Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δεύτερο τμήμα)

της 12ης Νοεμβρίου 2015*

«Προσφυγή ακυρώσεως — Κανονισμός (ΕΕ) 1316/2013 για τη σύσταση της διευκολύνσεως "Συνδέοντας την Ευρώπη" — Σχέδια κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν το έδαφος κράτους μέλους — Έγκριση του εν λόγω κράτους — Επέκταση σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου — Νομική βάση — Άρθρα 171 ΣΛΕΕ και 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ»

Στην υπόθεση C-121/14,

με αντικείμενο προσφυγή ακυρώσεως δυνάμει του άρθρου 263 ΣΛΕΕ, ασκηθείσα στις 12 Μαρτίου 2014,

Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, εκπροσωπούμενο από τους M. Holt και L. Christie, επικουρούμενους από την D. J. Rhee, barrister,

προσφεύγον,

κατά

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, εκπροσωπούμενου από τους A. Τρουπιώτη και M. Sammut,

Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκπροσωπούμενου από τις Z. Kupčová και Ε. Χατζηιωακειμίδου,

καθών

υποστηριζόμενων από

την **Ευρωπαϊκή Επιτροπή**, εκπροσωπούμενη από τις J. Samnadda και J. Hottiaux,

παρεμβαίνουσα,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα),

συγκείμενο από τους R. Silva de Lapuerta (εισηγήτρια), πρόεδρο του πρώτου τμήματος, προεδρεύουσα του δευτέρου τμήματος, J. L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev, K. Λυκούργο και J.-C. Bonichot, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Y. Bot

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 3ης Σεπτεμβρίου 2015,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με το δικόγραφο της προσφυγής του, το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας ζητεί την ακύρωση του άρθρου 29 και του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) 680/2007 και (ΕΚ) 67/2010 (ΕΕ L 348, σ. 129, στο εξής: προσβαλλόμενες διατάξεις).

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Ο κανονισμός (ΕΕ) 913/2010

2 Στηριζόμενος στο άρθρο 91 ΣΛΕΕ, ο κανονισμός (ΕΕ) 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 276, σ. 22), θεσπίζει κανόνες σχετικούς με τη δημιουργία και την οργάνωση διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές. Θεσπίζει επίσης κανόνες για την επιλογή, την οργάνωση και τη διαχείριση των εμπορευματικών διαδρόμων, καθώς και για τον ενδεικτικό σχεδιασμό των σχετικών επενδύσεων.

3 Κατά το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 913/2010, ως «εμπορευματικός διάδρομος» ορίζεται «το σύνολο των καθορισμένων σιδηροδρομικών γραμμών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών πορθμειακών γραμμών, στην επικράτεια ή μεταξύ κρατών μελών και, κατά περίπτωση, σε ευρωπαϊκές τρίτες χώρες, οι οποίες συνδέουν δύο ή περισσότερους τερματικούς σταθμούς κατά μήκος βασικής διαδρομής του εμπορευματικού διαδρόμου και, κατά περίπτωση, οι παρακαμπτήριες γραμμές και οι γραμμές που τις συνδέουν, συμπεριλαμβανομένων της σιδηροδρομικής υποδομής και του εξοπλισμού της, καθώς και των σχετικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών […]».

4 Το κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού 913/2010 περιέχει τους κανόνες για τον καθορισμό και τη διοίκηση δύο σειρών των διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, τους αρχικούς διαδρόμους και τους περαιτέρω διαδρόμους. Κατά το άρθρο 3 του κανονισμού αυτού, τα κράτη μέλη που αναγράφονται στο παράρτημα πρέπει, μέχρι τις τασσόμενες προθεσμίες, να θέσουν σε λειτουργία τους αρχικούς εμπορευματικούς διαδρόμους που απαριθμούνται στο εν λόγω παράρτημα και να ενημερώσουν την Επιτροπή για τη δημιουργία τους.

5 Το παράρτημα του εν λόγω κανονισμού, ως είχε πριν τροποποιηθεί με τον κανονισμό 1316/2013, παρέθετε, στον κατάλογο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, τον διάδρομο 2 ως εξής:

2.	NL, BE, LU, FR	Ρότερνταμ-Αμβέρσα-Λουξεμβούργο-Μετς-Ντιζόν-Λιόν/[Βασιλεία]	Ο διάδρομος θα δημιουργηθεί μέχρι τις 10 Νοεμβρίου 2013.

