegede jernbanestrækninger, herunder jernbanefærgelinjer, på medlemsstaternes område eller mellem disse, og i givet fald i europæiske tredjelande, som forbinder to eller flere terminaler langs en hovedrute for godstogstrafikken samt om nødvendigt alternative ruter og sektioner, som forbinder disse, herunder jernbaneinfrastruktur og -udstyr samt relevante tjenesteydelser […]«.

4 Kapitel II i forordning nr. 913/2010 indeholder regler for udpegning og forvaltning af to slags internationale godstogskorridorer, de første korridorer og yderligere korridorer. I medfør af forordningens artikel 3 gør de i bilaget nævnte medlemsstater de første godstogskorridorer, der er fastlagt i bilaget, driftsklare inden de datoer, der er fastsat heri, og underretter Europa-Kommissionen om etableringen heraf.

5 Bilaget til denne forordning indeholdt, i den affattelse, der gjaldt inden de ved forordning nr. 1316/2013 indførte ændringer, i listen over de første godstogskorridorer følgende korridor nr. 2:

2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam-Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]	Senest den 10. november 2013:

Forordning (EU) nr. 1315/2013, som ændret ved den delegerede forordning (EU) nr. 473/2014

6 Med hjemmel i artikel 172 TEUF fastlægger Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348, s. 1), som ændret ved Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 473/2014 af 17. januar 2014 (EUT L 136, s. 10, herefter »forordning nr. 1315/2013«), retningslinjer for udvikling af et transeuropæisk transportnet med en tostrenget struktur, som består af det samlede net og af hovednettet, hvor sidstnævnte etableres på grundlag af det samlede net. Denne forordning udpeger projekter af fælles interesse og specificerer, hvilke krav der skal opfyldes i forbindelse med forvaltning af det transeuropæiske transportnet.

7 Artikel 2 i forordning nr. 1315/2013 bestemmer:

»1. Denne forordning finder anvendelse på det transeuropæiske transportnet som vist på kortene i bilag I. Det transeuropæiske transportnetværk omfatter transportinfrastruktur og trafiktelematik (TA) samt foranstaltninger til fremme af en effektiv forvaltning og anvendelse af denne infrastruktur, og som muliggør etableringen og driften af bæredygtige og effektive transporttjenester.

2. Infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet omfatter infrastrukturen for jernbanetransport, transport ad indre vandveje, vejtransport, søtransport, lufttransport og multimodal transport, som fastsat i de relevante afsnit i kapitel II.«

8 I henhold til denne forordnings artikel 3, litra a), forstås ved »projekt af fælles interesse« »ethvert projekt, der udføres i henhold til kravene i denne forordning og i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning«. I denne artikels litra d) defineres begrebet »europæisk merværdi« som »værdien af et projekt, som ud over den potentielle værdi for den enkelte medlemsstat selv fører til en betydelig forbedring af transportforbindelser eller af transportstrømme mellem medlemsstaterne, som kan påvises i form af forbedring af effektivitet, bæredygtighed, konkurrenceevne eller samhørighed.

9 Den nævnte forordnings artikel 7 har følgende ordlyd:

»1. Projekter af fælles interesse skal bidrage til udviklingen af det transeuropæiske transportnet gennem oprettelse af ny transportinfrastruktur, gennem genopbygning og opgradering af de eksisterende transportinfrastrukturer og foranstaltninger til fremme af en ressourceeffektiv anvendelse af nettet.

2. Et projekt af fælles interesse skal:

a) bidrage til de målsætninger, der hører ind under mindst to af de fire kategorier i artikel 4

b) være i overensstemmelse med kapitel II og, hvis det vedrører hovednettet, desuden med kapitel III

c) være økonomisk levedygtigt på grundlag af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse

d) have en europæisk merværdi.

3. Et projekt af fælles interesse kan omfatte hele projektforløbet, herunder gennemførlighedsundersøgelser og tilladelsesprocedurer, gennemførelse og evaluering.

