Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda)

de 12 de noviembre de 2015 *

«Recurso de anulación — Reglamento (UE) nº 1316/2013 por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa» — Proyectos de interés común relativos al territorio de un Estado miembro — Aprobación de dicho Estado — Prolongación de un corredor ferroviario de mercancías — Base jurídica — Artículos 171 TFUE y 172 TFUE, párrafo segundo»

En el asunto C-121/14,

que tiene por objeto un recurso de anulación con arreglo al artículo 263 TFUE, interpuesto el 12 de marzo de 2014,

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, representado por los Sres. M. Holt y L. Christie, en calidad de agentes, asistidos por la Sra. D.J. Rhee, Barrister,

parte demandante,

contra

Parlamento Europeo, representado por los Sres. A. Troupiotis y M. Sammut, en calidad de agentes,

Consejo de la Unión Europea, representado por las Sras. Z. Kupčová y E. Chatziioakeimidou, en calidad de agentes,

partes demandadas,

apoyados por:

Comisión Europea, representada por las Sras. J. Samnadda y J. Hottiaux, en calidad de agentes,

parte coadyuvante,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda),

integrado por la Sra. R. Silva de Lapuerta (Ponente), Presidenta de la Sala Primera, en funciones de Presidente de la Sala Segunda, y los Sres. J.L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev, C. Lycourgos y J.-C. Bonichot, Jueces;

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

* Lengua de procedimiento: inglés.

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 3 de septiembre de 2015;

dicta la siguiente

Sentencia

1 En su demanda, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte solicita la anulación del artículo 29 y del anexo II del Reglamento (UE) nº 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) nº 680/2007 y (CE) nº 67/2010 (DO L 348, p. 129; en lo sucesivo, «disposiciones impugnadas»).

Marco jurídico

Derecho de la Unión

Reglamento (UE) nº 913/2010

2 Basándose en el artículo 91 TFUE, el Reglamento (UE) nº 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo (DO L 276, p. 22), regula la creación y la organización de corredores ferroviarios internacionales para un transporte de mercancías competitivo. Asimismo, establece normas para la selección, organización, gestión y planificación indicativa de las inversiones en relación con los corredores de mercancías.

3 En el artículo 2, apartado 2, letra a), del Reglamento nº 913/2010 se define el «corredor de mercancías» como «todas las líneas ferroviarias, incluidas las líneas de transbordador de ferrocarriles, designadas en el territorio de los Estados miembros o entre Estados miembros y, en su caso, en terceros países europeos, que enlacen dos o más terminales a lo largo de una ruta principal y, cuando proceda, rutas de desvío y los tramos que las conectan, incluidas las infraestructuras ferroviarias y sus equipos y los servicios ferroviarios pertinentes [...]».

4 El capítulo II del Reglamento nº 913/2010 contiene normas para la designación y gobierno de dos series de corredores internacionales ferroviarios de transporte de mercancías, los corredores iniciales y los corredores adicionales. Según el artículo 3 de este Reglamento, los Estados miembros a los que se refiere el anexo convertirán en operativos, para las fechas previstas en el mismo, los corredores de mercancías iniciales indicados en el anexo e informarán a la Comisión Europea de la creación de los mismos.

5 El anexo de dicho Reglamento, en su versión anterior a las modificaciones introducidas por el Reglamento nº 1316/2013, incluía en la lista de corredores de mercancías iniciales el corredor nº 2, así presentado:

2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam-Amberes-Luxemburgo-Metz-Dijon-Lyon/[Basilea]	A más tardar el 10 de noviembre de 2013

Reglamento (UE) nº 1315/2013, en su versión modificada por el Reglamento Delegado (UE) nº 473/2014

6 Basándose en el artículo 172 TFUE, el Reglamento (UE) nº 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión nº 661/2010/UE (DO L 348, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento Delegado (UE) nº 473/2014 de la Comisión, de 17 de enero de 2014 (DO L 136, p. 10; en lo sucesivo, «Reglamento nº 1315/2013»), establece orientaciones para el desarrollo de una red transeuropea de transporte con una estructura de doble capa, consistente en una red global y en una red básica que se superpone a la red global. Este Reglamento identifica proyectos de interés común y especifica los requisitos que se han de cumplir para la gestión de las infraestructuras de la red transeuropea de transporte.