Ο κανονισμός (ΕΕ) 1315/2013, όπως τροποποιήθηκε με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 473/2014

6 Στηριζόμενος στο άρθρο 172 ΣΛΕΕ, ο κανονισμός (ΕΕ) 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 473/2014 της Επιτροπής, της 17ης Ιανουαρίου 2014 (ΕΕ L 136, σ. 10, στο εξής: κανονισμός 1315/2013), χαράσσει προσανατολισμούς για την ανάπτυξη διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που περιλαμβάνει δομή δύο επιπέδων, αποτελούμενη από το εκτεταμένο δίκτυο και το κεντρικό δίκτυο, το οποίο βασίζεται στο εκτεταμένο δίκτυο. Ο κανονισμός αυτός καθορίζει τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος και προσδιορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να τηρούνται για τη διαχείριση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

7 Το άρθρο 2 του κανονισμού 1315/2013 ορίζει τα εξής:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, όπως εκτίθεται στους χάρτες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών περιλαμβάνει τις υποδομές μεταφοράς και τις τηλεματικές εφαρμογές, καθώς και μέτρα προώθησης της αποτελεσματικής διαχείρισης και χρήσης αυτών των υποδομών και μέτρα που επιτρέπουν την καθιέρωση και λειτουργία βιώσιμων και αποδοτικών υπηρεσιών μεταφοράς.

2. Η υποδομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών συνίσταται στην υποδομή για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, την εσωτερική ναυσιπλοΐα, τις οδικές μεταφορές, τις θαλάσσιες μεταφορές, τις αεροπορικές μεταφορές και τις συνδυασμένες μεταφορές, όπως ορίζεται στα σχετικά τμήματα του Κεφαλαίου ΙΙ.»

8 Κατά το άρθρο 3, στοιχείο α', του κανονισμού αυτού, ως «έργο κοινού ενδιαφέροντος» νοείται «οποιοδήποτε έργο διεξάγεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις και σε συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού». Το εν λόγω άρθρο, στοιχείο δ', ορίζει την έννοια της «ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας» ως την «αξία ενός έργου η οποία, επιπλέον της δυνητικής αξίας για το αντίστοιχο κράτος μέλος μεμονωμένα, οδηγεί σε σημαντική βελτίωση είτε των συνδέσεων είτε της ροής των μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών, η οποία μπορεί να καταδειχθεί με αναφορά σε βελτιώσεις όσον αφορά την απόδοση, τη βιωσιμότητα, την ανταγωνιστικότητα ή τη συνοχή.

9 Το άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού έχει ως εξής:

«1. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με την κατασκευή νέων υποδομών μεταφοράς, την αποκατάσταση και την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς και με μέτρα προώθησης της αποδοτικής αξιοποίησης των πόρων του δικτύου.

2. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος:

α) εξυπηρετούν την επίτευξη των στόχων που εμπίπτουν σε τουλάχιστον δύο από τις τέσσερις κατηγορίες του άρθρου 4·

β) πληρούν τις διατάξεις του Κεφαλαίου ΙΙ και, εφόσον πρόκειται για έργα του κεντρικού δικτύου, πληρούν επίσης τις διατάξεις του Κεφαλαίου ΙΙΙ·

γ) είναι οικονομικά βιώσιμα, βάσει ανάλυσης του κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους·

δ) παράγουν ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία.

3. Ένα έργο κοινού ενδιαφέροντος μπορεί να περιλαμβάνει ολόκληρο τον κύκλο υλοποίησης, στον οποίο συμπεριλαμβάνονται μελέτες σκοπιμότητας και διαδικασίες αδειοδότησης, εκτέλεσης και αξιολόγησης του σχεδίου.

[...]»

10 Κατά το άρθρο 32, στοιχείο α', του κανονισμού 1315/2013, το οποίο περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού αυτού, τα κράτη μέλη μεριμνούν ιδιαίτερα για τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος τα οποία παρέχουν αποτελεσματικές εμπορευματικές μεταφορές με χρήση της υποδομής του εκτεταμένου δικτύου και τα οποία συμβάλλουν συγχρόνως στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και άλλων αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, έχουν δε σκοπό τη βελτίωση της βιώσιμης χρήσεως των υποδομών μεταφοράς, καθώς και την αποτελεσματική διαχείρισή τους.

Ο κανονισμός 1316/2013

11 Στηριζόμενος στο άρθρο 172 ΣΛΕΕ, ο κανονισμός 1316/2013 καθορίζει τις προϋποθέσεις, τις μεθόδους και τις διαδικασίες παροχής δημοσιονομικής ενισχύσεως από την Ένωση για τα διευρωπαϊκά δίκτυα, ώστε να υποστηρίζονται σχέδια υποδομών κοινού ενδιαφέροντος στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας.

12 Κατά το άρθρο 2, σημείο 1, του κανονισμού αυτού, ως «έργο κοινού ενδιαφέροντος» νοείται, μεταξύ άλλων, κάθε έργο που προσδιορίζεται στον κανονισμό 1315/2013.

13 Το άρθρο 29 του εν λόγω κανονισμού ορίζει τα εξής:

«Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 τροποποιείται ως εξής:

Το Παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) 913/2010 αντικαθίσταται από το κείμενο του Παραρτήματος ΙΙ του παρόντος κανονισμού. Κατά συνέπεια, οι τροποποιημένοι σιδηροδρομικοί διάδρομοι εμπορευματικών μεταφορών συνεχίζουν να υπάγονται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 913/2010».

