Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

12 päivänä marraskuuta 2015*

Kumoamiskanne — Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta annettu asetus (EU) N:o 1316/2013 — Jäsenvaltion aluetta koskevat yhteisen edun mukaiset hankkeet — Mainitun valtion hyväksyntä — Rautateiden tavaraliikennekäytävän jatkaminen — Oikeudellinen perusta — SEUT 171 artikla ja SEUT 172 artiklan jälkimmäinen kohta

Asiassa C-121/14,

jossa on kyse SEUT 263 artiklaan perustuvasta kumoamiskanteesta, joka on nostettu 12.3.2014,

Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistynyt kuningaskunta, asiamiehinään M. Holt ja L. Christie, avustajanaan barrister D. J. Rhee,

kantajana,

vastaan

Euroopan parlamentti, asiamiehinään A. Troupiotis ja M. Sammut, ja

Euroopan unionin neuvosto, asiamiehinään Z. Kupčová ja E. Chatziioakeimidou,

vastaajina,

joita tukee

Euroopan komissio, asiamiehinään J. Samnadda ja J. Hottiaux,

väliintulijana,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: ensimmäisen jaoston puheenjohtaja R. Silva de Lapuerta (esittelevä tuomari), joka hoitaa toisen jaoston puheenjohtajan tehtäviä, sekä tuomarit J. L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev, C. Lycourgos ja J.-C. Bonichot,

julkisasiamies: Y. Bot,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

kuultuaan julkisasiamiehen 3.9.2015 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistynyt kuningaskunta vaatii kanteellaan Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta ja asetusten (EY) N:o 680/2007 ja (EY) N:o 67/2010 kumoamisesta 11.12.2013 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1316/2013 (EUVL L 348, s. 129) 29 artiklan ja liitteen II (jäljempänä riidanalaiset säännökset) kumoamista.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Asetus (EU) N:o 913/2010

2 SEUT 91 artiklan nojalla kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta 22.9.2010 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 913/2010 (EUVL L 276, s. 22) vahvistetaan kilpailukykyisen tavaraliikenteen säännöt kansainvälisten rautatiekäytävien perustamisesta ja organisoinnista. Siinä säädetään myös tavaraliikennekäytävien valintaa, organisointia ja hallinnointia sekä niihin tehtävien investointien alustavaa suunnittelua koskevista säännöistä.

3 Asetuksen N:o 913/2010 2 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan ”tavaraliikennekäytävällä” tarkoitetaan ”kaikkia jäsenvaltioiden ja tilanteen mukaan kolmansien Euroopan maiden alueella tai välillä olevia määritettyjä rautateitä, myös junalauttayhteyksiä, jotka yhdistävät vähintään kaksi terminaalia pääreitin ja tilanteen mukaan kiertoreittien ja niitä yhdistävien reittiosuuksien varrella, mukaan lukien rautatieinfrastruktuuri ja sen laitteisto sekä asiaankuuluvat rautatieliikennepalvelut – –”.

4 Asetuksen N:o 913/2010 II luku sisältää säännöt kahdenlaisten kansainvälisten rautatieliikennekäytävien eli ensimmäisten ja muiden rautateiden tavaraliikennekäytävien määrittämisestä ja hallinnoinnista. Kyseisen asetuksen 3 artiklan mukaan liitteessä tarkoitetut jäsenvaltiot saattavat mainitussa liitteessä vahvistetut ensimmäiset tavaraliikennekäytävät toimiviksi siinä vahvistetuissa määräajoissa ja ilmoittavat Euroopan komissiolle niiden perustamisesta.

5 Ennen asetuksella N:o 1316/2013 tehtyjä muutoksia mainitun asetuksen liitteessä olevassa ensimmäisten tavaraliikennekäytävien luettelossa mainittiin käytävästä nro 2 seuraavaa:

2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam–Antwerpen–Luxemburg–Metz–Dijon–Lyon/[Basel]	Viimeistään 10. päivänä marraskuuta 2013

Asetus (EU) N:o 1315/2013, sellaisena kuin se on muutettuna delegoidulla asetuksella (EU) N:o 473/2014

6 SEUT 172 artiklan nojalla unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta 11.12.2013 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 (EUVL L 348, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 17.1.2014

annetulla komission delegoidulla asetuksella (EU) N:o 473/2014 (EUVL L 136, s. 10; jäljempänä asetus N:o 1315/2013), vahvistetaan Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä koskevat suuntaviivat, joiden mukaan verkko on kaksitasoinen rakenne, joka käsittää kattavan verkon sekä sen pohjalta kehitettävän ydinverkon. Asetuksessa yksilöidään yhteistä etua koskevat hankkeet ja määritetään vaatimukset, joita Euroopan laajuisen liikenneverkon hallinnoinnissa on noudatettava.