7 El artículo 2 del Reglamento nº 1315/2013 dispone:

«1. El presente Reglamento se aplicará a la red transeuropea de transporte según se muestra en los mapas del anexo I. La red transeuropea de transporte comprende las infraestructuras de transporte y las aplicaciones telemáticas, así como medidas de fomento de la gestión y el uso eficientes de dichas infraestructuras, y que permitan la creación y funcionamiento de unos servicios de transporte sostenibles y eficientes.

2. Las infraestructuras de la red transeuropea de transporte comprenden las infraestructuras del transporte ferroviario, del transporte por vías de navegación interior, del transporte por carretera, del transporte marítimo, del transporte aéreo y del transporte multimodal, según se definen en las secciones correspondientes del capítulo II.»

8 Según el artículo 3, letra a), de este Reglamento, por «proyecto de interés común» debe entenderse «cualquier proyecto realizado de conformidad con los requisitos contemplados en el presente Reglamento y en cumplimiento de lo que en él se dispone». En la letra d) de dicho artículo se define el concepto de «valor añadido europeo» como «el valor de un proyecto que, además de su valor potencial para el Estado miembro respectivo por sí solo, da lugar a una mejora significativa de las conexiones de transporte o de los flujos de transporte entre los Estados miembros que pueda demostrarse mediante referencia a mejoras de la eficiencia, la sostenibilidad, la competitividad o la cohesión.

9 El artículo 7 de dicho Reglamento está redactado así:

«1. Los proyectos de interés común contribuirán al desarrollo de la red transeuropea de transporte mediante la creación de nuevas infraestructuras de transporte, mediante la rehabilitación y la mejora de las infraestructuras de transporte existentes y mediante medidas de fomento de un uso eficiente de los recursos de la red.

2. Todo proyecto de interés común:

a) contribuirá a cumplir los objetivos que queden dentro de por lo menos dos de las cuatro categorías definidas en el artículo 4;

b) será conforme a lo establecido en el capítulo II y, si es relativo a la red básica, será conforme además con lo establecido en el capítulo III;

c) será viable económicamente en función de un análisis de sus costes y beneficios socioeconómicos;

d) demostrará un valor añadido europeo.

3. Un proyecto de interés común podrá abarcar su ciclo entero, incluidos los estudios de viabilidad y los trámites para la obtención de permisos, la ejecución y la evaluación.

[...]»

10 El artículo 32, letra a), del Reglamento nº 1315/2013, que forma parte de su capítulo II, dispone que los Estados miembros prestarán especial atención a los proyectos de interés común que proporcionen servicios eficientes de transporte de mercancías que utilicen la infraestructura de la red global y contribuyan también a reducir las emisiones de dióxido de carbono y otros efectos negativos para el medio ambiente, encaminados a mejorar el uso sostenible de la infraestructura de transporte, incluida su gestión eficiente.

Reglamento nº 1316/2013

11 Basándose en el artículo 172 TFUE, el Reglamento nº 1316/2013 determina las condiciones, métodos y procedimientos para proporcionar ayuda financiera de la Unión a las redes transeuropeas a fin de apoyar proyectos de interés común en el sector de las infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía.

12 Según el artículo 2, punto 1, de este Reglamento, procede considerar «proyecto de interés común», entre otros, todo proyecto identificado en el Reglamento nº 1315/2013.

13 El artículo 29 de dicho Reglamento dispone:

«El Reglamento (UE) nº 913/2010 queda modificado como sigue:

El anexo del Reglamento (UE) nº 913/2010 se sustituye por el texto del anexo II del presente Reglamento. En consecuencia, los corredores ferroviarios de mercancías revisados seguirán estando sujetos a las disposiciones del Reglamento (UE) nº 913/2010».

14 En ese anexo II, que lleva por título «Lista de corredores de mercancías iniciales», el corredor ferroviario de mercancías «Mar del Norte — Mediterráneo» se describe así:

	Estados miembros	Rutas principales	Establecimiento de corredores de mercancías:
«Mar del Norte -Mediterráneo»	NL, BE, LU, FR UK (+)	Glasgow(*)/Edinburgh(*)/ Southampton(*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille(+)/Liège (+)/Paris (+)/ Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/Basel-Marseille (+)	Plazo: 10 de noviembre de 2013

Pretensiones de las partes y procedimiento ante el Tribunal de Justicia

15 El Reino Unido solicita al Tribunal de Justicia que:

— Anule las disposiciones impugnadas en la medida en que prolongan más allá de Londres el corredor nº 2 mencionado en el anexo del Reglamento nº 913/2010, que ha pasado a ser el corredor «Mar del Norte — Mediterráneo» en el Reglamento nº 1316/2013.