14 Στο εν λόγω παράρτημα ΙΙ, τιτλοφορούμενο «κατάλογος αρχικών εμπορευματικών διαδρόμων», ο σιδηροδρομικός εμπορευματικός διάδρομος «Βόρεια Θάλασσα-Μεσόγειος», περιγράφεται ως εξής:

	Κράτη μέλη	Βασικές διαδρομές	Καθορισμός των εμπορευματικών διαδρόμων
«Βόρεια Θάλασσα - Μεσόγειος»	ΚΧ, ΒΕ, ΛΞ, ΓΑ, ΗΒ(+)	Γλασκόβη (*)/Εδιμβούργο (*)/Σαουθάμπτον (*)/Felixstowe (*)-Λονδίνο (+)/Δουνκέρκη (+)/Λίλ (+)/Λιέγη(+) /Παρίσι(+)/Άμστερνταμ (+)-Ρότερνταμ-Zeebrugge (+)/Αμβέρσα-Λουξεμβούργο-Μες-Ντιζόν-Λυόν/ [Βασιλεία]-Μασσαλία(+)	Έως τις 10 Νοεμβρίου 2013

Αιτήματα των διαδίκων και διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

15 Το Ηνωμένο Βασίλειο ζητεί από το Δικαστήριο:

— να ακυρώσει τις προσβαλλόμενες διατάξεις, καθόσον επεκτείνουν πέραν του Λονδίνου τον διάδρομο 2 που προβλέπεται στο παράρτημα του κανονισμού 913/2010, ο οποίος κατέστη διάδρομος «Βόρεια Θάλασσα-Μεσόγειος» στον κανονισμό 1316/2013, και

— να καταδικάσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα δικαστικά έξοδα.

16 Το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ζητούν από το Δικαστήριο:

— να απορρίψει την προσφυγή και

— να καταδικάσει το Ηνωμένο Βασίλειο στα δικαστικά έξοδα.

17 Με απόφαση του Προέδρου του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2014, επετράπη στην Επιτροπή να παρέμβει υπέρ του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Επί της προσφυγής

Επί του παραδεκτού

18 Το Ηνωμένο Βασίλειο φρονεί ότι οι προσβαλλόμενες διατάξεις είναι αυτοτελείς και μπορούν να διαχωρισθούν από τον υπόλοιπο κανονισμό 1316/2013.

19 Το Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και η Επιτροπή συμφωνούν ότι το αίτημα μερικής ακυρώσεως που έχει υποβάλει το Ηνωμένο Βασίλειο είναι παραδεκτό.

20 Από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι η μερική ακύρωση πράξεως της Ένωσης είναι δυνατή μόνον εφόσον τα στοιχεία των οποίων ζητείται η ακύρωση είναι δυνατόν να διαχωρισθούν από την υπόλοιπη πράξη (βλ. αποφάσεις Επιτροπή κατά Συμβουλίου, C-29/99, EU:C:2002:734, σκέψη 45, και Γερμανία κατά Επιτροπής, C-239/01, EU:C:2003:514, σκέψη 33). Το Δικαστήριο έχει κρίνει κατ' επανάληψη ότι η ανωτέρω επιταγή περί δυνατότητας διαχωρισμού δεν πληρούται όταν η μερική ακύρωση μιας πράξεως θα είχε ως αποτέλεσμα να μεταβληθεί η ουσία της πράξεως αυτής (βλ. απόφαση Επιτροπή κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, C-427/12, EU:C:2014:170, σκέψη 16 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

21 Ο έλεγχος της δυνατότητας διαχωρισμού στοιχείων μιας πράξεως της Ένωσης προϋποθέτει την εξέταση του περιεχομένου τους, προκειμένου να εκτιμηθεί αν η ακύρωση των στοιχείων αυτών θα μετέβαλλε το πνεύμα και την ουσία την εν λόγω πράξεως (βλ. απόφαση Επιτροπή κατά Εσθονίας, C-505/09 P, EU:C:2012:179, σκέψη 112 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

22 Εν προκειμένω, διαπιστώνεται ότι οι προσβαλλόμενες διατάξεις επιδιώκουν διαφορετικούς σκοπούς από τον επιδιωκόμενο με τις άλλες διατάξεις του κανονισμού 1316/2013 και του παραρτήματός του.

23 Πράγματι, με τον κανονισμό 1316/2013, ο νομοθέτης της Ένωσης επιθυμεί να διευκολύνει και να επιταχύνει τη διασύνδεση των δικτύων στην Ευρώπη, στους τομείς τόσο των μεταφορών όσο και των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας, διά της συστάσεως μιας διευκολύνσεως διασυνδέσεως. Η

συσταθείσα διευκόλυνση σκοπεί στην προώθηση των επενδύσεων στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων. Προς τούτο, καθορίζει μεταξύ άλλων τις προϋποθέσεις, τις μεθόδους και τις διαδικασίες χορηγήσεως χρηματοδοτικής ενισχύσεως από την Ένωση προς τα εν λόγω δίκτυα.