7 Asetuksen N:o 1315/2013 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Tätä asetusta sovelletaan Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon, sellaisena kuin se esitetään liitteessä I olevissa kartoissa. Euroopan laajuinen liikenneverkko käsittää liikenneinfrastruktuurin ja telemaattiset sovellukset sekä toimenpiteet, joilla edistetään tällaisen infrastruktuurin tehokasta hoitoa ja käyttöä ja mahdollistetaan kestävien ja tehokkaiden liikennepalvelujen toteuttaminen ja toiminta.

2. Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuuri käsittää rautatieliikenne-, sisävesiväylä-, maantieliikenne-, meriliikenne- ja lentoliikenneinfrastruktuurin sekä multimodaalisen liikenneinfrastruktuurin, sellaisina kuin ne on määritelty II luvun asianomaisissa jaksoissa.”

8 Kyseisen asetuksen 3 artiklan a alakohdan mukaan ”yhteistä etua koskevalla hankkeella” tarkoitetaan ”tämän asetuksen vaatimusten ja säännösten mukaisesti toteutettua hanketta”. Mainitun artiklan d alakohdan mukaan käsitteellä ”Euroopan tasolla saatava lisäarvo” tarkoitetaan ”hankkeen arvoa, jota saadaan pelkästään kunkin jäsenvaltion mahdollisesti saavuttaman arvon lisäksi ja joka johtaa jäsenvaltioiden välisten liikenneyhteyksien ja liikennevirtojen merkittävään parantumiseen tehokkuuden, kestävyyden, kilpailukyvyn ja yhteenkuuluvuuden kannalta”.

9 Mainitun asetuksen 7 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta liikenneinfrastruktuuria ja kunnostetaan ja parannetaan olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria sekä toteutetaan toimenpiteitä verkon resurssitehokkaan käytön edistämiseksi.

2. Yhteistä etua koskevalta hankkeelta edellytetään, että

a) se myötävaikuttaa niiden tavoitteiden saavuttamiseen, jotka kuuluvat vähintään kahteen neljästä 4 artiklassa säädetystä kategoriasta;

b) siinä noudatetaan II luvun ja, jos kyseessä on ydinverkko, myös III luvun säännöksiä;

c) se on taloudellisesti elinkelpoinen sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin hyötyjen perusteella;

d) sillä on eurooppalaista lisäarvoa.

3. Yhteistä etua koskeva hanke voi sisältää koko hankesyklin, mukaan lukien toteutettavuustutkimus, lupamenettelyt, täytäntöönpano ja arviointi.

_ _”

10 Asetuksen N:o 1315/2013 II lukuun kuuluvan 32 artiklan a alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on kiinnitettävä erityistä huomiota yhteistä etua koskeviin hankkeisiin, jotka sekä johtavat kattavan verkon infrastruktuuria käyttäviin tehokkaisiin tavaraliikennepalveluihin että vähentävät hiilidioksidipäästöjä ja muita kielteisiä ympäristövaikutuksia ja joilla pyritään parantamaan liikenneinfrastruktuurin kestävää käyttöä, mukaan lukien sen tehokasta hallinnointia.

Asetus N:o 1316/2013

11 SEUT 172 artiklan nojalla annetulla asetuksella N:o 1316/2013 määritetään edellytykset, menetelmät ja menettelyt, joiden mukaisesti Euroopan laajuisiin verkkoihin myönnetään unionin rahoitustukea yhteistä etua koskevien liikenne-, televiestintä- ja energia-alan infrastruktuurihankkeiden tukemiseksi.

12 Kyseisen asetuksen 2 artiklan 1 alakohdan mukaan ”yhteistä etua koskevalla hankkeella” tarkoitetaan muun muassa asetuksessa N:o 1315/2013 yksilöityjä hankkeita.

13 Mainitun asetuksen 29 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Muutetaan asetus (EU) N:o 913/2010 seuraavasti:

Korvataan asetuksen (EU) N:o 913/2010 liite tämän asetuksen liitteessä II olevalla tekstillä. Tämän johdosta tarkistettuihin rautateiden tavaraliikennekäytäviin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 913/2010 säännöksiä.”

