Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (drugo vijeće)

12. studenoga 2015.*

„Tužba za poništenje – Uredba (EU) br. 1316/2013 o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe – Projekti od zajedničkog interesa koji se odnose na državno područje države članice – Odobrenje navedene države – Produženje teretnog koridora – Pravni temelj – Članak 171. UFEU-a i članak 172. drugi stavak UFEU-a“

U predmetu C-121/14,

povodom tužbe za poništenje na temelju članka 263. UFEU-a, podnesene 12. ožujka 2014.,

Ujedinjena Kraljevina Velike Britanije i Sjeverne Irske, koju zastupaju M. Holt i L. Christie, u svojstvu agenata, uz asistenciju D. J. Rhee, *barrister*,

tužitelj,

protiv

Europskog parlamenta, koji zastupaju A. Troupiotis i M. Sammut, u svojstvu agenata,

Vijeća Europske unije, koje zastupaju Z. Kupčová i E. Chatziioakeimidou, u svojstvu agenata,

tuženici,

koje podupire:

Europska komisija, koju zastupaju J. Samnadda i J. Hottiaux, u svojstvu agenata,

intervenijent,

SUD (drugo vijeće),

u sastavu: R. Silva de Lapuerta (izvjestiteljica), predsjednica prvog vijeća, u svojstvu predsjednice drugog vijeća, J. L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev, C. Lycourgos i J.-C. Bonichot, suci,

nezavisni odvjetnik: Y. Bot,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 3. rujna 2015.,

* Jezik postupka: engleski

donosi sljedeću

Presudu

1 Svojom tužbom Ujedinjena Kraljevina Velike Britanije i Sjeverne Irske zahtijeva poništenje članka 29. Priloga II. Uredbi (EU) br. 1316/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe, izmjeni Uredbe (EU) br. 913/2010 i stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 680/2007 i (EZ) br. 67/2010 (SL L 348, str. 129., u daljnjem tekstu: pobijane odredbe).

Pravni okvir

Pravo Unije

Uredba (EU) br. 913/2010

2 Utemeljena na članku 91. UFEU-a, Uredba (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. rujna 2010. o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe (SL L 276, str. 22.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom, poglavlje 7., svezak 4., str. 221.) utvrđuje pravila za uspostavu i organizaciju međunarodnih teretnih koridora za konkurentni prijevoz robe. Ona također propisuje pravila za odabir, organizaciju, upravljanje i indikativno planiranje ulaganja u teretne koridore.

3 U skladu s člankom 2. stavkom 2. točkom (a) Uredbe br. 913/2010, „teretni koridor“ znači „sve utvrđene željezničke pruge, uključujući željezničke trajekte, na području ili između područja država članica, i prema potrebi, trećih europskih zemalja, koje povezuju dva ili više terminala na glavnoj trasi ili, prema potrebi, na zaobilaznim trasama i dionicama pruga koje ih povezuju, uključujući željezničku infrastrukturu i pripadajuću opremu, te odgovarajuće željezničke usluge […]“.

4 Poglavlje II. Uredbe br. 913/2010 sadržava pravila o određivanju i upravljanju dvjema vrstama međunarodnih teretnih koridora, početnih koridora i daljnjih koridora. Na temelju članka 3. te uredbe, države članice navedene u Prilogu stavljaju u uporabu, do datuma propisanih u istom, početne teretne koridore navedene u Prilogu i obavješćuju Komisiju o njihovoj uspostavi.

5 Prilog toj uredbi, u svojoj verziji prije izmjena prema Uredbi br. 1316/2013, navodio je na popisu početnih teretnih koridora koridor br. 2 kako slijedi:

2.	NL, BE, LU, FR	Roterdam-Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lion/[*Basel*]	do 10. studenoga 2013.

Uredba (EU) br. 1315/2013, kako je izmijenjena Delegiranom uredbom (EU) br. 473/2014

6 Utemeljena na članku 172. UFEU-a, Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, str. 1.), kako je izmijenjena Delegiranom uredbom Komisije (EU) br. 473/2014 od 17. siječnja 2014. (SL L 136, str. 10., u daljnjem tekstu: Uredba br. 1315/2013), utvrđuje smjernice za razvoj transeuropske prometne mreže koja obuhvaća dvoslojnu strukturu koja se sastoji od sveobuhvatne mreže i od osnovne mreže koja je uspostavljena na temelju sveobuhvatne mreže. Ta uredba utvrđuje projekte od zajedničkog interesa i određuje zahtjeve kojih se mora pridržavati za upravljanje infrastrukturom transeuropske prometne mreže.