[…]«

10 I henhold til artikel 32, litra a), i forordning nr. 1315/2013, som fremgår af dennes kapitel II, skal medlemsstaterne lægge særlig vægt på projekter af fælles interesse, som både omfatter effektive godstransporttjenester, der anvender infrastrukturen i det samlede net, og bidrager til en reduktion af CO_2-udledningerne og andre negative påvirkninger af miljøet, og hvis formål er at gøre brugen af transportinfrastruktur mere bæredygtig, herunder at effektivisere forvaltningen heraf.

Forordning nr. 1316/2013

11 Med hjemmel i artikel 172 TEUF fastsætter forordning nr. 1316/2013 betingelser, metoder og procedurer for Unionens finansielle støtte til transeuropæiske net med henblik på at støtte projekter af fælles interesse inden for sektoren for transport-, telekommunikations- og energiinfrastrukturer.

12 I henhold til denne forordnings artikel 2, nr. 1), forstås ved »projekt af fælles interesse« bl.a. et projekt, der er udpeget i forordning nr. 1315/2013.

13 Forordningens artikel 29 bestemmer:

»I forordning (EU) nr. 913/2010 foretages følgende ændringer:

Bilaget til forordning (EU) nr. 913/2010 erstattes af teksten i bilag II til nærværende forordning. De reviderede godstogskorridorer er derfor fortsat omfattet af bestemmelserne i forordning (EU) nr. 913/2010.«

14 I dette bilag II, med titlen »liste over de første godstogskorridorer«, beskrives godstogskorridoren »Nordsøen – Middelhavet« således:

	Medlemsstater	Hovedruter	Etablering af godstogskorridorer:
»Nordsøen – Middelhavet«	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow(*)/Edinburgh(*)/Southampton(*)/Felixstowe(*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	Senest den 10. november 2013

Parternes påstande og proceduren for Domstolen

15 Det Forenede Kongerige har nedlagt følgende påstande:

— De anfægtede bestemmelser annulleres, for så vidt som korridor nr. 2, der fremgår af bilaget til forordning nr. 913/2010, nu korridoren »Nordsøen – Middelhavet« i forordning nr. 1316/2013, rækker ud over London.

— Europa-Parlamentet og Rådet for Den Europæiske Union tilpligtes at betale sagens omkostninger.

16 Parlamentet og Rådet har nedlagt følgende påstande:

— Frifindelse.

— Det Forenede Kongerige tilpligtes at betale sagens omkostninger.

17 Ved kendelse af 24. juli 2014 har Domstolens præsident givet Kommissionen tilladelse til at intervenere til støtte for Parlamentets og Rådets påstande.

Om søgsmålet

Formaliteten

18 Det Forenede Kongerige har gjort gældende, at de anfægtede bestemmelser er uafhængige af og kan udskilles fra resten af forordning nr. 1316/2013.

19 Parlamentet, Rådet og Kommissionen er enige i, at Det Forenede Kongeriges påstand om delvis annullation kan antages til realitetsbehandling.

20 Det fremgår af Domstolens faste praksis, at en EU-retsakt kun kan annulleres delvist, såfremt de elementer, der kræves annulleret, kan udskilles fra den øvrige retsakt (jf. domme Kommissionen mod Rådet, C-29/99, EU:C:2002:734, præmis 45, og Tyskland mod Kommissionen, C-239/01, EU:C:2003:514, præmis 33). Domstolen har gentagne gange fastslået, at dette krav om, at elementerne skal kunne udskilles, ikke er opfyldt, når en delvis annullation af en akt bevirker, at det materielle indhold heraf ændres (jf. dom Kommissionen mod Parlamentet og Rådet, C-427/12, EU:C:2014:170, præmis 16 og den deri nævnte retspraksis).