14 Mainitussa liitteessä II, jonka otsikko on ”Ensimmäisten tavaraliikennekäytävien luettelo”, mainitaan rautateiden tavaraliikennekäytävästä ”Pohjanmeri–Välimeri” seuraavaa:

	Jäsenvaltiot	Pääreitit	Tavaraliikenne-käytävien perustaminen:
Pohjanmeri – Välimeri	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/ Southampton (*)/Felixstowe (*)–Lontoo (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+) /Pariisi (+)/Amsterdam (+)–Rotterdam–Zeebrugge (+)/Antwerpen–Luxembourg–Metz–Dijon–Lyon/[Basel]–Marseille (+)	10. marraskuuta 2013 mennessä

Asianosaisten vaatimukset ja asian käsittelyn vaiheet unionin tuomioistuimessa

15 Yhdistynyt kuningaskunta vaatii, että unionin tuomioistuin

— kumoaa riidanalaiset säännökset siltä osin kuin niillä ulotetaan asetuksen N:o 913/2010 liitteessä mainittu käytävä nro 2, josta on tullut asetuksessa N:o 1316/2013 käytävä ”Pohjanmeri–Välimeri”, jatkumaan Lontoosta eteenpäin, ja

— velvoittaa Euroopan parlamentin ja Euroopan unionin neuvoston korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

16 Parlamentti ja neuvosto vaativat, että unionin tuomioistuin

— hylkää kanteen ja

— velvoittaa Yhdistyneen kuningaskunnan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

17 Komissio hyväksyttiin unionin tuomioistuimen presidentin 24.7.2014 tekemällä päätöksellä väliintulijaksi tukemaan parlamentin ja neuvoston vaatimuksia.

Kanne

Tutkittavaksi ottaminen

18 Yhdistyneen kuningaskunnan mukaan riidanalaiset säännökset ovat muuhun asetukseen N:o 1316/2013 nähden erillisiä ja ne voidaan erottaa kyseisen asetuksen muista osista.

19 Parlamentti, neuvosto ja komissio ovat keskenään samaa mieltä siitä, että Yhdistyneen kuningaskunnan vaatimus asetuksen osittaisesta kumoamisesta voidaan ottaa tutkittavaksi.

20 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin toimen osittainen kumoaminen on mahdollista vain silloin, kun osat, joiden kumoamista on vaadittu, ovat sellaisia, että ne voidaan erottaa toimen muista osista (ks. tuomio komissio v. neuvosto, C-29/99, EU:C:2002:734, 45 kohta ja tuomio Saksa v. komissio, C-239/01, EU:C:2003:514, 33 kohta). Tässä yhteydessä on mainittava unionin tuomioistuimen toistuvasti katsoneen, että tämä erotettavuutta koskeva edellytys ei täyty, jos toimen osittaisella kumoamisella muutetaan sen pääsisältöä (ks. tuomio komissio v. parlamentti ja neuvosto, C-427/12, EU:C:2014:170, 16 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

21 Sen tarkistaminen, ovatko unionin toimen osat erotettavissa, edellyttää niiden ulottuvuuden tutkimista, jotta voidaan arvioida, merkitsisikö niiden kumoaminen kyseisen toimen hengen ja pääsisällön muuttamista (ks. tuomio komissio v. Viro, C-505/09 P, EU:C:2012:179, 112 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

22 Nyt käsiteltävässä tapauksessa on todettava, että riidanalaisilla säännöksillä pyritään erilaisiin tavoitteisiin kuin muilla asetuksen N:o 1316/2013 ja sen liitteen säännöksillä.

23 Unionin lainsäätäjä on tahtonut asetuksella N:o 1316/2013 nimittäin edistää ja nopeuttaa verkkojen yhteen liittämistä Euroopassa liikenne-, televiestintä- ja energia-aloilla perustamalla yhteenliittämisvälineen. Käyttöön otetulla välineellä pyritään edistämään investointeja Euroopan laajuisten verkkojen alalla. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi sillä määritetään edellytykset, menetelmät ja menettelyt, joiden mukaisesti mainittuihin verkkoihin myönnetään unionin rahoitustukea.

24 Riidanalaiset säännökset ovat sen sijaan erillisiä siinä mielessä, että ne koskevat ainoastaan asetuksella N:o 913/2010 perustettujen ensimmäisten tavaraliikennekäytävien rajaamista. Ne voidaan näin ollen erottaa asetuksen N:o 1316/2013 muista osista, joten niiden lainmukaisuus voidaan tutkia erikseen.

25 Tässä tilanteessa on katsottava, että koska kyseisten säännösten kumoaminen ei muuta asetuksen N:o 1316/2013 pääsisältöä itseään, Yhdistyneen kuningaskunnan kanne, jolla vaaditaan kyseisen asetuksen kumoamista osittain, voidaan ottaa tutkittavaksi.