7 Članak 2. Uredbe br. 1315/2013 propisuje:

„1. Ova se uredba primjenjuje na transeuropsku prometnu mrežu, kako je prikazana na zemljovidima sadržanima u Prilogu I. Transeuropska prometna mreža obuhvaća prometnu infrastrukturu i telematske aplikacije kao i mjere koje promiču djelotvorno upravljanje i upotrebu takve infrastrukture i dozvoljavaju uspostavu i djelovanje održive i djelotvorne usluge prijevoza.

2. Infrastruktura transeuropske prometne mreže sastoji se od infrastrukture za željeznički promet, promet unutarnjim plovnim putovima, cestovni promet, pomorski promet, zračni promet te multimodalni prijevoz, kao što je utvrđeno relevantnim odjeljcima Poglavlja II.“

8 U skladu s člankom 3. točkom (a) te uredbe, „projekt od zajedničkog interesa“ znači „svaki projekt koji se provodi na temelju zahtjeva i poštujući odredbe ove uredbe“. Točka (d) tog članka definira pojam „europske dodane vrijednosti“ kao vrijednost projekta koja, osim moguće vrijednosti samo za određenu državu članicu, dovodi do značajnog poboljšanja bilo prometnih veza ili prometnih tokova između država članica, što je moguće potvrditi upućivanjem na poboljšanu djelotvornost, održivost, konkurentnost ili koheziju.

9 Članak 7. te uredbe glasi kako slijedi:

„1. Projekti od zajedničkog interesa doprinose razvoju transeuropske prometne mreže putem izgradnje nove prometne infrastrukture, putem obnove i nadogradnje postojeće prometne infrastrukture te pomoću mjera koje promiču učinkovito korištenje resursa mreže.

2. Projekt od zajedničkog interesa:

(a) doprinosi ciljevima koji su razvrstani u barem dvije od četiriju kategorija navedenih u članku 4.;

(b) u skladu je s poglavljem II., a ako se radi o osnovnoj mreži, u skladu je i s poglavljem III.;

(c) ekonomski je opravdan na temelju društveno-ekonomske analize troškova i koristi;

(d) pokazuje europsku dodanu vrijednost.

3. Projekt od zajedničkog interesa može obuhvatiti cijeli ciklus, uključujući studije o izvedivosti i postupke za izdavanje dozvola, provedbu i evaluaciju.

[…]“

10 U skladu s člankom 32. točkom (a) Uredbe br. 1315/2013, koji se nalazi u njezinu Poglavlju II., države članice posebnu pozornost obraćaju na projekte od zajedničkog interesa koji pružaju djelotvorne usluge teretnog prijevoza koje koriste infrastrukturu sveobuhvatne mreže te doprinose smanjenju emisija ugljičnog dioksida i drugih negativnih utjecaja na okoliš i koji imaju za cilj poboljšanje održivog korištenja prometne infrastrukture, uključujući učinkovito upravljanje tom infrastrukturom.

Uredba br. 1316/2013

11 Uredbom br. 1316/2013, utemeljenom na članku 172. UFEU-a, određuju se uvjeti, metode i postupci za pružanje financijske potpore unije transeuropskim mrežama radi pružanja potpore projektima od zajedničkog interesa u sektorima prometne, telekomunikacijske i energetske infrastrukture.

12 U skladu s člankom 2. točkom 1. te uredbe, „projekt od zajedničkog interesa“ znači, među ostalim, projekt utvrđen u Uredbi br. 1315/2013.

13 Članak 29. te uredbe propisuje:

„Uredba (EU) br. 913/2010 mijenja se kako slijedi:

Prilog Uredbi (EU) br. 913/2010 zamjenjuje tekst Priloga II. ovoj uredbi. Dosljedno tomu, revidirani željeznički teretni koridori ostaju podložni odredbama Uredbe (EU) br. 913/2010.“

14 U navedenom Prilogu II., naslovljenom „Popis početnih teretnih koridora“, teretni koridor „Sjeverno more – Sredozemlje“ opisan je kako slijedi:

	Države članice	Glavni putovi	Uspostava teretnih koridora:
„Koridor Sjeverno more – Sredozemlje“	NL, BE, LU, FR, UK(+)	Glasgow(*)/Edinburgh(*)/ Southampton(*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+) /Paris (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	Do 10. studenoga 2013.