21 Besvarelsen af spørgsmålet, om de anfægtede bestemmelser i en EU-retsakt kan udskilles, afhænger af en prøvelse af disse bestemmelsers rækkevidde med henblik på at vurdere, om en annullation af disse ville ændre denne retsakts ånd eller materielle indhold (jf. dom Kommissionen mod Estland, C-505/09 P, EU:C:2012:179, præmis 112 og den deri nævnte retspraksis).

22 I nærværende sag skal det fastslås, at de anfægtede bestemmelser tilsigter andre formål end det, der forfølges med de øvrige bestemmelser i forordning nr. 1316/2013 og bilaget hertil.

23 EU-lovgiver har nemlig med forordning nr. 1316/2013 ønsket at lette og fremskynde sammenkoblingen af de europæiske net i både transport-, telekommunikations- og energisektoren ved at oprette en sammenkoblingsfacilitet. Den iværksatte facilitet tilsigter at fremme investering i de transeuropæiske net. Med henblik herpå fastsættes herved bl.a. betingelser, metoder og procedurer for Unionens finansielle støtte til disse net.

24 De anfægtede bestemmelser er derimod forskellige herfra, for så vidt som de kun vedrører en afgrænsning af de første godstogskorridorer, som blev fastsat ved forordning nr. 913/2010. De kan dermed udskilles fra resten af forordning nr. 1316/2013, således at deres lovlighed kan undersøges særskilt.

25 På denne baggrund kan Det Forenede Kongeriges søgsmål angående en påstand om delvis annullation af forordning nr. 1316/2013 antages til realitetsbehandling, eftersom en annullation af de anfægtede bestemmeler ikke ændrer selve det materielle indhold af denne forordning.

Om realiteten

Parternes argumenter

26 Med de to fremsatte anbringender, der skal behandles samlet, har Det Forenede Kongerige gjort følgende gældende:

— Udvidelserne af de første godstogskorridorer, som følger af artikel 29 i forordning nr. 1316/2013, opfylder de i artikel 170 TEUF fastsatte mål i forhold til den transeuropæiske transportpolitik. Da artikel 170 TEUF – 172 TEUF således udgør særlige bestemmelser med henblik på sådanne foranstaltninger, kan foranstaltningerne kun vedtages på grundlag af disse bestemmelser.

— Udvidelserne af de første godstogskorridorer, som følger af artikel 29 i forordning nr. 1316/2013, er projekter af fælles interesse i artikel 171, stk. 1, TEUF's forstand og vedrører hver medlemsstats område, hvilke er forpligtet til at deltage i etableringen heraf. Disse udvidelser er, for så vidt som de vedrører Det Forenede Kongerige, blevet vedtaget i strid med kravet om godkendelse fra den berørte medlemsstat i artikel 172, stk. 2, TEUF.

27 Det Forenede Kongerige har indledningsvis anført, at spørgsmålet i nærværende sag er, om de anfægtede bestemmelser samlet set i overvejende grad udgør »net«-foranstaltninger i modsætning til en foranstaltning for »den fælles politik for nettet/det indre marked«. Forordning nr. 913/2010 har til formål at bidrage til udviklingen af en ordning med konkurrencebaseret og effektiv godstransport, hvilket således forfølger målene i artikel 91 TEUF. Ændringen af listen over de første godstogskorridorer, der fremgår af bilaget til denne forordning, kan derimod kun støttes på EU's politik om de transeuropæiske transportnet.

28 Det Forenede Kongerige har anført, at udvidelserne af de første godstogskorridorer, der fremgår af artikel 29 i forordning nr. 1316/2013, er grundlæggende for at etablere disse net. Disse udvidelser har derfor til formål at opfylde de mål, der er fastsat i artikel 170 TEUF, hvis formål er at etablere og udvikle de transeuropæiske net i bl.a. transportsektoren for at fremme de nationale nets indbyrdes sammenkobling og interoperabilitet og adgangen til disse net. Udvidelserne af godstogskorridorerne er en del af disse formål. Følgelig skulle de anfægtede bestemmelser have været vedtaget i henhold til artikel 171 TEUF og 172 TEUF.