24 Αντιθέτως, οι προσβαλλόμενες διατάξεις είναι αυτοτελείς, καθόσον αφορούν μόνον την οριοθέτηση των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, τους οποίους προβλέπει ο κανονισμός 913/2010. Συνεπώς, είναι δυνατό να διαχωρισθούν από τον υπόλοιπο κανονισμό 1316/2013, οπότε η νομιμότητά τους μπορεί να εξετασθεί χωριστά.

25 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεδομένου ότι η ακύρωση των εν λόγω διατάξεων ουδόλως μεταβάλλει την ουσία καθεαυτή του κανονισμού 1316/2013, η προσφυγή του Ηνωμένου Βασιλείου με αίτημα τη μερική ακύρωσή του είναι παραδεκτή.

Επί της ουσίας

Επιχειρηματολογία των διαδίκων

26 Με τους δύο προβαλλόμενους λόγους ακυρώσεως, οι οποίοι πρέπει να εξετασθούν από κοινού, το Ηνωμένο Βασίλειο υποστηρίζει τα εξής:

— με τις επεκτάσεις των αρχικών εμπορευματικών διαδρόμων τις οποίες προβλέπει το άρθρο 29 του κανονισμού 1316/2013 επιδιώκεται η υλοποίηση των σκοπών του άρθρου 170 ΣΛΕΕ για τη διευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών. Κατά συνέπεια, δεδομένου ότι τα άρθρα 170 ΣΛΕΕ έως 172 ΣΛΕΕ αποτελούν ειδικές διατάξεις για τέτοια μέτρα, τα εν λόγω μέτρα μπορούν ληφθούν μόνο βάσει των διατάξεων αυτών·

— οι επεκτάσεις των αρχικών εμπορευματικών διαδρόμων που προβλέπει το άρθρο 29 του κανονισμού 1316/2013 είναι «σχέδια κοινού ενδιαφέροντος», κατά την έννοια του άρθρου 171, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και αφορούν το έδαφος καθενός από τα κράτη μέλη που υποχρεούνται να συμμετάσχουν στη δημιουργία τους. Οι εν λόγω επεκτάσεις, καθόσον αφορούν το Ηνωμένο Βασίλειο, έχουν προβλεφθεί κατά παράβαση της απαιτήσεως περί εγκρίσεως του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους, κατά το άρθρο 172, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ.

27 Το Ηνωμένο Βασίλειο παρατηρεί, κατ' αρχάς, ότι, στην υπό κρίση υπόθεση, τίθεται το ζήτημα αν οι προσβαλλόμενες διατάξεις θεωρούμενες ως σύνολο συνιστούν, πρωταρχικώς, μέτρα σχετικά με τα «δίκτυα», κατ' αντιδιαστολήν προς τα μέτρα «κοινής πολιτικής των δικτύων/ενιαίας αγοράς». Ο κανονισμός 913/2010 έχει ως σκοπό να συμβάλει στην ανάπτυξη ενός ανταγωνιστικού συστήματος σιδηροδρομικής μεταφοράς και, συνεπώς, επιδιώκει την υλοποίηση των σκοπών του άρθρου 91 ΣΛΕΕ. Αντιθέτως, η τροποποίηση του καταλόγου των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων που περιλαμβάνεται στο παράρτημα του κανονισμού αυτού είναι δυνατό να στηρίζεται μόνο στην πολιτική της Ένωσης για τα διευρωπαϊκά μεταφορικά δίκτυα.

28 Το Ηνωμένο Βασίλειο επισημαίνει ότι οι επεκτάσεις των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων τις οποίες προβλέπει το άρθρο 29 του κανονισμού 1316/2013 είναι ουσιώδεις για τη δημιουργία των εν λόγω δικτύων. Συνεπώς, οι επεκτάσεις αυτές συντελούν στην υλοποίηση των σκοπών του άρθρου 170 ΣΛΕΕ, που συνίστανται στη δημιουργία και την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων, επί παραδείγματι στον τομέα των μεταφορών, προκειμένου να προωθηθεί η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων και η πρόσβαση στα δίκτυα αυτά. Οι επεκτάσεις των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων αποτελούν μέρος των σκοπών αυτών. Ως εκ τούτου, οι προσβαλλόμενες διατάξεις έπρεπε να έχουν θεσπισθεί βάσει των άρθρων 171 ΣΛΕΕ και 172 ΣΛΕΕ.

29 Το Ηνωμένο Βασίλειο εκτιμά ότι, δεδομένου ότι οι διατάξεις αυτές προσδιορίζουν τον διάδρομο «Βόρεια Θάλασσα-Μεσόγειος» ως έναν από τους αρχικούς εμπορευματικούς διαδρόμους, η επέκτασή του συνιστά «σχέδιο κοινού ενδιαφέροντος», υπό την έννοια των άρθρων 171 ΣΛΕΕ και 172 ΣΛΕΕ. Πράγματι, ένα τέτοιο σχέδιο πρέπει να στηρίζεται σε ανάλυση κόστους-οφέλους σε κοινωνικοοικονομικό επίπεδο, όπως προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 2, στοιχείο γ', του κανονισμού 1315/2013.