Zahtjevi stranaka i postupak pred Sudom

15 Ujedinjena Kraljevina od Suda zahtijeva da:

— poništi pobijane odredbe, u dijelu gdje izvan Londona proširuju koridor br. 2 iz Priloga Uredbi br. 913/2010, koji je postao koridor „Sjeverno more – Sredozemlje“ u Uredbi br. 1316/2013, i

— naloži Europskom parlamentu i Vijeću Europske unije snošenje troškova.

16 Parlament i Vijeće zahtijevaju od Suda da:

— odbije tužbu i

— naloži Ujedinjenoj Kraljevini snošenje troškova.

17 Komisiji je odobrena intervencija u potporu zahtjeva Parlamenta i Vijeća odlukom predsjednika Suda od 24. srpnja 2014.

O tužbi

Dopuštenost

18 Ujedinjena Kraljevina smatra da su pobijane odredbe samostalne i odvojive od ostatka Uredbe br. 1316/2013.

19 Parlament, Vijeće i Komisija slažu se o tome da je zahtjev za djelomično poništenje koji je podnijela Ujedinjena Kraljevina dopušten.

20 Na temelju ustaljene sudske prakse Suda, djelomično poništenje akta Unije moguće je samo u mjeri u kojoj su elementi čije se poništenje traži odvojivi od ostatka akta (vidjeti presude Komisija/Vijeće, C-29/99, EU:C:2002:734, t. 45., i Njemačka/Komisija, C-239/01, EU:C:2003:514, t. 33.). U tom smislu Sud je više puta presudio da taj uvjet odvojivosti nije zadovoljen ako bi djelomično poništenje akta imalo za učinak izmjenu njegove biti (vidjeti presudu Komisija/Parlament i Vijeće, C-427/12, EU:C:2014:170, t. 16. i navedenu sudsku praksu).

21 Provjera odvojivosti elementa akta Unije pretpostavlja ispitivanje njegova opsega, kako bi se ocijenilo bi li poništenje tih elemenata promijenilo duh i bit tog akta (vidjeti presudu Komisija/Estonija, C-505/09 P, EU:C:2012:179, t. 112. i navedenu sudsku praksu).

22 U ovom slučaju valja utvrditi da pobijane odredbe imaju drukčije ciljeve od onih koje imaju ostale odredbe Uredbe br. 1316/2013 i njezina priloga.

23 Naime, Uredbom br. 1316/2013 zakonodavac Unije želi olakšati i ubrzati međupovezivanje mreža u Europi, kako u sektoru prometa tako i u sektorima telekomunikacija i energije, uspostavom mehanizma međupovezivanja. Uspostavljeni mehanizam ima za cilj promicati ulaganje u područje transeuropskih mreža. U tu svrhu ona osobito utvrđuje uvjete, metode i postupke dodjele financijske potpore Unije tim mrežama.

24 Nasuprot tomu, pobijane odredbe samostalne su jer se odnose samo na razgraničenje početnih teretnih koridora utvrđenih Uredbom br. 913/2010. One su stoga odvojive od ostatka Uredbe br. 1316/2013 pa se njihova zakonitost može ispitivati odvojeno.

25 U tim okolnostima, budući da poništenje tih odredaba ne mijenja ništa u samoj biti Uredbe br. 1316/2013, tužba Ujedinjene Kraljevine za njezino djelomično poništenje je dopuštena.

Meritum

Argumentacija stranaka

26 Dvama istaknutim tužbenim razlozima, koje valja ispitati zajedno, Ujedinjena Kraljevina ističe da:

— proširenja početnih teretnih koridora, koja proizlaze iz članka 29. Uredbe br. 1316/2013, teže ostvarenju ciljeva iz članka 170. UFEU-a u vezi s transeuropskom prometnom politikom. Posljedično, budući da su članci 170. i 172. UFEU-a posebne odredbe za takve mjere, one se mogu usvojiti samo na temelju tih odredaba;

— proširenja početnih teretnih koridora, koja proizlaze iz članka 29. Uredbe br. 1316/2013, su „projekti od zajedničkog interesa“ u smislu članka 171. stavka 1. UFEU-a i odnose se na državno područje svake države članice koja je obvezna sudjelovati u njihovu uspostavljanju. Navedena proširenja, u dijelu u kojem se odnose na Ujedinjenu Kraljevinu, usvojena su u suprotnosti sa zahtjevom odobrenja države članice o kojoj je riječ na temelju članka 172. drugog stavka UFEU-a.