29 Det Forenede Kongerige har anført, at eftersom korridoren »Nordsøen-Middelhavet« i disse bestemmelser udpeges som en af de første godstogskorridorer, udgør udvidelsen heraf et »projekt af fælles interesse« som omhandlet i artikel 171 TEUF og 172 TEUF. Et sådant projekt skal således støttes på en cost-benefit-analyse på socioøkonomisk plan, som det er foreskrevet i artikel 7, stk. 2, litra c), i forordning nr. 1315/2013.

30 Det Forenede Kongerige har anført, at den i forordning nr. 913/2010 fastsatte procedure for valg af yderligere godstogskorridorer tager hensyn til, om etableringen af en korridor vil indebære en uforholdsmæssig stor byrde for den berørte medlemsstat, idet det anerkendes, at en medlemsstat ikke er forpligtet til at deltage i etableringen af en sådan korridor, hvis den har et banenet med en anden sporvidde end Unionens hovedbanenet.

31 Det Forenede Kongerige har gjort gældende, at den omstændighed, at hovednetkorridorer er et instrument til fremme af en koordineret gennemførelse af hovednettet i overensstemmelse med artikel 42 i forordning nr. 1315/2013, og at de ikke kræver, at der skal oprettes nye infrastrukturer, ikke udelukker, at de kan kvalificeres som »projekter af fælles interesse«.

32 Det Forenede Kongerige har gjort gældende, at udvidelsen af de første godstogskorridorer, som fremgik af de anfægtede bestemmelser, under alle omstændigheder er »projekter af fælles interesse« som omhandlet i artikel 171, stk. 1, TEUF og artikel 172, stk. 2, TEUF, der vedrører medlemsstatens område, hvilken er forpligtet til at deltage i etableringen heraf. Det følger heraf, at udvidelsen af disse korridorer, for så vidt som de vedrører Det Forenede Kongerige, er blevet vedtaget i strid med det krav om godkendelse fra den berørte medlemsstat, som er fastsat i artikel 172, stk. 2, TEUF.

33 Parlamentet har anført, at formålet med samt det vigtigste og fremherskende formål eller led i forordning nr. 1316/2013 består i at tildele finansiel bistand fra Unionen til de transeuropæiske net som fastsat i forordningens artikel 1. De anfægtede bestemmelser forfølger kun et sekundært formål, nemlig ændringen af forordning nr. 913/2010, for at tilpasse listen over de første godstogskorridorer til hovednetkorridorerne. Følgelig er forordning nr. 1316/2013 med føje alene støttet på artikel 172 TEUF, selv om den foreskriver en ændring af forordning nr. 913/2010, som, hvis den var genstand for en selvstændig retsakt, skulle støttes på artikel 91 TEUF.

34 Parlamentet har gjort gældende, at enhver foranstaltning, der fremmer den eksisterende infrastruktur, ikke kan kvalificeres som et »projekt af fælles interesse«. Inden for rammerne af artikel 172 TEUF kan begrebet »projekt« ikke anses for at omfatte rene koordineringsinstrumenter med henblik på at sikre hurtige svar til ansøgere, som ønsker at benytte en jernbanekanal.

35 Parlamentet har på denne baggrund konkluderet, at EU-lovgiver, idet der i nærværende sag ikke er tale om et »projekt af fælles interesse« som omhandlet i artikel 171 TEUF og 172 TEUF, ikke var forpligtet til at indhente Det Forenede Kongeriges godkendelse i medfør af artikel 172, stk. 2, TEUF.

36 Rådet har gjort gældende, at Det Forenede Kongerige ikke har godtgjort, at udvidelserne af de første godstogskorridorer tilsigter at gennemføre formålene med forordning nr. 1315/2013. Udvidelserne af godstogskorridorerne »Nordsøen – Middelhavet« ud over London udgør ikke »projekter af fælles interesse« som omhandlet i artikel 171 TEUF og 172 TEUF. Der er derfor ikke grundlag for at indhente Det Forenede Kongeriges samtykke i overensstemmelse med artikel 172, stk. 2, TEUF.