— Condene en costas al Parlamento Europeo y al Consejo de la Unión Europea.

16 El Parlamento y el Consejo solicitan al Tribunal de Justicia que:

— Desestime el recurso.

— Condene en costas al Reino Unido.

17 Mediante resolución del Presidente del Tribunal de Justicia de 24 de julio de 2014 se admitió la intervención de la Comisión como coadyuvante en el procedimiento, en apoyo de las pretensiones del Parlamento y del Consejo.

Sobre el recurso

Sobre la admisibilidad

18 El Reino Unido considera que las disposiciones impugnadas son de otra naturaleza que el resto del Reglamento nº 1316/2013 y pueden separarse de él.

19 El Parlamento, el Consejo y la Comisión coinciden en considerar admisible el recurso de anulación parcial presentado por el Reino Unido.

20 Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la anulación parcial de un acto de la Unión sólo es posible en la medida en que los elementos cuya anulación se solicita sean separables del resto del acto (véanse las sentencias Comisión/Consejo, C-29/99, EU:C:2002:734, apartado 45, y Alemania/Comisión, C-239/01, EU:C:2003:514, apartado 33). A este respecto, el Tribunal de Justicia ha declarado en repetidas ocasiones que no se cumple dicha exigencia de separabilidad cuando la anulación parcial de un acto tendría como efecto modificar la esencia de éste (véase la sentencia Comisión/Parlamento y Consejo, C-427/12, EU:C:2014:170, apartado 16 y jurisprudencia citada).

21 Verificar si ciertos elementos de un acto de la Unión son separables requiere examinar el alcance de los mismos, a fin de apreciar si su anulación modificaría el espíritu y la esencia de dicho acto (véase la sentencia Comisión/Estonia, C-505/09 P, EU:C:2012:179, apartado 112 y jurisprudencia citada).

22 En el presente asunto, procede hacer constar que las disposiciones impugnadas persiguen objetivos diferentes del que persiguen las demás disposiciones del Reglamento nº 1316/2013 y de su anexo.

23 En efecto, a través del Reglamento nº 1316/2013, el legislador de la Unión desea facilitar y acelerar la interconexión de las redes en Europa, en los sectores tanto del transporte como de las telecomunicaciones y de la energía, mediante la creación de un mecanismo de interconexión. El mecanismo establecido pretende fomentar la inversión en el ámbito de las redes transeuropeas. Con este propósito, determina las condiciones, métodos y procedimientos para la concesión de ayuda financiera de la Unión a esas redes.

24 En cambio, las disposiciones impugnadas son de otra naturaleza, pues sólo se refieren a la delimitación de los corredores ferroviarios de mercancías iniciales, establecidos por el Reglamento nº 913/2010. Por tanto, son separables del resto del Reglamento nº 1316/2013, de modo que la legalidad de las mismas puede examinarse por separado.

25 Dadas estas circunstancias, como la anulación de estas disposiciones no modificaría en absoluto la propia esencia del Reglamento nº 1316/2013, procede declarar la admisibilidad del recurso del Reino Unido en el que se solicita la anulación parcial de dicho Reglamento.

Sobre el fondo

Alegaciones de las partes

26 En los dos motivos de recurso invocados por él, que conviene examinar conjuntamente, el Reino Unido alega que:

— las prolongaciones de los corredores de mercancías iniciales establecidas por el artículo 29 del Reglamento nº 1316/2013 persiguen los objetivos del artículo 170 TFUE en relación con la política transeuropea de transportes. Por consiguiente, como los artículos 170 TFUE a 172 TFUE son ley especial para estas medidas, sólo es posible adoptarlas tomando como base dichos artículos;

— las prolongaciones de los corredores de mercancías iniciales establecidas por el artículo 29 del Reglamento nº 1316/2013 son «proyectos de interés común», en el sentido del artículo 171 TFUE, apartado 1, y relativos al territorio de cada Estado miembro obligado a participar en su realización. En la medida en que afectan al Reino Unido, tales prolongaciones se han adoptado incumpliendo el requisito de aprobación del Estado miembro afectado que establece el artículo 172 TFUE, párrafo segundo.