27 Ujedinjena Kraljevina najprije navodi da se u ovom predmetu postavlja pitanje jesu li pobijane odredbe, uzete zajedno, u prevladavajućem dijelu mjere u području „mreža“, nasuprot mjerama „zajedničke politike u području mreža/jedinstvenog tržišta“. Uredba br. 913/2010 ima za cilj pridonijeti razvoju konkurentnog sustava teretnih koridora i stoga teži ciljevima iz članka 91. UFEU-a. Nasuprot tomu, izmjena popisa početnih teretnih koridora iz Priloga toj uredbi može se temeljiti samo na politici Unije u vezi s transeuropskim prometnim mrežama.

28 Ujedinjena Kraljevina ističe da su proširenja početnih teretnih koridora, koja proizlaze iz članka 29. Uredbe br. 1316/2013, bitna za uspostavu navedenih mreža. Tim se proširenjima stoga teži ostvarenju ciljeva iz članka 170. UFEU-a, čiji je cilj uspostaviti i razviti transeuropske mreže, primjerice u području prometa, kako bi se promicali međupovezivanje i interoperabilnost nacionalnih mreža i pristup tim mrežama. Proširenja teretnih koridora dio su tih ciljeva. Stoga je pobijane odredbe trebalo usvojiti na temelju članaka 171. i 172. UFEU-a.

29 Ujedinjena Kraljevina ocjenjuje, s obzirom na to da te odredbe određuju koridor „Sjeverno more – Sredozemlje“ kao jedan od početnih teretnih koridora, da je njegovo proširenje „projekt od zajedničkog interesa“ u smislu članaka 171. i 172. UFEU-a. Naime, takav se projekt mora temeljiti na društveno-ekonomskoj analizi troškova i koristi, kao što je to predviđeno člankom 7. stavkom 2. točkom (a) Uredbe br. 1315/2013.

30 Ujedinjena Kraljevina ističe da postupak predviđen Uredbom br. 913/2010 u vezi s odabirom daljnjih teretnih koridora uzima u obzir pitanje nameće li uspostava takvih koridora nerazmjeran teret državi članici o kojoj je riječ, priznajući da država članica nije obvezna sudjelovati ako njezina željeznička mreža ima širinu kolosijeka različitu od glavne željezničke mreže u Uniji.

31 Ujedinjena Kraljevina ističe da činjenica da su koridori osnovne mreže instrument koji olakšava usklađeno ostvarenje te mreže, u skladu s člankom 42. Uredbe br. 1315/2013, i da ne zahtijevaju stvaranje nove infrastrukture, ne isključuje da ih se može kvalificirati kao „projekte od zajedničkog interesa“.

32 Ujedinjena Kraljevina smatra da su proširenja početnih teretnih koridora, koja proizlaze iz pobijanih odredaba, u svakom slučaju „projekti od zajedničkog interesa“ u smislu članka 171. stavka 1. i članka 172. drugog stavka UFEU-a koji se odnose na državno područje države članice koja je obvezna sudjelovati u njihovoj uspostavi. Iz toga slijedi da su proširenja tih koridora, u dijelu u kojem se odnose na Ujedinjenu Kraljevinu, usvojena u suprotnosti sa zahtjevom odobrenja države članice o kojoj je riječ predviđenim člankom 172. drugim stavkom UFEU-a.

33 Parlament navodi da se cilj te glavna i prevladavajuća sastavnica Uredbe br. 1316/2013 sastoje od pružanja financijske pomoći Unije transeuropskim mrežama, kao što je navedeno u njezinu članku 1. Pobijane odredbe teže cilju koji je samo akcesoran tom cilju, tj. izmjeni Uredbe br. 913/2010, kako bi se uskladio popis početnih koridora s koridorima osnovne mreže. Posljedično, Uredba br. 1316/2013 pravilno je utemeljena jedino na članku 172. UFEU-a, iako predviđa izmjenu Uredbe br. 913/2010 koja bi, da je bila predmet zasebnog akta, bila utemeljena na članku 91. UFEU-a.