37 Rådet har gjort gældende, at EU-lovgiver kan ændre listen over de første godstogskorridorer ved at benytte den samme procedure som den, der tidligere blev anvendt, hvis den finder det hensigtsmæssigt, eller nødvendigt, med henblik på at sikre samhørigheden mellem godstogskorridorerne og hovednetkorridorerne. Som led i ændringen af listen over de første godstogskorridorer har EU-lovgiver i fodnoterne (+) og (*) i bilag II til forordning nr. 1316/2013 søgt med henblik på oprettelsen af de første godstogskorridorer at anvende den procedure, der blev anvendt for at oprette de yderligere godstogskorridorer, idet ændringen af de første godstogskorridorer blev underkastet en markedsundersøgelse, og der blev fastsat en nødvendig overgangsperiode for etableringen af dem.

38 Rådet har anført, at forordning nr. 913/2010 hverken indeholder retningslinjer vedrørende de transeuropæiske net eller definerer projekter af fælles interesse. Denne forordning hører alene under transportpolitikken og definerer godstogskorridorerne som et instrument til koordinering og drift af de eksisterende jernbanestrækninger.

39 Kommissionen har gjort gældende, at de anfægtede bestemmelser ikke er omfattet af det materielle anvendelsesområde for forordning nr. 1316/2013. Disse bestemmelser udgør en ændring af forordning nr. 913/2010, hvis retsgrundlag er artikel 91 TEUF. Disse bestemmelser er som sådan stadig reguleret ved forordning nr. 913/2010.

40 Kommissionen har anført, at de første godstogskorridorer, som er omhandlet af de anfægtede bestemmelser, ikke forfølger formålet med artikel 170 TEUF og heller ikke kan anses for at være »projekter af fælles interesse« i denne bestemmelses forstand. Hovedformålet med og hovedindholdet af forordning nr. 1316/2013 vedrører støtte til projekter af fælles interesse, som er fastsat i bestemmelserne i forordning nr. 1315/2013.

41 Kommissionen har anført, at hovedformålet med forordning nr. 913/2013 er at gennemføre transportpolitikken. Den fastsætter reglerne for etablering og organisering af godstogskorridorer samt for valg, forvaltning og vejledende investeringsplanlægning for disse korridorer. Bestemmelserne om godstogskorridorerne er således i det væsentlige koordinerings- og forvaltningsinstrumenter, der tilsigter, at jernbanegodstransporten fungerer bedst muligt og er så konkurrencedygtig som muligt.

Domstolens bemærkninger

42 Det Forenede Kongerige har med den argumentation, det har fremført til støtte for sine to anbringender, i det væsentlige gjort gældende, at udvidelsen af den pågældende godstogskorridor, som er fastsat ved de anfægtede bestemmelser, udgør et projekt af fælles interesse som omhandlet i artikel 171, stk. 1, tredje led, TEUF og artikel 172, stk. 2, TEUF, sammenholdt med artikel 170 TEUF. Eftersom denne udvidelse vedrører den pågældende medlemsstats område, skulle den være vedtaget efter dennes godkendelse i overensstemmelse med artikel 172, stk. 2, TEUF.

43 Det bemærkes, at begrebet »projekt af fælles interesse«, som fremgår af disse bestemmelser, ikke er defineret i EUF-traktaten.

44 Det fremgår nemlig af artikel 171, stk. 1, første og tredje led, TEUF, at Unionen med henblik på virkeliggørelsen af målene i artikel 170 TEUF skal opstille retningslinjer, at disse retningslinjer skal fastlægge projekter af fælles interesse, og at Unionen kan støtte disse projekter. Artikel 172, stk. 1, TEUF bestemmer endvidere, at Parlamentet og Rådet vedtager disse retningslinjer efter den almindelige lovgivningsprocedure og efter høring af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Den Europæiske Unions Regionsudvalg.