27 El Reino Unido indica, con carácter preliminar, que en el presente asunto se plantea la cuestión de determinar si las disposiciones impugnadas, consideradas como un todo, son predominantemente una medida «de redes» o, por el contrario, una medida de «política común de transportes/mercado único». El Reglamento nº 913/2010 pretende contribuir al desarrollo de un sistema competitivo de transporte ferroviario de mercancías, de modo que persigue los objetivos formulados en el artículo 91 TFUE. En cambio, a su juicio, la modificación de la lista de corredores de mercancías iniciales que figura en el anexo de ese Reglamento únicamente puede tener como base la política de la Unión en materia de redes transeuropeas de transporte.

28 El Reino Unido alega que las prolongaciones de los corredores ferroviarios de mercancías iniciales, establecidas por el artículo 29 del Reglamento nº 1316/2013, son esenciales para la creación de dichas redes. A su juicio, pues, estas prolongaciones pretenden alcanzar los objetivos del artículo 170 TFUE, cuya finalidad es el establecimiento y desarrollo de redes transeuropeas, por ejemplo en el sector de los transportes, a fin de favorecer la interconexión y la interoperabilidad de las redes nacionales y el acceso a las mismas. Las prolongaciones de los corredores ferroviarios de mercancías forman parte de estos objetivos. Por lo tanto, en su opinión, las disposiciones impugnadas hubieran debido adoptarse tomando como base los artículos 171 TFUE y 172 TFUE.

29 El Reino Unido sostiene que, ya que las disposiciones impugnadas designan el corredor «Mar del Norte — Mediterráneo» como uno de los corredores de mercancías iniciales, la prolongación del mismo constituye un «proyecto de interés común», en el sentido de los artículos 171 TFUE y 172 TFUE. En efecto, a su juicio, un proyecto de este tipo debe estar respaldado por un análisis de sus costes y beneficios socioeconómicos, como dispone el artículo 7, apartado 2, letra c), del Reglamento nº 1315/2013.

30 El Reino Unido precisa que el procedimiento establecido en el Reglamento nº 913/2010 para la selección de corredores de mercancías adicionales tiene en cuenta la cuestión de si la creación de tales corredores impone una carga desproporcionada al Estado miembro de que se trate, reconociendo que un Estado miembro no estará obligado a participar si su red ferroviaria tiene un ancho de vía diferente del de la red ferroviaria principal de la Unión.

31 El Reino Unido sostiene que el hecho de que los corredores de la red básica sean un instrumento para facilitar la realización coordinada de dicha red, como indica el artículo 42 del Reglamento nº 1315/2013, y no exijan crear una nueva infraestructura no excluye que puedan ser calificados de «proyectos de interés común».

32 El Reino Unido considera que las prolongaciones de los corredores de mercancías iniciales, establecidas por las disposiciones impugnadas, son en todo caso «proyectos de interés común», en el sentido del artículo 171 TFUE, apartado 1, y del artículo 172 TFUE, párrafo segundo, y relativos al territorio del Estado miembro obligado a participar en su realización. De ello se deduce, en su opinión, que las prolongaciones de esos corredores, en la medida en que afectan al Reino Unido, se han adoptado incumpliendo el requisito de aprobación del Estado miembro afectado que establece el artículo 172 TFUE, párrafo segundo.

33 El Parlamento señala que la finalidad y el componente principal y preponderante del Reglamento nº 1316/2013 consisten en proporcionar ayuda financiera de la Unión a las redes transeuropeas, como se indica en su artículo 1. Las disposiciones impugnadas sólo persiguen un objetivo accesorio con respecto a esta finalidad, a saber, la modificación del Reglamento nº 913/2010 para que la lista de corredores de mercancías iniciales coincida con la de corredores de la red básica. Por consiguiente, a su juicio, el Reglamento nº 1316/2013 tiene acertadamente como única base el artículo 172 TFUE, pese a incluir una modificación del Reglamento nº 913/2010, que, si fuera objeto de un acto separado, estaría basada en el artículo 91 TFUE.