34 Parlament smatra da se svaka mjera koja olakšava korištenje postojećom infrastrukturom ne može kvalificirati kao „projekt od zajedničkog interesa“. U kontekstu članka 172. UFEU-a, pojam „projekta“ ne može se razumjeti tako da obuhvaća čiste instrumente usklađivanja s ciljem jamčenja brzih odgovora kandidatima koji žele upotrebljavati željezničku rutu.

35 Parlament iz toga zaključuje da, s obzirom na to da u ovom slučaju nije riječ o „projektu od zajedničkog interesa“ u smislu članaka 171. i 172. UFEU-a, zakonodavac nije bio obvezan pridobiti odobrenje Ujedinjene Kraljevine na temelju drugog stavka članka 172. UFEU-a.

36 Vijeće ističe da Ujedinjena Kraljevina nije dokazala da se proširenjem početnih teretnih koridora teži ostvarenju ciljeva iz Uredbe br. 1315/2013. Proširenja teretnih koridora „Sjeverno more – Sredozemlje“ izvan Londona nisu „projekti od zajedničkog interesa“ u smislu članaka 171. i 172. UFEU-a. Posljedično, nije potrebno pridobiti odobrenje Ujedinjene Kraljevine u skladu s drugim stavkom članka 172. UFEU-a.

37 Vijeće ističe da zakonodavac Unije može izmijeniti popis početnih teretnih koridora korištenjem istog postupka kao onaj koji je prethodno korišten ako to smatra svrsishodnim, odnosno nužnim, kako bi se osigurala usklađenost između teretnih koridora i koridora osnovne mreže. U okviru izmjene popisa početnih teretnih koridora, u bilješkama (+) i (*) u Prilogu II. Uredbi br. 1316/2013, zakonodavac Unije nastojao je na uspostavu početnih teretnih koridora primijeniti postupak koji se primjenjuje na uspostavu daljnjih teretnih koridora, podvrgavajući izmjene početnih teretnih koridora studijama tržišta i predviđajući prijelazno razdoblje potrebno za njihovu uspostavu.

38 Vijeće podsjeća na to da Uredba br. 913/2010 ne sadrži smjernice u pogledu transeuropskih mreža ni definiciju projekta od zajedničkog interesa. Ta je uredba u potpunosti obuhvaćena prometnom politikom i definira teretne koridore kao instrument usklađivanja i upravljanja postojećim teretnim linijama.

39 Komisija smatra da pobijane odredbe nisu obuhvaćene materijalnim područjem primjene Uredbe br. 1316/2013. Te su odredbe izmjena Uredbe br. 913/2010, čiji je pravni temelj članak 91. UFEU-a. Kao takve, pobijane odredbe ostaju uređene Uredbom br. 913/2010.

40 Komisija navodi da početni teretni koridori iz pobijanih odredaba ne teže ciljevima članka 170. UFEU-a i da se ne mogu smatrati ni „projektima od zajedničkog interesa“ u smislu tog članka. Glavni cilj i sadržaj Uredbe br. 1316/2013 odnose se na potporu projekata od zajedničkog interesa utvrđene u odredbama Uredbe br. 1315/2013.

41 Komisija ističe da je glavni cilj Uredbe br. 913/2010 provedba prometne politike. Ona utvrđuje detalje o uspostavi i organizaciji teretnih koridora kao i pravila za odabir, upravljanje i indikativno planiranje ulaganja u te koridore. Odredbe o teretnim koridorima stoga su u biti instrumenti usklađivanja i upravljanja kako bi usluge u području prijevoza tereta učinkovito funkcionirale i bile konkurentnije.

Ocjena Suda

42 Argumentima iznesenima u prilog svojim dvama tužbenim razlozima, Ujedinjena Kraljevina u biti ističe da je proširenje teretnog koridora o kojem je riječ, predviđeno pobijanim odredbama, projekt od zajedničkog interesa u smislu članka 171. stavka 1. treće alineje UFEU-a i članka 172. drugog stavka UFEU-a u vezi s člankom 170. UFEU-a. Budući da se to proširenje odnosi na državno područje te države članice, proširenje je trebalo usvojiti uz njezino odobrenje, u skladu s člankom 172. drugim stavkom UFEU-a.

43 Valja naglasiti da pojam „projekta od zajedničkog interesa“, koji se nalazi u navedenim odredbama, nije definiran u UFEU-u.

