A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (második tanács)

2015. november 12.*

„Megsemmisítés iránti kereset — Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról szóló 1316/2013/EU rendelet — Valamely tagállam területét érintő közös érdekű projektek — Az említett állam általi jóváhagyás — Vasúti árufuvarozási folyosó meghosszabbítása — Jogalap — EUMSZ 171. cikk és EUMSZ 172. cikk, második bekezdés”

A C-121/14. sz. ügyben,

az EUMSZ 263. cikk alapján megsemmisítés iránt 2014. március 12-én

Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága (képviselik: M. Holt és L. Christie, meghatalmazotti minőségben, segítőjük: D. J. Rhee barrister)

felperesnek

az **Európai Parlament** (képviselik: A. Troupiotis és M. Sammut, meghatalmazotti minőségben),

az **Európai Unió Tanácsa** (képviselik: Z. Kupčová és E. Chatziioakeimidou, meghatalmazotti minőségben)

alperesek ellen,

támogatja őket:

az **Európai Bizottság** (képviselik: J. Samnadda és J. Hottiaux, meghatalmazotti minőségben)

beavatkozó,

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (második tanács),

tagjai: R. Silva de Lapuerta, az első tanács elnöke, a második tanács elnökeként eljárva (előadó), J. L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev, C. Lycourgos és J.-C. Bonichot bírák,

főtanácsnok: Y. Bot,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

a főtanácsnok indítványának a 2015. szeptember 3-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

* Az eljárás nyelve: angol.

meghozta a következő

Ítéletet

1 Keresetében Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, a 913/2010/EU rendelet módosításáról és a 680/2007/EK és 67/2010/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 11-i, (EU) 1316/2013 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 348., 129. o.; helyesbítés HL L 21. 2015., 21. o.) 29. cikkének, valamint II. mellékletének (a továbbiakban: megtámadott rendelkezések) megsemmisítését kéri.

Jogi háttér

Az uniós jog

A 913/2010/EU rendelet

2 Az EUMSZ 91. cikken alapuló, a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2010. szeptember 22-i 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 276., 22. o.) a versenyképes vasúti árufuvarozást szolgáló nemzetközi vasúti folyosók létrehozásának és megszervezésének szabályait határozza meg. Az árufuvarozási folyosók kiválasztásával, megszervezésével és működtetésével, valamint indikatív jellegű beruházási tervezésével kapcsolatos szabályokat is megállapítja.

3 A 913/2010 rendelet 2. cikke (2) bekezdésének a) pontja az „árufuvarozási folyosó”-t úgy határozza meg, mint „a tagállamok és adott esetben európai harmadik országok területén vagy közöttük elhelyezkedő kijelölt vasútvonalak, köztük vasúti kompvonalak összessége, amelyek két vagy több terminált kötnek össze az árufuvarozási folyosó főága [helyesen: vasúti fővonal] mentén, valamint adott esetben az ezeket összekötő elkerülő útvonalak és szakaszok, beleértve a […] megfelelő vasúti infrastruktúrát és a kapcsolódó berendezéseket, illetve az érintett vasúti szolgáltatásokat.”

4 A 913/2010 rendelet II. fejezete a kétfajta, árufuvarozást szolgáló nemzetközi vasúti folyosó, az első árufuvarozási folyosó és a további árufuvarozási folyosó kijelölésére és irányítására vonatkozó szabályokat tartalmazza. E rendelet 3. cikke értelmében a mellékletben említett tagállamok a mellékletben előírt határidőig működésbe állítják az első árufuvarozási folyosókat, és az érintett tagállamok értesítik az Európai Bizottságot az árufuvarozási folyosók létrehozásáról.