34 El Parlamento estima que no cabe calificar de «proyecto de interés común» toda medida que facilite la utilización de la infraestructura existente. En el contexto del artículo 172 TFUE, el término «proyecto» no puede interpretarse, a su juicio, como si comprendiera meras herramientas de coordinación destinadas a garantizar respuestas rápidas a los candidatos que deseen utilizar una franja ferroviaria.

35 El Parlamento llega así a la conclusión de que, como en este caso no se trata de un «proyecto de interés común» en el sentido de los artículos 171 TFUE y 172 TFUE, el legislador de la Unión no estaba obligado a obtener la aprobación del Reino Unido con arreglo al párrafo segundo del artículo 172 TFUE.

36 El Consejo alega que el Reino Unido no ha demostrado que las prolongaciones de los corredores ferroviarios de mercancías iniciales persigan los objetivos del Reglamento nº 1315/2013. Las prolongaciones de los corredores ferroviarios de mercancías «Mar del Norte — Mediterráneo» más allá de Londres no constituyen «proyectos de interés común», en el sentido de los artículos 171 TFUE y 172 TFUE. Por consiguiente, a su juicio, no procedía recabar el consentimiento del Reino Unido con arreglo al párrafo segundo del artículo 172 TFUE.

37 El Consejo sostiene que el legislador de la Unión puede modificar la lista de corredores ferroviarios de mercancías iniciales siguiendo el mismo procedimiento que había seguido antes si lo estima oportuno, o incluso necesario, para garantizar la coherencia entre los corredores ferroviarios de mercancías y los corredores de la red básica. Según afirma, al modificar la lista de corredores ferroviarios de mercancías iniciales, en las notas a pie de página (+) y (*) del anexo II del Reglamento nº 1316/2013, el legislador de la Unión ha intentado aplicar a la creación de los corredores ferroviarios de mercancías iniciales el procedimiento seguido para la creación de los corredores ferroviarios de mercancías adicionales, sometiendo las modificaciones de los corredores ferroviarios de mercancías iniciales a estudios de mercado y estableciendo un período transitorio para la aplicación de las mismas.

38 El Consejo recuerda que el Reglamento nº 913/2010 no contiene orientaciones sobre las redes transeuropeas ni identifica proyectos de interés común. En su opinión, ese Reglamento está comprendido en su totalidad en el ámbito de la política de transportes y define los corredores ferroviarios de mercancías como una herramienta de coordinación y de gestión de las líneas ferroviarias existentes.

39 La Comisión estima que las disposiciones impugnadas no están comprendidas en el ámbito de aplicación material del Reglamento nº 1316/2013. Estas disposiciones constituyen una modificación del Reglamento nº 913/2010, que tiene por base jurídica el artículo 91 TFUE. A su juicio, las disposiciones impugnadas, como tales, siguen estando regidas por el Reglamento nº 913/2010.

40 La Comisión alega que los corredores de mercancías iniciales a los que se refieren las disposiciones impugnadas no persiguen los objetivos del artículo 170 TFUE ni pueden considerarse «proyectos de interés común» en el sentido de dicho artículo. Según ella, el objetivo y el contenido principales del Reglamento nº 1316/2013 son el apoyo a los proyectos de interés común mencionados en las disposiciones del Reglamento nº 1315/2013.

41 La Comisión pone de relieve que la principal finalidad del Reglamento nº 913/2010 es aplicar la política de transportes. Este Reglamento establece normas para la creación y la organización de corredores ferroviarios de transporte de mercancías, y normas para la selección, organización, gestión y planificación indicativa de las inversiones para esos corredores. A juicio de la Comisión, las disposiciones relativas a los corredores ferroviarios de transporte de mercancías son pues, esencialmente, herramientas de coordinación y de gestión para conseguir que los servicios de transporte ferroviario de mercancías funcionen eficazmente y sean más competitivos.

Apreciación del Tribunal de Justicia

42 En los argumentos desarrollados en apoyo de sus dos motivos de recurso, el Reino Unido sostiene, esencialmente, que la prolongación del corredor ferroviario de mercancías de que se trata, establecida por las disposiciones impugnadas, constituye un proyecto de interés común en el sentido de los artículos 171 TFUE, apartado 1, tercer guión, y 172 TFUE, párrafo segundo, puestos en relación con el artículo 170 TFUE. Como esa prolongación afecta al territorio de dicho Estado miembro, éste considera que hubiera debido ser adoptada con su aprobación, conforme a lo dispuesto en el artículo 172 TFUE, párrafo segundo.