44 Naime, s jedne strane, iz članka 171. stavka 1. prve i treće alineje UFEU-a proizlazi da Unija utvrđuje, radi ostvarivanja ciljeva iz članka 170. UFEU-a, niz smjernica i da se tim smjernicama određuju projekti od zajedničkog interesa i da Unija može podupirati te projekte. S druge strane, u skladu s člankom 172. prvim stavkom UFEU-a, te smjernice usvajaju Europski parlament i Vijeće odlučujući u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom i nakon savjetovanja s Gospodarskim i socijalnim odborom te Odborom regija Europske unije.

45 Iz toga slijedi da je na tim institucijama Unije da usvoje smjernice i, prema tome, odrede projekte od zajedničkog interesa u vezi s uspostavom i razvojem transeuropskih mreža na području prometa, telekomunikacija i energetske infrastrukture iz članka 170. stavka 1. UFEU-a.

46 U ovom slučaju, što se tiče prometne infrastrukture, valja utvrditi da su Parlament i Vijeće izvršavali ovlast koja im je povjerena tim odredbama donoseći Uredbu br. 1315/2013 koja utvrđuje smjernice za razvoj transeuropske prometne mreže koja obuhvaća dvoslojnu strukturu koja se sastoji od sveobuhvatne mreže i od osnovne mreže. U tu svrhu ta uredba definira projekte od zajedničkog interesa kao glavni instrument za ostvarenje te transeuropske mreže.

47 U skladu s članom 3. točkom (a) Uredbe br. 1315/2013, „projekt od zajedničkog interesa“ znači svaki projekt koji se provodi na temelju zahtjeva i poštujući odredbe te uredbe. Taj je pojam detaljno razrađen u članku 7. te uredbe i spominje se u uvodnim izjavama 9. i 19. do 33. te uredbe.

48 U tom smislu iz tih elemenata proizlazi da „projekti od zajedničkog interesa doprinose razvoju transeuropske prometne mreže putem izgradnje nove prometne infrastrukture, putem obnove i nadogradnje postojeće prometne infrastrukture.“ Navodi se konkretno da takvi projekti moraju biti ekonomski opravdani na temelju društveno-ekonomske analize troškova i koristi te da moraju pokazati „europsku dodanu vrijednost“.

49 Nadalje, navedeni pojam „europske dodane vrijednosti“ definiran je u članku 3. točki (d) Uredbe br. 1315/2013 kao „vrijednost projekta koja, osim moguće vrijednosti samo za određenu državu članicu, dovodi do značajnog poboljšanja bilo prometnih veza ili prometnih tokova između država članica, što je moguće potvrditi upućivanjem na poboljšanu djelotvornost, održivost, konkurentnost ili koheziju“.

50 Funkciju inovacije i transverzalni karakter projekata od zajedničkog interesa potvrđuje članak 32. točka (a) Uredbe br. 1315/2013, koji navodi doprinos tih projekata smanjenju emisija ugljičnog dioksida i drugih negativnih utjecaja na okoliš i čiji je cilj poboljšanje održivog korištenja prometne infrastrukture.

51 Nadalje, u skladu s ciljem doprinosa uspostavi i razvoju transeuropskih mreža u području prometne infrastrukture, propisanim u članku 170. stavku 1. UFEU-a, iz uvodne izjave 8. te uredbe proizlazi da bi transeuropske prometne mreže trebalo razviti izgradnjom nove prometne infrastrukture, obnovom i nadogradnjom postojeće prometne infrastrukture te pomoću mjera koje promiču učinkovito korištenje resursa.

52 Iako je točno da priznanje mjere kao projekta od zajedničkog interesa ne zahtijeva uspostavu nove prometne infrastrukture, takav projekt ipak mora sadržavati ulaganje koje barem ima za cilj obnovu i nadogradnju postojeće prometne infrastrukture kako bi je učinilo učinkovitijom i uspješnijom, kao što to proizlazi, među ostalim, iz članka 7. Uredbe br. 1315/2013.

53 Naposljetku, iz članka 48. stavka 1. Uredbe br. 1315/2013, koji samo spominje „adekvatnu suradnju između koridora osnovne mreže i željezničkih teretnih koridora“, proizlazi da su prilikom izvršavanja svoje ovlasti koja im je povjerena člankom 171. stavkom 1. UFEU-a i člankom 172. prvim stavkom UFEU-a Parlament i Vijeće smatrali da teretni koridori ne ulaze u projekte od zajedničkog interesa određene tom uredbom.