30 Το Ηνωμένο Βασίλειο διευκρινίζει ότι η διαδικασία την οποία προβλέπει ο κανονισμός 913/2010 για την επιλογή περαιτέρω εμπορευματικών διαδρόμων λαμβάνει υπόψη το αν η δημιουργία τέτοιων διαδρόμων επιβάλλει δυσανάλογο βάρος στο οικείο κράτος μέλος, αναγνωρίζοντας ότι ένα κράτος μέλος δεν είναι υποχρεωμένο να μετάσχει εάν έχει σιδηροδρομικό δίκτυο με διαφορετικό εύρος τροχιάς από το εύρος του κυρίου σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης.

31 Το Ηνωμένο Βασίλειο υποστηρίζει ότι το γεγονός ότι οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου αποτελούν μέσο για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίηση του εν λόγω δικτύου, σύμφωνα με το άρθρο 42 του κανονισμού 1315/2013, και ότι δεν απαιτούν τη δημιουργία νέας υποδομής δεν αποκλείει τη δυνατότητα χαρακτηρισμού τους ως «σχεδίων γενικού ενδιαφέροντος».

32 Το Ηνωμένο Βασίλειο φρονεί ότι οι επεκτάσεις των αρχικών εμπορευματικών διαδρόμων οι οποίες απορρέουν από τις προσβαλλόμενες διατάξεις αποτελούν, εν πάση περιπτώσει, «σχέδια κοινού ενδιαφέροντος», υπό την έννοια των άρθρων 171, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, τα οποία αφορούν το έδαφος του κράτους μέλους το οποίο υποχρεούται να μετάσχει στη δημιουργία τους. Συνεπώς, οι επεκτάσεις των διαδρόμων αυτών, καθόσον επηρεάζουν το Ηνωμένο Βασίλειο, αποφασίστηκαν κατά παράβαση της επιταγής περί εγκρίσεως από το οικείο κράτος μέλος, την οποία προβλέπει το άρθρο 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ.

33 Το Κοινοβούλιο φρονεί ότι ο σκοπός καθώς και η κύρια και πρωτεύουσα συνιστώσα του κανονισμού 1316/2013 έγκεινται στην παροχή οικονομικής αρωγής της Ένωσης προς τα διευρωπαϊκά δίκτυα, όπως επισημαίνεται στο άρθρο 1 του κανονισμού αυτού. Οι προσβαλλόμενες διατάξεις επιδιώκουν μόνον επικουρικό σκοπό σε σχέση με τον ανωτέρω, και συγκεκριμένα την τροποποίηση του κανονισμού 913/2010, προκειμένου ο κατάλογος των αρχικών εμπορευματικών διαδρόμων να αντιστοιχεί στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου. Κατά συνέπεια, ο κανονισμός 1316/2013 στηρίζεται ορθώς μόνο στο άρθρο 172 ΣΛΕΕ, μολονότι προβλέπει τροποποίηση του κανονισμού 913/2010 η οποία, αν αποτελούσε αντικείμενο αυτοτελούς πράξεως, θα στηριζόταν στο άρθρο 91 ΣΛΕΕ.

34 Το Κοινοβούλιο εκτιμά ότι δεν είναι δυνατό να χαρακτηρίζεται ως «σχέδιο κοινού ενδιαφέροντος» κάθε μέτρο το οποίο διευκολύνει τη χρήση της υφιστάμενης υποδομής. Στο πλαίσιο του άρθρου 172 ΣΛΕΕ, ο όρος «σχέδιο» δεν μπορεί να νοηθεί υπό την έννοια ότι περιλαμβάνει αμιγή μέσα συντονισμού προς διασφάλιση ταχέων απαντήσεων στους υποψηφίους που επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν μια σιδηροδρομική διαδρομή.

35 Το Κοινοβούλιο συνάγει εντεύθεν ότι, δεδομένου ότι εν προκειμένω δεν πρόκειται περί «σχεδίου κοινού ενδιαφέροντος», υπό την έννοια των άρθρων 171 ΣΛΕΕ και 172 ΣΛΕΕ, ο νομοθέτης της Ένωσης δεν ήταν υποχρεωμένος να λάβει την έγκριση του Ηνωμένου Βασιλείου, δυνάμει του δευτέρου εδαφίου του άρθρου 172 ΣΛΕΕ.

36 Το Συμβούλιο προβάλλει ότι το Ηνωμένο Βασίλειο δεν απέδειξε ότι οι επεκτάσεις των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων συντελούν στην υλοποίηση των σκοπών του κανονισμού 1315/2013. Οι επεκτάσεις των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων «Βόρεια Θάλασσα-Μεσόγειος» πέραν του Λονδίνου δεν αποτελούν «σχέδια κοινού ενδιαφέροντος», υπό την έννοια των άρθρων 171 ΣΛΕΕ και 172 ΣΛΕΕ. Κατά συνέπεια, δεν υπήρχε λόγος να ζητηθεί η έγκριση του Ηνωμένου Βασιλείου, σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 172 ΣΛΕΕ.