5 Az említett rendelet melléklete az 1316/2013 rendelet általi módosítását megelőző változatában az első árufuvarozási folyosók jegyzékében a következőképpen írta le a 2. sz. árufuvarozási folyosót:

2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam–Antwerpen–Luxembourg–Metz–Dijon–Lyon/(Bázel)	Legkésőbb 2013. november 10-ig

Az (EU) 473/2014 felhatalmazáson alapuló rendelettel módosított (EU) 1315/2013 rendelet

6 Az EUMSZ 172. cikken alapuló, a 2014. január 17-i (EU) 473/2014 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettel (HL L 136., 10. o.) módosított, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013.

december 11-i (EU) 1315/2013 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet (HL L 348., 1. o.; a továbbiakban: rendelet) iránymutatásokat határoz meg a kétrétegű struktúrából, egy átfogó hálózatból és az arra épülő törzshálózatból álló transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztését illetően. E rendelet közös érdekű projekteket azonosít, és meghatározza azokat a követelményeket, amelyeknek a transzeurópai közlekedési hálózat kezelése során meg kell felelni.

7 Az 1315/2013 rendelet 2. cikke előírja:

„(1) Ezt a rendeletet az I. mellékletben meghatározott transzeurópai közlekedési hálózatra kell alkalmazni. Az említett melléklet egyrészt közlekedési infrastruktúrát és telematikai alkalmazásokat, másrészt az ilyen infrastruktúra hatékony kezelését és használatát elősegítő, és a fenntartható és hatékony közlekedési szolgáltatásokat lehetővé tevő intézkedéseket foglal magában.

(2) A transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrájának részét képezi a vasúti, belvízi, közúti, tengeri és légi közlekedés, valamint a multimodális közlekedéshez szükséges infrastruktúra, a II. fejezet vonatkozó szakaszaiban meghatározottak szerint.”

8 E rendelet 3. cikkének a) pontja értelmében a „közös érdekű projekt” „az e rendeletben előírt követelményeknek megfelelően és e rendelet rendelkezéseivel összhangban végrehajtott valamennyi projekt”. Az említett cikk d) pontja úgy határozza meg az „európai hozzáadott érték” fogalmát, hogy az a projekt azon értéke, amely a kizárólag az adott tagállam vonatkozásában létrejövő potenciális értéken felül olyan jelentős javulást eredményez a tagállamok közötti közlekedési összeköttetésekben vagy forgalomáramlásban is, amely megmutatkozik a hatékonyság, a fenntarthatóság, a versenyképesség vagy a kohézió terén.

9 Az említett rendelet 7. cikke a következőképpen fogalmaz:

„(1) A közös érdekű projekteknek hozzá kell járulniuk a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséhez az új közlekedési infrastruktúra létrehozása, a már meglevő közlekedési infrastruktúra felújítása és bővítése, valamint a hálózat erőforrás-hatékony használatát előmozdító intézkedések révén.

(2) A közös érdekű projekteknek:

a) hozzá kell járulniuk a célkitűzések 4. cikkben leírt négy kategóriájából legalább kettőnek a megvalósításához;

b) összhangban kell lenniük a II. fejezettel, a törzshálózat tekintetében pedig ezenfelül a III. fejezettel is;

c) a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján gazdasági szempontból életképesnek kell lenniük;

d) európai hozzáadott értéket kell képviselniük;

(3) A közös érdekű projekt a teljes folyamatot magában foglalhatja, beleértve a megvalósíthatósági tanulmányokat és az engedélyezési eljárásokat, a végrehajtást és az értékelést.

[...]”

10 Az 1315/2013 rendeletnek a II. fejezetében található 32. cikke a) pontja értelmében a tagállamoknak különös figyelmet kell fordítaniuk azokra a közös érdekű projektekre, amelyek az átfogó hálózat infrastruktúráját használó hatékony áruszállítási szolgáltatásokat nyújtanak, ugyanakkor a

szén-dioxid-kibocsátás és más káros környezeti hatások csökkentéséhez is hozzájárulnak, és amelyek célja a közlekedési infrastruktúra fenntartható használatának javítása, beleértve annak hatékony irányítását.

Az 1316/2013 rendelet

11 Az EUMSZ 172. cikken alapuló 1316/2013 rendelet meghatározza a transzeurópai hálózatok uniós pénzügyi támogatásának feltételeit, módszereit és eljárásait a közlekedési, a távközlési és az energetikai infrastruktúrák ágazatában megvalósítandó közös érdekű projektek támogatása érdekében.