Asiakysymys

Asianosaisten ja muiden osapuolten lausumat

26 Yhdistynyt kuningaskunta esittää kahdella kanneperusteellaan, jotka voidaan tutkia yhdessä, että

— asetuksen N:o 1316/2013 29 artiklasta seuraavalla ensimmäisten tavaraliikennekäytävien laajentamisella pyritään toteuttamaan SEUT 170 artiklan tavoitteet Euroopan laajuisessa liikennepolitiikassa. Koska SEUT 170, SEUT 171 ja SEUT 172 artikla ovat tällaisia toimenpiteitä koskevia erityismääräyksiä, tällaisiin toimenpiteisiin voidaan ryhtyä ainoastaan kyseisten määräysten nojalla

— asetuksen N:o 1316/2013 29 artiklasta seuraavat ensimmäisten tavaraliikennekäytävien laajentamiset ovat SEUT 171 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja ”yhteistä etua koskevia hankkeita” ja koskevat kaikkien niiden jäsenvaltioiden alueita, joiden on osallistuttava niiden käyttöön ottamiseen. Kantaja katsoo, että mainituista laajennuksista säädettiin siltä osin kuin ne koskevat Yhdistynyttä kuningaskuntaa SEUT 172 artiklan jälkimmäisen kohdan mukaisen kyseessä olevan jäsenvaltion hyväksyntää koskevan edellytyksen vastaisesti.

27 Yhdistynyt kuningaskuntaa huomauttaa alustavasti, että nyt käsiteltävässä tapauksessa on kyse siitä, ovatko riidanalaiset säännökset yhdessä tarkasteltuna ennen kaikkea ”verkkoihin” vai ”yhteiseen liikennepolitiikkaan/yhteismarkkinoihin” liittyviä toimenpiteitä. Asetuksella N:o 913/2010 pyritään sen mukaan edistämään kilpailukykyisen rautateiden tavaraliikennejärjestelmän kehittymistä ja sillä näin ollen tavoitellaan SEUT 91 artiklassa ilmaistuja päämääriä. Sen sijaan kyseisen asetuksen liitteessä olevan ensimmäisten rautateiden tavaraliikennekäytävien luettelon muuttaminen voi Yhdistyneen kuningaskunnan mukaan perustua ainoastaan unionin Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevaan politiikkaan.

28 Yhdistynyt kuningaskunta esittää, että asetuksen N:o 1316/2013 29 artiklalla toteutetut ensimmäisten rautateiden tavaraliikennekäytävien laajennukset ovat olennaisia mainittujen verkkojen käyttöön ottamisen kannalta. Niinpä kyseisillä laajennuksilla pyrittiin sen mukaan saavuttamaan SEUT 170 artiklassa tarkoitetut tavoitteet, joihin kuuluu Euroopan laajuisten verkkojen käyttöön ottaminen ja kehittäminen esimerkiksi liikennealalla kansallisten verkkojen yhteen liittämisen ja yhteiskäytön sekä niihin pääsyn edistämiseksi. Rautateiden tavaraliikennekäytävien laajentamiset liittyivät Yhdistyneen kuningaskunnan mukaan tällaisiin tavoitteisiin. Niinpä riidanalaiset säännökset olisi sen mukaan pitänyt antaa SEUT 171 ja SEUT 172 artiklan nojalla.

29 Yhdistynyt kuningaskunta katsoo, että koska kyseisillä säännöksillä nimetään ”Pohjanmeri–Välimeri” -käytävä yhdeksi ensimmäisistä tavaraliikennekäytävistä, sen laajentaminen on SEUT 171 ja SEUT 172 artiklassa tarkoitettu ”yhteistä etua koskeva hanke”. Tällaisen hankkeen on sen mukaan perustuttava asetuksen N:o 1315/2013 7 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettuun sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin.

30 Yhdistynyt kuningaskunta täsmentää, että asetuksessa N:o 913/2010 muiden tavaraliikennekäytävien valintaa varten säädetyssä menettelyssä otetaan huomioon se, aiheutuuko tällaisten käytävien perustamisesta kyseessä olevalle jäsenvaltiolle kohtuuton rasite, koska siinä todetaan, ettei jäsenvaltio ole velvollinen osallistumaan, jos sen rautatieverkon raideleveys poikkeaa unionin keskeisen rautatieverkon raideleveydestä.