37 Το Συμβούλιο υποστηρίζει ότι ο νομοθέτης της Ένωσης μπορεί να τροποποιεί τον κατάλογο των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων χρησιμοποιώντας την ίδια διαδικασία με αυτήν που χρησιμοποιήθηκε προηγουμένως αν το κρίνει σκόπιμο, ίσως και αναγκαίο, για να διασφαλίσει τη συνοχή μεταξύ των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων και των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου. Στο πλαίσιο της τροποποιήσεως του καταλόγου των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, στις υποσημειώσεις (+) και (*) του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού 1316/2013, ο νομοθέτης της Ένωσης επιχείρησε να εφαρμόσει στη δημιουργία των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων τη διαδικασία που χρησιμοποιείται για τη δημιουργία των περαιτέρω σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, υποβάλλοντας τις τροποποιήσεις των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων σε μελέτες αγοράς και προβλέποντας ένα μεταβατικό διάστημα, αναγκαίο για τη δημιουργία τους.

38 Το Συμβούλιο υπενθυμίζει ότι ο κανονισμός 913/2010 δεν περιλαμβάνει προσανατολισμούς αφορώντες τα διευρωπαϊκά δίκτυα ούτε ορισμό των σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος. Ο κανονισμός αυτός εμπίπτει εξ ολοκλήρου στην πολιτική μεταφορών και ορίζει τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους ως ένα μέσο συντονισμού και διαχειρίσεως των υφισταμένων σιδηροδρομικών γραμμών.

39 Η Επιτροπή εκτιμά ότι οι προσβαλλόμενες διατάξεις δεν εμπίπτουν στο καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1316/2013. Οι διατάξεις αυτές συνιστούν τροποποίηση του κανονισμού 913/2010, του οποίου η νομική βάση είναι το άρθρο 91 ΣΛΕΕ. Αυτές καθεαυτές οι προσβαλλόμενες διατάξεις εξακολουθούν να διέπονται από τον κανονισμό 913/2010.

40 Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι αρχικοί εμπορευματικοί διάδρομοι τους οποίους αφορούν οι προσβαλλόμενες διατάξεις δεν επιδιώκουν την υλοποίηση των σκοπών του άρθρου 170 ΣΛΕΕ και ωσαύτως δεν μπορούν να θεωρηθούν ως «σχέδια κοινού ενδιαφέροντος», υπό την έννοια του άρθρου αυτού. Ο κύριος σκοπός και το κύριο περιεχόμενο του κανονισμού 1316/2013 αφορούν τη στήριξη προς τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος που προβλέπονται στον κανονισμό 1315/2013.

41 Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι ο κύριος σκοπός του κανονισμού 913/2010 είναι η εφαρμογή της πολιτικής μεταφορών. Ο κανονισμός καθορίζει τη διαδικασία δημιουργίας και οργανώσεως των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, καθώς και τους κανόνες επιλογής, διαχειρίσεως και ενδεικτικού σχεδιασμού των επενδύσεων για τους διαδρόμους αυτούς. Συνεπώς, οι διατάξεις που αφορούν τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους αποτελούν κυρίως μέσα συντονισμού και διαχειρίσεως προκειμένου οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές υπηρεσίες να λειτουργούν αποδοτικά και να είναι πιο ανταγωνιστικές.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

42 Με την επιχειρηματολογία την οποία προβάλλει προς στήριξη των δύο λόγων του ακυρώσεως το Ηνωμένο Βασίλειο υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η επέκταση του εν λόγω σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου την οποία προβλέπουν οι προσβαλλόμενες διατάξεις συνιστά σχέδιο κοινού ενδιαφέροντος, υπό την έννοια των άρθρων 171, παράγραφος 1, τρίτη περίπτωση, ΣΛΕΕ και 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 170 ΣΛΕΕ. Δεδομένου ότι η επέκταση αυτή αφορά το έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους, έπρεπε να αποφασιστεί με την έγκρισή του, σύμφωνα με το άρθρο 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ.

43 Υπογραμμίζεται ότι η έννοια του «σχεδίου κοινού ενδιαφέροντος», η οποία περιέχεται στις εν λόγω διατάξεις, δεν ορίζεται από τη Συνθήκη ΛΕΕ.

44 Πράγματι, αφενός, από το άρθρο 171, παράγραφος 1, πρώτη και τρίτη περίπτωση, ΣΛΕΕ προκύπτει ότι, προκειμένου να επιτευχθούν οι σκοποί του άρθρου 170 ΣΛΕΕ, η Ένωση καθορίζει προσανατολισμούς, ότι οι προσανατολισμοί αυτοί προσδιορίζουν τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος και ότι η Ένωση μπορεί να υποστηρίζει τέτοια σχέδια. Αφετέρου, κατά το άρθρο 172, πρώτο εδάφιο,

ΣΛΕΕ, οι εν λόγω προσανατολισμοί χαράσσονται από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο που αποφασίζουν σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία και μετά από διαβούλευση με την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

45 Συνεπώς, στα εν λόγω θεσμικά εναπόκειται να χαράσσουν τους προσανατολισμούς και, ως εκ τούτου, να προσδιορίζουν τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος σχετικά με τη δημιουργία και την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων στους τομείς των υποδομών των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας, τους οποίους αφορά το άρθρο 170, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ.