45 Det følger heraf, at det påhviler EU-institutionerne at vedtage retningslinjer og dermed at fastlægge projekter af fælles interesse vedrørende oprettelse og udvikling af transeuropæiske net på transport-, telekommunikations- og energiinfrastrukturområdet som omhandlet i artikel 170, stk. 1, TEUF.

46 I det foreliggende tilfælde skal det hvad angår transportinfrastrukturerne fastslås, at Parlamentet og Rådet har udøvet de beføjelser, som de er tildelt ved disse bestemmelser, da de vedtog forordning nr. 1315/2013, der fastsætter retningslinjer for udvikling af et transeuropæisk transportnet med en tostrenget struktur, som består af det samlede net og af hovednettet. Denne forordning udpeger med henblik herpå projekter af fælles interesse som hovedinstrument til at gennemføre dette transeuropæiske net.

47 I henhold til artikel 3, litra a), i forordning nr. 1315/2013 forstås ved »projekt af fælles interesse« ethvert projekt, der udføres i henhold til kravene i denne forordning og i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning. Dette begreb er detaljeret beskrevet i denne forordnings artikel 7 og nærmere forklaret i 9. og 19.-33. betragtning hertil.

48 Det fremgår i den forbindelse af disse forhold, at »[p]rojekter af fælles interesse skal bidrage til udviklingen af det transeuropæiske transportnet gennem oprettelse af ny transportinfrastruktur, gennem genopbygning og opgradering af de eksisterende transportinfrastrukturer«. Det præciseres heri, at sådanne projekter navnlig skal være økonomisk levedygtige på grundlag af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse samt have en »europæisk merværdi«.

49 Endvidere defineres begrebet »europæisk merværdi« i artikel 3, litra d), i forordning nr. 1315/2013 som »den værdi af et projekt, som ud over den potentielle værdi for den enkelte medlemsstat selv fører til en betydelig forbedring af transportforbindelser eller af transportstrømme mellem medlemsstaterne, som kan påvises i form af forbedring af effektivitet, bæredygtighed, konkurrenceevne eller samhørighed«.

50 Projekter af fælles interesses innovative funktion og tværgående karakter bekræftes af artikel 32, litra a), i forordning nr. 1315/2013, som vedrører sådanne projekters bidrag til en reduktion af CO_2 -udledningerne og andre negative påvirkninger af miljøet, og hvis formål er at gøre brugen af transportinfrastruktur mere bæredygtig.

51 I overensstemmelse med formålet om at bidrage til oprettelse og udvikling af transeuropæiske net på transportinfrastrukturområdet som omhandlet i artikel 170, stk. 1, TEUF følger det desuden af ottende betragtning til denne forordning, at det transeuropæiske transportnet bør udvikles gennem oprettelse af en ny transportinfrastruktur, gennem genopbygning og opgradering af eksisterende infrastruktur og gennem foranstaltninger til fremme af en ressourceeffektiv anvendelse heraf.

52 Selv om det er korrekt, at anerkendelsen af en foranstaltning som et projekt af fælles interesse ikke kræver, at der oprettes en ny transportinfrastruktur, skal et sådant projekt dog medføre en investering, som i det mindste tilsigter at genoprette eller opgradere en eksisterende infrastruktur med henblik på at gøre den mere effektiv og bedre, som det fremgår af artikel 7 i forordning nr. 1315/2013.

53 Endelig fremgår det af artikel 48, stk. 1, i forordning nr. 1315/2013, som kun omtaler »en passende koordination mellem hovednetkorridorerne og godstogskorridorerne«, at Parlamentet og Rådet ved udøvelsen af de beføjelser, som de er givet i henhold til artikel 171, stk. 1, TEUF og artikel 172, stk. 1, TEUF, fandt, at godstogskorridorerne ikke var omfattet af de projekter af fælles interesse, som var udpeget i denne forordning.

54 På baggrund af disse betragtninger kan Det Forenede Kongerige følgelig ikke påberåbe sig, at der blev etableret et projekt af fælles interesse ved de anfægtede bestemmelser.