31 Yhdistynyt kuningaskunta väittää, ettei se, että ydinverkkokäytävät ovat väline, jolla asetuksen N:o 1315/2013 42 artiklan mukaan helpotetaan mainitun verkon koordinoitua toteuttamista, eivätkä edellytä uuden infrastruktuurin rakentamista, sulje pois niiden luokittelemista ”yhteistä etua koskeviksi hankkeiksi”.

32 Yhdistynyt kuningaskunta katsoo, että riidanalaisista säännöksistä seuraavat ensimmäisten tavaraliikennekäytävien laajennukset ovat joka tapauksessa SEUT 171 artiklan 1 kohdassa ja SEUT 172 artiklan jälkimmäisessä kohdassa tarkoitettuja ”yhteistä etua koskevia hankkeita”, jotka koskevat sen jäsenvaltion aluetta, jonka on osallistuttava niiden käyttöön ottamiseen. Tästä seuraa sen mukaan, että kyseisten käytävien laajennuksista on siltä osin kuin ne koskevat Yhdistynyttä kuningaskuntaa päätetty SEUT 172 artiklan jälkimmäisen kohdan mukaisen kyseessä olevan jäsenvaltion hyväksyntää koskevan edellytyksen vastaisesti.

33 Parlamentti huomauttaa, että asetuksen N:o 1316/2013 tavoite sekä keskeinen ja hallitseva osatekijä on unionin rahoitusavun myöntäminen Euroopan laajuisiin verkkoihin, kuten sen 1 artiklassa mainitaan. Parlamentin mukaan riidanalaisten säännösten tavoite on tähän tavoitteeseen nähden vain liitännäinen eli asetuksen N:o 913/2010 muuttaminen siten, että ensimmäisten tavaraliikennekäytävien luettelo

saatetaan vastaamaan ydinverkkokäytävien luetteloa. Niinpä asetus N:o 1316/2013 perustuu sen mukaan aivan oikein ainoastaan SEUT 172 artiklaan, vaikka siinä säädetään asetuksen N:o 913/2010 muuttamisesta, joka erillisellä toimella toteutettuna perustuisi SEUT 91 artiklaan.

34 Parlamentin mukaan kaikkia toimenpiteitä olemassa olevan infrastruktuurin käytön helpottamiseksi ei voida luokitella ”yhteistä etua koskevaksi hankkeeksi”. Sen mukaan ilmaisun ”hanke” ei voida SEUT 172 artiklan asiayhteydessä ymmärtää tarkoittavan pelkkiä koordinointivälineitä, joilla turvataan nopeat vastaukset hakijoille, jotka tahtovat käyttää tiettyä junareittiä.

35 Parlamentti päättelee tästä, että koska nyt käsiteltävässä tapauksessa ei ole kyse SEUT 171 ja SEUT 172 artiklassa tarkoitetusta ”yhteistä etua koskevasta hankkeesta”, unionin lainsäätäjän ei tarvinnut saada Yhdistyneen kuningaskunnan hyväksyntää SEUT 172 artiklan jälkimmäisen kohdan nojalla.

36 Neuvosto esittää, ettei Yhdistynyt kuningaskunta ole osoittanut, että ensimmäisten rautateiden tavaraliikennekäytävien laajennuksilla olisi pyritty toteuttamaan asetuksen N:o 1315/2013 tavoitteita. Sen mukaan rautateiden tavaraliikennekäytävän ”Pohjanmeri–Välimeri” laajentaminen Lontoosta eteenpäin ei ole SEUT 171 ja SEUT 172 artiklassa tarkoitettu ”yhteistä etua koskeva hanke”. Niinpä SEUT 172 artiklan jälkimmäisessä kohdassa tarkoitetun hyväksynnän hankkiminen Yhdistyneeltä kuningaskunnalta ei ollut sen mielestä tarpeen.

37 Neuvosto väittää, että unionin lainsäätäjä voi muuttaa ensimmäisten rautateiden tavaraliikennekäytävien luetteloa aikaisemmin käytettyä menettelyä noudattaen, jos se pitää tätä asianmukaisena tai jopa välttämättömänä rautateiden tavaraliikennekäytävien ja ydinverkkokäytävien jatkuvuuden varmistamiseksi. Neuvoston mukaan unionin lainsäätäjä pyrki ensimmäisten rautateiden tavaraliikennekäytävien luettelon muuttamisen yhteydessä – asetuksen N:o 1316/2013 liitteessä II olevissa alaviitteissä (+) ja (*) – soveltamaan ensimmäisten rautateiden tavaraliikennekäytävien luomiseen muiden rautateiden tavaraliikennekäytävien perustamiseen sovellettavaa menettelyä asettamalla ensimmäisten rautateiden tavaraliikennekäytävien muuttamisen edellytykseksi markkinatutkimukset ja säätämällä niiden laatimisen edellyttämästä siirtymäajasta.