43 Procede subrayar que el Tratado FUE no define el concepto de «proyecto de interés común» utilizado en dichos artículos.

44 En efecto, por una parte, el artículo 171 TFUE, apartado 1, primer y tercer guión, dispone que, a fin de alcanzar los objetivos mencionados en el artículo 170, la Unión elaborará orientaciones y que estas orientaciones identificarán proyectos de interés común, y que la Unión podrá apoyar estos proyectos. Por otra parte, según el artículo 172 TFUE, párrafo primero, el Parlamento y el Consejo adoptarán con arreglo al procedimiento legislativo ordinario tales orientaciones, previa consulta al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones de la Unión Europea.

45 De ello se deduce que corresponde a estas instituciones de la Unión adoptar las orientaciones de que se trata y, por lo tanto, identificar los proyectos de interés común relativos al establecimiento y al desarrollo de redes transeuropeas en los sectores de las infraestructuras de transportes, de las telecomunicaciones y de la energía, mencionados en el artículo 170 TFUE, apartado 1.

46 En el presente asunto, que trata de infraestructuras de transporte, procede hacer constar que el Parlamento y el Consejo ejercieron la competencia que les confieren esos artículos al adoptar el Reglamento nº 1315/2013, que establece orientaciones para el desarrollo de una red transeuropea de

transporte con una estructura de doble capa, consistente en una red global y en una red básica. A estos efectos, ese Reglamento identifica los proyectos de interés común como instrumento principal para la realización de esta red transeuropea.

47 Según el artículo 3, letra a), del Reglamento nº 1315/2013, por «proyecto de interés común» debe entenderse «cualquier proyecto realizado de conformidad con los requisitos contemplados en el presente Reglamento y en cumplimiento de lo que en él se dispone». Este concepto se desarrolla detalladamente en el artículo 7 de este Reglamento y se explica en los considerandos 9 y 19 a 33 de su exposición de motivos.

48 A este respecto, se indica en esos textos que «los proyectos de interés común contribuirán al desarrollo de la red transeuropea de transporte mediante la creación de nuevas infraestructuras de transporte [y] mediante la rehabilitación y la mejora de las infraestructuras de transporte existentes». También se precisa allí que estos proyectos deben presentar una viabilidad económica, basada en un análisis de sus costes y beneficios socioeconómicos, así como un «valor añadido europeo».

49 Por otra parte, este concepto de «valor añadido europeo» se define en el artículo 3, letra d), del Reglamento nº 1315/2013 como «el valor de un proyecto que, además de su valor potencial para el Estado miembro respectivo por sí solo, da lugar a una mejora significativa de las conexiones de transporte o de los flujos de transporte entre los Estados miembros que pueda demostrarse mediante referencia a mejoras de la eficiencia, la sostenibilidad, la competitividad o la cohesión».

50 La función innovadora y el carácter transversal de los proyectos de interés común quedan confirmados por el artículo 32, letra a), del Reglamento nº 1315/2013, que hace referencia a la contribución de estos proyectos a la reducción de las emisiones de dióxido de carbono y de otros efectos negativos para el medio ambiente y a su objetivo consistente en mejorar el uso sostenible de la infraestructura de transporte.

51 Además, de conformidad con el objetivo de contribuir al establecimiento y al desarrollo de redes transeuropeas en el sector de las infraestructuras de transportes, formulado en el artículo 170 TFUE, apartado 1, el considerando 8 de la exposición de motivos de este Reglamento indica que la red transeuropea de transporte debe desarrollarse mediante la creación de nuevas infraestructuras de transporte, la rehabilitación y la mejora de las infraestructuras ya existente y mediante medidas que promuevan una utilización de las mismas basada en el consumo eficiente de recursos.

52 Si bien es cierto que para reconocer una medida como proyecto de interés común no se exige la creación de una nueva infraestructura de transporte, un proyecto de este tipo debe no obstante incluir una inversión destinada, como mínimo, a rehabilitar o a mejorar una infraestructura existente para hacerla más eficaz y competitiva, tal y como se desprende, entre otros, del artículo 7 del Reglamento nº 1315/2013.