55 Særligt bestemmer forordning nr. 913/2010 end ikke om de eksisterende godstogskorridorer, at de skal udvikles som infrastrukturprojekter. De økonomiske operatører har nemlig flere forvaltningsinstrumenter til disse korridorer, for at de kan udnytte de pågældende jernbanespor mere effektivt og således forbedre den måde, hvorpå jernbanetransporten fungerer. Oprettelsen af sådanne korridorer tilsigter således at sikre en bedre trafikkoordinering på de udpegede jernbanestrækninger i overensstemmelse med de forvaltningsprincipper, der er fastsat i bestemmelserne i forordning nr. 913/2010.

56 I den forbindelse tilsigter denne forordnings artikel 8 samt bestemmelserne i dens kapitel IV ved en koordinering mellem netforvalterne at oprette en enklere tildeling af godstogskorridorer med en »one-stop-shop«, som giver de økonomiske operatører svar på deres anmodninger om at benytte disse korridorer, samtidig med at den administrative byrde forbundet hermed reduceres.

57 Formålet med at rationalisere tildelingen af transportkapacitet til disse korridorer bekræftes ved, at der er etableret forvaltningsorganer, der skal sikre en jernbanetrafikkoordinering og -forvaltning langs hver godskorridor.

58 Begrebet »projekt af fælles interesse« som omhandlet i artikel 171, stk. 1, TEUF og artikel 172, stk. 2, TEUF dækker derimod projekter, som går ud over stadiet for alene at være en mekanisme til trafikkoordinering, og som indebærer en forbedring af kvaliteten af den første godstogskorridors struktur.

59 Dette er ikke tilfældet med de anfægtede bestemmelser, som alene foreskriver en tilpasning af den pågældende godstogskorridor til hovednettets korridor, hvis oprettelse ved forordning nr. 913/2010 i øvrigt blev godkendt af Det Forenede Kongerige. De anfægtede bestemmelser hører således ikke under begrebet »projekt af fælles interesse« som omhandlet i artikel 171, stk. 1, TEUF og artikel 172, stk. 2, TEUF.

60 Det følger af de ovenstående betragtninger, at begrebet »projekt af fælles interesse« som omhandlet i de nævnte bestemmelser i EUF-traktaten skal fortolkes således, at det ikke finder anvendelse på et projekt, der blot forlænger en eksisterende godstogskorridor.

61 Følgelig er den første betingelse om, at der skal foreligge et projekt af fælles interesse som fastsat i artikel 172, stk. 2, TEUF, ikke opfyldt.

62 Eftersom de to betingelser er kumulative, er det ikke fornødent at undersøge den anden betingelse, der fremgår af artikel 172, stk. 2, TEUF, og hvorefter et projekt af fælles interesse, som vedrører en medlemsstats område, kræver den pågældende medlemsstats godkendelse.

63 Det Forenede Kongeriges to anbringender skal dermed forkastes.

64 Det følger af det ovenstående, at Europa-Parlamentet og Rådet for Den Europæiske Union skal frifindes.

Sagens omkostninger

65 I henhold til artikel 138, stk. 1, i Domstolens procesreglement pålægges det den tabende part at betale sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. Da Parlamentet og Rådet har nedlagt påstand om, at Det Forenede Kongerige tilpligtes at betale sagens omkostninger, og dette har tabt sagen, bør det pålægges Det Forenede Kongerige at betale sagens omkostninger. I overensstemmelse med procesreglementets artikel 140, stk. 1, bærer Kommissionen sine egne omkostninger.

På grundlag af disse præmisser udtaler og bestemmer Domstolen (Anden Afdeling):

1) Europa-Parlamentet og Rådet for Den Europæiske Union frifindes.

2) Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland bærer sine egne omkostninger og betaler Parlamentets og Rådets omkostninger.

3) Europa-Kommissionen bærer sine egne omkostninger.

Underskrifter