38 Neuvosto muistuttaa, ettei asetukseen N:o 913/2010 sisälly suuntaviivoja Euroopan laajuisista verkoista eikä yhteistä etua koskevien hankkeiden määritelmää. Kyseinen asetus kuuluu sen mukaan kokonaisuudessaan liikennepolitiikan alaan, ja siinä määritellään rautateiden tavaraliikennekäytävät olemassa olevien rautatieosuuksien koordinointi- ja hallinnointivälineeksi.

39 Komission mukaan riidanalaiset säännökset eivät kuulu asetuksen N:o 1316/2013 aineelliseen soveltamisalaan. Kyseisillä säännöksillä muutetaan sen mukaan asetusta N:o 913/2010, jonka oikeudellinen perusta on SEUT 91 artikla. Tällaisina riidanalaiset säännökset kuuluvat sen mukaan edelleen asetuksen N:o 913/2010 alaisuuteen.

40 Komissio esittää, ettei riidanalaisissa säännöksissä tarkoitetuilla ensimmäisillä rautateiden tavaraliikennekäytävillä pyritä SEUT 170 artiklan mukaisiin tavoitteisiin eikä niitä voida myöskään pitää siinä tarkoitettuina ”yhteistä etua koskevina hankkeina”. Asetuksen N:o 1316/2013 tavoite ja pääasiallinen sisältö koskevat tukea asetuksen N:o 1315/2013 säännöksissä tarkoitetuille yhteistä etua koskeville hankkeille.

41 Komissio korostaa, että asetuksen N:o 913/2010 päätavoite on liikennepolitiikan täytäntöönpano. Siinä määritellään komission mukaan rautateiden tavaraliikennekäytävien perustamista ja organisointia koskevat yksityiskohtaiset säännöt sekä säännöt tällaisten käytävien valintaa, hallinnointia ja niihin tehtävien investointien alustavaa suunnittelua varten. Niinpä se pitää rautateiden tavaraliikennekäytäviä koskevia säännöksiä ennen kaikkea koordinointi- ja hallinnointivälineinä, joilla pyritään siihen, että rautateiden tavaraliikennepalvelut toimivat tehokkaasti ja ovat kilpailukykyisempiä.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

42 Yhdistynyt kuningaskunta väittää kahden kanneperusteensa tueksi esittämillään väitteillä olennaisilta osin, että kyseessä oleva rautateiden tavaraliikennekäytävän laajentaminen, josta säädetään riidanalaisissa säännöksissä, on SEUT 171 artiklan 1 kohdan kolmannessa luetelmakohdassa ja SEUT 172 artiklan jälkimmäisessä kohdassa, luettuna yhdessä SEUT 170 artiklan kanssa, tarkoitettu yhteistä etua koskeva hanke. Koska kyseinen laajennus koskee mainitun jäsenvaltion aluetta, siitä päätettäessä olisi Yhdistyneen kuningaskunnan mukaan pitänyt hankkia SEUT 172 artiklan jälkimmäisen kohdan mukainen kyseessä olevan jäsenvaltion hyväksyntä.

43 On korostettava, ettei mainituissa määräyksissä esiintyvää käsitettä ”yhteistä etua koskeva hanke” ole määritelty EUT-sopimuksessa.

44 Yhtäältä SEUT 171 artiklan 1 kohdan ensimmäisestä ja kolmannesta luetelmakohdasta ilmenee nimittäin, että unioni vahvistaa SEUT 170 artiklassa tarkoitettujen tavoitteiden toteuttamiseksi suuntaviivoja, että näissä suuntaviivoissa yksilöidään yhteistä etua koskevat hankkeet ja että unioni voi tukea tällaisia hankkeita. Toisaalta SEUT 172 artiklan ensimmäisen kohdan mukaan parlamentti ja neuvosto vahvistavat mainitut suuntaviivat tavallista lainsäätämisjärjestystä noudattaen sekä Euroopan talous- ja sosiaalikomiteaa ja Euroopan unionin alueiden komiteaa kuultuaan.

45 Tästä seuraa, että kyseisten unionin toimielinten on annettava suuntaviivat ja näin ollen yksilöitävä SEUT 170 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin Euroopan laajuisten verkkojen perustamiseen ja kehittämiseen liikenteen, teletoiminnan ja energian infrastruktuurien aloilla liittyvät yhteistä etua koskevat hankkeet.