46 Εν προκειμένω, όσον αφορά τις υποδομές των μεταφορών, διαπιστώνεται ότι το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έχουν ασκήσει την αρμοδιότητα που τους παρέχουν οι διατάξεις αυτές, εκδίδοντας τον κανονισμό 1315/2013, με τον οποίο χαράσσονται προσανατολισμοί για την ανάπτυξη διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που περιλαμβάνει δομή δύο επιπέδων, αποτελούμενη από το εκτεταμένο δίκτυο και το κεντρικό δίκτυο. Προς τούτο, ο εν λόγω κανονισμός προσδιορίζει τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος ως το κύριο μέσο για την υλοποίηση του εν λόγω διευρωπαϊκού δικτύου.

47 Κατά το άρθρο 3, στοιχείο α′, του κανονισμού 1315/2013, ως «έργο κοινού ενδιαφέροντος» νοείται κάθε έργο το οποίο εκτελείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις και σε συμμόρφωση με τις διατάξεις του ίδιου κανονισμού. Η έννοια αυτή αναπτύσσεται λεπτομερώς στο άρθρο 7 του κανονισμού αυτού και διευκρινίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 9 καθώς και 19 έως 33 του κανονισμού αυτού.

48 Συναφώς, από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι τα «έργα κοινού ενδιαφέροντος συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με την κατασκευή νέων υποδομών μεταφοράς, την αποκατάσταση και την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς». Στις διατάξεις αυτές διευκρινίζεται ότι τέτοιου είδους σχέδια έργων πρέπει, ειδικότερα, να είναι οικονομικώς βιώσιμα, βάσει κοινωνικοοικονομικής αναλύσεως κόστους-οφέλους και να παράγουν «ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία».

49 Εξάλλου, η εν λόγω έννοια της «ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας» ορίζεται στο άρθρο 3, στοιχείο δ′, του κανονισμού 1315/2013 ως η «αξία ενός έργου η οποία, επιπλέον της δυνητικής αξίας για το αντίστοιχο κράτος μέλος μεμονωμένα, οδηγεί σε σημαντική βελτίωση είτε των συνδέσεων είτε της ροής των μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών, η οποία μπορεί να καταδειχθεί με αναφορά σε βελτιώσεις όσον αφορά την απόδοση, τη βιωσιμότητα, την ανταγωνιστικότητα ή τη συνοχή».

50 Η καινοτόμος λειτουργία και ο οριζόντιος χαρακτήρας των σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος επιβεβαιώνεται από το άρθρο 32, στοιχείο α′, του κανονισμού 1315/2013, το οποίο αφορά τη συνδρομή των σχεδίων αυτών στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και στον περιορισμό άλλων αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ο δε σκοπός τους συνίσταται στη βελτίωση της διάρκειας χρήσεως των υποδομών μεταφοράς.

51 Επιπλέον, σύμφωνα με τον σκοπό της συνδρομής στη δημιουργία και την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων στον τομέα των υποδομών των μεταφορών, τον οποίο προβλέπει το άρθρο 170, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, από την αιτιολογική σκέψη 8 του κανονισμού αυτού προκύπτει ότι το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών πρέπει να αναπτυχθεί με τη δημιουργία νέων υποδομών μεταφοράς, με την αποκατάσταση και αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών και με μέτρα προωθήσεως της αποδοτικής αξιοποιήσεως των πόρων του.

52 Μολονότι είναι αληθές ότι η αναγνώριση ενός μέτρου ως σχεδίου κοινού ενδιαφέροντος δεν απαιτεί τη δημιουργία μιας νέας υποδομής μεταφορών, ένα τέτοιο σχέδιο πρέπει πάντως να απαιτεί επένδυση η οποία, τουλάχιστον, σκοπεί στην αποκατάσταση ή στον εκσυγχρονισμό μιας υφιστάμενης υποδομής, προκειμένου να την καταστήσει αποτελεσματικότερη και αποδοτικότερη, όπως προκύπτει ιδίως από το άρθρο 7 του κανονισμού 1315/2013.

53 Τέλος, από το άρθρο 48, παράγραφος 1, του κανονισμού 1315/2013, το οποίο αναφέρεται μόνον στον «επαρκ[ή] συντονισμ[ό] μεταξύ των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου και των διαδρόμων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών», προκύπτει ότι, κατά την άσκηση της εξουσίας που τους παρέχεται με τα άρθρα 171, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και 172, πρώτο εδάφιο, ΣΛΕΕ, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκριναν ότι οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι δεν εμπίπτουν στα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος που προσδιορίζει ο κανονισμός αυτός.