53 Por último, se deduce del artículo 48, apartado 1, del Reglamento nº 1315/2013, que sólo se refiere a una «adecuada coordinación entre los corredores de la red básica y los corredores ferroviarios de mercancías», que el Parlamento y el Consejo estimaron, al ejercer la competencia que les confieren los artículos 171 TFUE, apartado 1, y 172 TFUE, párrafo primero, que los corredores ferroviarios de mercancías no forman parte de los proyectos de interés común identificados en dicho Reglamento.

54 Dadas estas circunstancias, el Reino Unido no puede alegar, pues, que las disposiciones impugnadas han establecido un proyecto de interés común.

55 En particular, el Reglamento nº 913/2010 no dispone que los corredores ferroviarios de mercancías, ni siquiera los ya existentes, deban desarrollarse como proyectos de infraestructura. En efecto, los operadores económicos disponen de diversas herramientas de gestión para estos corredores, a fin de poder utilizar con más eficacia las vías férreas que los componen y mejorar así el funcionamiento del

transporte ferroviario. La creación de estos corredores pretende, pues, garantizar una mejor coordinación del tráfico en las líneas ferroviarias designadas, conforme a los principios de gestión formulados en las disposiciones del Reglamento nº 913/2010.

56 A este respecto, el artículo 8 de dicho Reglamento y las disposiciones de su capítulo IV pretenden establecer, mediante la coordinación entre los administradores de las redes, una adjudicación simplificada de los corredores ferroviarios de mercancías mediante una ventanilla única que ofrezca a los operadores económicos respuestas a sus solicitudes de utilización de dichos corredores, al tiempo que reduce la carga administrativa correspondiente.

57 Este objetivo de racionalización de la adjudicación de la capacidad de transporte de esos corredores resulta confirmado por la creación de organismos de gestión encargados de garantizar la coordinación de la gestión del tráfico ferroviario en cada corredor de mercancías.

58 En cambio, el concepto de «proyecto de interés común» en el sentido de los artículos 171 TFUE, apartado 1, y 172 TFUE, párrafo segundo, se aplica a proyectos que sobrepasan el nivel de un mero mecanismo de coordinación del tráfico y conllevan una mejora cualitativa estructural del corredor ferroviario de mercancías inicial.

59 No es éste el caso de las disposiciones impugnadas, que se limitan a alinear el corredor ferroviario de mercancías de que se trata con el corredor de la red básica, cuya creación por el Reglamento nº 913/2010 contó, por lo demás, con la aprobación del Reino Unido. Tales disposiciones no están incluidas, pues, en el concepto de «proyecto de interés común», en el sentido del artículo 171 TFUE, apartado 1, y del artículo 172 TFUE, párrafo segundo.

60 Del conjunto de consideraciones expuestas se deduce que procede interpretar el concepto de «proyecto de interés común», en el sentido de las mencionadas disposiciones del Tratado FUE, como un concepto que no se aplica a un proyecto que se limita a prolongar un corredor ferroviario de mercancías existente.

61 Por lo tanto, no se cumple el primer requisito planteado en el artículo 172 TFUE, párrafo segundo, que se refiere a la existencia de un proyecto de interés común.

62 Como los dos requisitos formulados en el artículo 172 TFUE, párrafo segundo, son acumulativos, no es preciso examinar el segundo de ellos, según el cual un proyecto de interés común relativo al territorio de un Estado miembro requiere la aprobación del Estado miembro de que se trate.

63 En consecuencia, es preciso rechazar los dos motivos de recurso invocados por el Reino Unido.

64 Se deduce del conjunto de consideraciones expuestas que procede desestimar el recurso.

Costas

65 En virtud del artículo 138, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, la parte que haya visto desestimadas sus pretensiones será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. El Parlamento y el Consejo han solicitado la condena en costas al Reino Unido y los motivos formulados por éste han sido desestimados, por lo que procede condenarlo en costas. Conforme al artículo 140, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento, la Comisión cargará con sus propias costas.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Segunda) decide:

1) Desestimar el recurso.

2) Condenar al Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a cargar, además de con sus propias costas, con las costas del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea.

3) La Comisión Europea cargará con sus propias costas.

Firmas