46 Nyt käsiteltävässä liikenneinfrastruktuuria koskevassa asiassa on todettava, että parlamentti ja neuvosto ovat käyttäneet niille kyseisillä määräyksillä annettua toimivaltaa antamalla asetuksen N:o 1315/2013, jossa vahvistetaan Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä koskevat suuntaviivat, joiden mukaan verkko on kaksitasoinen rakenne, joka käsittää kattavan verkon sekä ydinverkon. Tätä varten kyseisessä asetuksessa yksilöidään yhteistä etua koskevat hankkeet tärkeimmäksi välineeksi tämän Euroopan laajuisen verkon toteuttamisessa.

47 Asetuksen N:o 1315/2013 3 artiklan a alakohdan mukaan ”yhteistä etua koskevalla hankkeella” tarkoitetaan kyseisen asetuksen vaatimusten ja säännösten mukaisesti toteutettua hanketta. Käsitettä täsmennetään yksityiskohtaisesti asetuksen 7 artiklassa ja selitetään sen johdanto-osan 9 ja 19–33 perustelukappaleessa.

48 Tässä yhteydessä on todettava kyseisistä seikoista ilmenevän, että ”Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta liikenneinfrastruktuuria ja kunnostetaan ja parannetaan olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria”. Niissä täsmennetään, että tällaisilta hankkeilta edellytetään, että ne ovat taloudellisesti elinkelpoisia sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin hyötyjen perusteella ja että niillä on ”Euroopan tasolla saatavaa lisäarvoa”.

49 Mainittu käsite ”Euroopan tasolla saatava lisäarvo” on lisäksi määritelty asetuksen N:o 1315/2013 3 artiklan d alakohdassa siten, että sillä tarkoitetaan ”hankkeen arvoa, jota saadaan pelkästään kunkin jäsenvaltion mahdollisesti saavuttaman arvon lisäksi ja joka johtaa jäsenvaltioiden välisten liikenneyhteyksien ja liikennevirtojen merkittävään parantumiseen tehokkuuden, kestävyyden, kilpailukyvyn ja yhteenkuuluvuuden kannalta”.

50 Yhteistä etua koskevien hankkeiden innovaatiotehtävä ja monialainen luonne vahvistetaan asetuksen N:o 1315/2013 32 artiklan a alakohdassa, jossa viitataan siihen, miten tällaiset hankkeet, joiden tavoite on parantaa liikenneinfrastruktuurin kestävää käyttöä, edesauttavat hiilidioksidipäästöjen ja muiden kielteisten ympäristövaikutusten vähentämistä.

51 SEUT 170 artiklan 1 kohdassa ilmaistun myötävaikuttamista Euroopan laajuisten verkkojen perustamiseen ja kehittämiseen liikenneinfrastruktuurin alalla koskevan tavoitteen mukaisesti kyseisen asetuksen johdanto-osan kahdeksannesta perustelukappaleesta ilmenee, että Euroopan laajuinen liikenneverkko on kehitettävä luomalla uutta liikenneinfrastruktuuria, kunnostamalla ja parantamalla olemassa olevaa infrastruktuuria sekä toteuttamalla toimenpiteitä sen resurssien tehokkaan käytön edistämiseksi.

52 Vaikka on totta, ettei toimenpiteen pitäminen yhteistä etua koskevana hankkeena edellytä uuden liikenneinfrastruktuurin luomista, tällaiseen hankkeeseen on kuitenkin kuuluttava investointi, jolla pyritään vähintäänkin kunnostamaan tai parantamaan olemassa olevaa infrastruktuuria sen tehokkuuden ja suorituskyvyn parantamiseksi, kuten erityisesti asetuksen N:o 1315/2013 7 artiklasta ilmenee.

53 On mainittava vielä, että asetuksen N:o 1315/2013 48 artiklan 1 kohdasta, jossa mainitaan ainoastaan ”asianmukainen koordinointi ydinverkkokäytävien ja – – rautateiden tavaraliikennekäytävien välillä”, ilmenee, että parlamentti ja neuvosto ovat niille SEUT 171 artiklan 1 kohdassa ja SEUT 172 artiklan ensimmäisessä kohdassa annettua toimivaltaa käyttäessään katsoneet, etteivät rautateiden tavaraliikennekäytävät kuulu kyseisessä asetuksessa määriteltyihin yhteistä etua koskeviin hankkeisiin.