54 U tim okolnostima Ujedinjena Kraljevina stoga ne može tvrditi da je pobijanim odredbama uspostavljen projekt od zajedničkog interesa.

55 Konkretno, Uredba br. 913/2010 ne predviđa, čak ni za postojeće teretne koridore, da se razvijaju kao infrastrukturni projekti. Naime, ekonomski operatori raspolažu s nekoliko instrumenata za upravljanje tim koridorima, kako bi se mogli koristiti teretnim putovima o kojima je riječ s većom učinkovitošću i tako poboljšati funkcioniranje željezničkog prometa. Uspostava tih koridora stoga ima za cilj osigurati bolju koordinaciju prometa na utvrđenim željezničkim linijama, u skladu s načelima upravljanja propisana odredbama Uredbe br. 913/2010.

56 U tom smislu članak 8. te uredbe i odredbe njezina Poglavlja IV. imaju za cilj uspostaviti, koordinacijom među upraviteljima mreža, pojednostavnjenu dodjelu teretnih koridora putem kontaktnog mjesta (*one-stop shop*) koji ekonomskim operatorima pruža odgovore na njihove zahtjeve za korištenje navedenim koridorima, smanjujući upravni teret koji je s time povezan.

57 Taj cilj racionalizacije dodjele prometnih kapaciteta tih koridora potvrđuje uspostava tijela za upravljanje koja trebaju osigurati koordinaciju upravljanja željezničkog prometa duž svakog teretnog koridora.

58 Nasuprot tomu, pojam „projekta od zajedničkog interesa“, u smislu članka 171. stavka 1. UFEU-a i članka 172. drugog stavka UFEU-a, obuhvaća projekte koji prelaze stadij običnog mehanizma koordinacije prometa i koji obuhvaćaju kvalitativno strukturno poboljšanje početnog teretnog koridora.

59 To nije slučaj s pobijanim odredbama, koje predviđaju samo usklađivanje teretnog koridora o kojem je riječ s koridorom osnovne mreže, pri čemu je usto njegovu uspostavu Uredbom br. 913/2010 odobrila Ujedinjena Kraljevina. One stoga ne ulaze u pojam „projekata od zajedničkog interesa“, u smislu članka 171. stavka 1. UFEU-a i članka 172. drugog stavka UFEU-a.

60 Iz svega prethodno navedenoga proizlazi da pojam „projekata od zajedničkog interesa“, u smislu navedenih odredaba UFEU-a, treba tumačiti na način da se on ne primjenjuje na projekt koji samo produžuje postojeći teretni koridor.

61 Posljedično, nije ispunjena prva pretpostavka u vezi s postojanjem projekta od zajedničkog interesa, propisana člankom 172. drugim stavkom UFEU-a.

62 Budući da su obje pretpostavke kumulativne, nije potrebno ispitati drugu od tih dviju pretpostavki propisanu člankom 172. drugim stavkom UFEU-a, prema kojoj projekt od zajedničkog interesa, koji se odnosi na državno područje države članice, zahtijeva odobrenje države članice o kojoj je riječ.

63 Posljedično, dva tužbena razloga koja je istaknula Ujedinjena Kraljevina treba odbiti.

64 Iz svega prethodno navedenoga proizlazi da tužbu treba odbiti.

Troškovi

65 Na temelju članka 138. stavka 1. Poslovnika Suda, stranka koja ne uspije u postupku dužna je, na zahtjev protivne stranke, snositi troškove. Budući da su Parlament i Vijeće postavili zahtjev da se Ujedinjenoj Kraljevini naloži snošenje troškova i da ona nije uspjela u postupku, Ujedinjenoj Kraljevini nalaže se snošenje troškova. U skladu s člankom 140. stavkom 1. Poslovnika, Komisija će snositi vlastite troškove.

Slijedom navedenoga, Sud (drugo vijeće) proglašava i presuđuje:

1. **Tužba se odbija.**

2. **Nalaže se Ujedinjenoj Kraljevini Velike Britanije i Sjeverne Irske snošenje, osim vlastitih troškova, i troškova Europskog parlamenta i Vijeća Europske unije.**

3. **Europska komisija snosi vlastite troškove.**

Potpisi