54 Συνεπώς, υπό τις συνθήκες αυτές, το Ηνωμένο Βασίλειο δεν μπορεί να υποστηρίζει ότι με τις προσβαλλόμενες διατάξεις τέθηκε σε εφαρμογή σχέδιο κοινού ενδιαφέροντος.

55 Ειδικότερα, ο κανονισμός 913/2010 δεν προβλέπει, ακόμη και για τους υφισταμένους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους, την ανάπτυξή τους ως σχεδίων υποδομών. Πράγματι, οι επιχειρηματίες έχουν στη διάθεσή τους πλείονα μέσα διαχειρίσεως για τους διαδρόμους αυτούς, προκειμένου να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν τις υφιστάμενες σιδηροτροχιές με μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και να βελτιώνουν κατά τον τρόπο αυτόν τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Η δημιουργία τέτοιων διαδρόμων σκοπεί ως εκ τούτου στη διασφάλιση μεγαλύτερου συντονισμού της κυκλοφορίας στις καθορισμένες σιδηροδρομικές γραμμές, σύμφωνα με τις αρχές διαχειρίσεως που προβλέπονται στον κανονισμό 913/2010.

56 Συναφώς, το άρθρο 8 του κανονισμού αυτού, καθώς και οι διατάξεις του κεφαλαίου IV του εν λόγω κανονισμού σκοπούν στην καθιέρωση, μέσω συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών των δικτύων, μιας απλουστευμένης κατανομής των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων μέσω μιας ενιαίας υπηρεσίας που παρέχει στους επιχειρηματίες απαντήσεις στις αιτήσεις τους χρήσεως των εν λόγω διαδρόμων, μειώνοντας συγχρόνως τη σχετική διοικητική επιβάρυνση.

57 Αυτός ο σκοπός εξορθολογισμού των μεταφορικών ικανοτήτων των διαδρόμων αυτών επιβεβαιώνεται με την καθιέρωση οργανισμών διαχειρίσεως οι οποίοι καλούνται να διασφαλίσουν τον συντονισμό της διαχειρίσεως της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας κατά μήκος εκάστου εμπορευματικού διαδρόμου.

58 Αντιθέτως, η έννοια του «σχεδίου κοινού ενδιαφέροντος» κατά τα άρθρα 171, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, και 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ καλύπτει τα σχέδια που υπερβαίνουν το στάδιο ενός απλού μηχανισμού συντονισμού της κυκλοφορίας και τα οποία συνεπάγονται τη διαρθρωτική ποιοτική βελτίωση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου.

59 Τούτο δεν συμβαίνει με τις προσβαλλόμενες διατάξεις, οι οποίες προβλέπουν απλώς την ευθυγράμμιση του επιμάχου σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου προς τον διάδρομο του κεντρικού δικτύου, του οποίου η δημιουργία με τον κανονισμό 913/2010 έχει άλλωστε εγκριθεί από το Ηνωμένο Βασίλειο. Συνεπώς, δεν εμπίπτουν στην έννοια του «σχεδίου κοινού ενδιαφέροντος», κατά τα άρθρα 171, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ.

60 Από το σύνολο των ανωτέρω στοιχείων προκύπτει ότι η έννοια του «σχεδίου κοινού ενδιαφέροντος», κατά τις εν λόγω διατάξεις της Συνθήκης ΛΕΕ έχει την έννοια ότι δεν εφαρμόζεται επί σχεδίου που περιορίζεται στην επέκταση ενός υφισταμένου σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου.

61 Κατά συνέπεια, η πρώτη προϋπόθεση που αφορά την ύπαρξη σχεδίου γενικού ενδιαφέροντος, την οποία τάσσει το άρθρο 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ δεν πληρούται.

62 Δεδομένου ότι οι δύο προϋποθέσεις είναι σωρευτικές, δεν υπάρχει λόγος να εξετασθεί η δεύτερη από αυτές, την οποία τάσσει το άρθρο 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, κατά την οποία ένα σχέδιο κοινού ενδιαφέροντος απαιτεί την έγκριση του ενδιαφερομένου κράτους μέλους.

63 Κατά συνέπεια, οι δύο λόγοι ακυρώσεως τους οποίους προβάλλει το Ηνωμένο Βασίλειο πρέπει να απορριφθούν.

64 Από όλες τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί.

Επί των δικαστικών εξόδων

65 Κατά το άρθρο 138, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα έξοδα, εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Επειδή το Ηνωμένο Βασίλειο ηττήθηκε, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα σύμφωνα με το σχετικό αίτημα του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Σύμφωνα με το άρθρο 140, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας, η Επιτροπή φέρει τα δικαστικά έξοδά της.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (δεύτερο τμήμα) αποφασίζει:

1) Απορρίπτει την προσφυγή.

2) Υποχρεώνει το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας να φέρει, πλην των δικών του εξόδων, τα δικαστικά έξοδα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή φέρει τα δικαστικά έξοδά της.

(υπογραφές)