54 Tässä tilanteessa Yhdistynyt kuningaskunta ei voi näin ollen väittää, että riidanalaisilla säännöksillä olisi otettu käyttöön yhteistä etua koskeva hanke.

55 Erityisesti on todettava, ettei asetuksessa N:o 913/2010 säädetä edes olemassa olevien rautateiden tavaraliikennekäytävien osalta, että niitä kehitettäisiin infrastruktuurihankkeina. Talouden toimijoilla on nimittäin käytössään useita kyseisten käytävien hallinnointiin tarkoitettuja välineitä, jotta ne voisivat käyttää kyseessä olevia rautateitä tehokkaammin ja näin parantaa rautatieliikenteen toimintaa. Tällaisten käytävien perustamisella pyritään näin ollen varmistamaan liikenteen parempi koordinointi nimetyillä rautatieosuuksilla asetuksen N:o 913/2010 säännöksissä esitettyjen hallinnointiperiaatteiden mukaisesti.

56 Tässä yhteydessä on todettava, että kyseisen asetuksen 8 artiklalla ja sen IV luvun säännöksillä pyritään verkkojen haltijoiden toimintaa koordinoimalla yksinkertaistamaan rautateiden tavaraliikennekäytävien käyttöön antamista siten, että otetaan käyttöön keskitetty palvelupiste, joka vastaa talouden toimijoiden hakemuksiin mainittujen käytävien käyttämisestä, ja samalla vähennetään tähän liittyvää hallinnollista rasitetta.

57 Kyseisten käytävien kuljetuskapasiteetin käyttöön antamisen järkeistämistä koskevaa tavoitetta tukee sellaisten hallinnointielinten perustaminen, joiden tehtävänä on huolehtia rautatieliikenteen hallinnoinnin koordinoinnista kullakin tavaraliikennekäytävällä.

58 SEUT 171 artiklan 1 kohdassa ja SEUT 172 artiklan jälkimmäisessä kohdassa tarkoitettu käsite ”yhteistä etua koskeva hanke” kattaa sitä vastoin hankkeet, jotka ovat enemmän kuin pelkkä liikenteen koordinointimekanismi ja joilla parannetaan laadullisesti ensimmäisen rautateiden tavaraliikennekäytävän rakennetta.

59 Tästä ei ole kyse riidanalaisissa säännöksissä, joissa säädetään ainoastaan kyseessä olevan rautateiden tavaraliikennekäytävän saattamisesta vastaamaan ydinverkkokäytävää, jonka perustamisen asetuksella N:o 913/2010 Yhdistynyt kuningaskunta on sitä paitsi hyväksynyt. Niinpä ne eivät kuulu SEUT 171 artiklan 1 kohdassa ja SEUT 172 artiklan jälkimmäisessä kohdassa tarkoitetun käsitteen ”yhteistä etua koskeva hanke” piiriin.

60 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että mainituissa EUT-sopimuksen määräyksissä tarkoitettua käsitettä ”yhteistä etua koskeva hanke” on tulkittava siten, ettei sitä sovelleta hankkeeseen, joka rajoittuu olemassa olevan rautateiden tavaraliikennekäytävän jatkamiseen.

61 Tämän seurauksena SEUT 172 artiklan jälkimmäisessä kohdassa asetettu ensimmäinen edellytys, joka koskee yhteistä etua koskevan hankkeen olemassaoloa, ei täyty.

62 Koska molempien edellytysten on täytyttävä samanaikaisesti, SEUT 172 artiklan jälkimmäisessä kohdassa asetettua toista edellytystä, jonka mukaan niihin yhteistä etua koskeviin hankkeisiin, jotka koskevat jonkin jäsenvaltion aluetta, tarvitaan kyseisen jäsenvaltion hyväksyminen, ei ole tarpeen tutkia.

63 Niinpä Yhdistyneen kuningaskunnan esittämät kaksi kanneperustetta on hylättävä.

64 Kaiken edellä esitetyn perusteella kanne on hylättävä.

Oikeudenkäyntikulut

65 Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 138 artiklan 1 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska parlamentti ja neuvosto ovat vaatineet, että Yhdistynyt kuningaskunta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, ja koska Yhdistynyt kuningaskunta on hävinnyt asian, se on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut. Kyseisen työjärjestyksen 140 artiklan 1 kohdan mukaan komissio vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (toinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Kanne hylätään.

2) Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistynyt kuningaskunta velvoitetaan vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan ja korvaamaan Euroopan parlamentin ja Euroopan unionin neuvoston oikeudenkäyntikulut.

3) Euroopan komissio vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Allekirjoitukset