12 E rendelet 2. cikkének 1. pontja értelmében „közös érdekű projekt” a többek között az 1315/2013/EU rendeletben meghatározott minden projekt.

13 Az említett rendelet 29. cikke ekképp rendelkezik:

„A 913/2013/EU rendelet a következőképpen módosul:

A 913/2010/EU rendelet mellékletének helyébe e rendelet II. melléklete lép. Következésképp a módosított vasúti árufuvarozási folyosókra továbbra is vonatkoznak a 913/2010/EU rendelet rendelkezései.”

14 Az említett, „az első árufuvarozási folyosók melléklete [helyesen: jegyzéke]” című II. mellékletben az „Északi-tengeri–mediterrán” árufuvarozási folyosó a következőképpen kerül leírásra:

	Tagállamok	Fő útvonalak	Az árufuvarozási folyosók kialakítása:
„Északi-tengeri -mediterrán”	NL, BE, LU, FR és UK(+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Párizs (+)/Amszterdam (+)-Rotterdam -Zeebrugge (+)/Antwerpen -Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Bázel]-Marseille (+)	Legkésőbb 2013. november 10-ig

A felek kérelmei és a Bíróság előtti eljárás

15 Az Egyesült Királyság azt kéri, hogy a Bíróság:

– semmisítse meg a megtámadott rendelkezéseket, mivel azok az 1316/2013 rendelettel „Északi-tengeri–mediterrán” folyosóvá változtatott, a 913/2010/EU rendelet mellékletében 2. sz. folyosóként szereplő folyosót Londonon kívülre terjesztik ki, és

– az Európai Parlamentet és az Európai Unió Tanácsát kötelezze a költségek viselésére.

16 A Parlament és a Tanács azt kéri, hogy a Bíróság:

– utasítsa el a keresetet, és

– az Egyesült Királyságot kötelezze a költségek viselésére.

17 A Bíróság elnöke 2014. július 24-i határozatával megengedte a Bizottság beavatkozását a Parlament és a Tanács kérelmeinek támogatása végett.

A keresetről

Az elfogadhatóságról

18 Az Egyesült Királyság azt állítja, hogy a megtámadott rendelkezések az 1316/2013 rendelet többi részétől elkülönülő és attól elválasztható részeket alkotnak.

19 A Parlament, a Tanács és a Bizottság egyetért abban a tényben, hogy az Egyesült Királyság által benyújtott részleges megsemmisítés iránti kérelem elfogadható.

20 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy valamely uniós aktus részleges megsemmisítése csak abban az esetben lehetséges, ha a megsemmisíteni kért elemek elválaszthatók az aktus többi részétől (lásd: Bizottság kontra Tanács ítélet, C-29/99, EU:C:2002:734, 45. pont, és Németország kontra Bizottság ítélet, C-239/01, EU:C:2003:514, 33. pont). E tekintetben a Bíróság több alkalommal is megállapította, hogy ezen elválaszthatóságra vonatkozó követelmény nem teljesül, ha az aktus részleges megsemmisítése folytán annak lényeges tartalma megváltozik (lásd: Bizottság kontra Parlament és Tanács ítélet, C-427/12, EU:C:2014:170, 16. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

21 Valamely uniós aktus részei elválaszthatóságának vizsgálata e részek hatályának vizsgálatát feltételezi, annak értékelése végett, hogy megsemmisítésük módosítja-e ezen aktus szellemét és lényegét (lásd: Bizottság kontra Észtország ítélet, C-505/09 P, EU:C:2012:179, 112. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

22 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy a megtámadott rendelkezések más célkitűzésekre irányulnak, mint amelyeket az 1316/2013 rendelet és melléklete egyéb rendelkezései követnek.

23 Az 1316/2013 rendelettel ugyanis az uniós jogalkotó hálózatfinanszírozási eszköz létrehozásával kívánta megkönnyíteni és meggyorsítani a hálózatok összekapcsolását Európában, úgy a közlekedés és a távközlés, mint az energia ágazatában. A létrehozott eszköz célja a transzeurópai hálózatok területén történő befektetések előmozdítása. E célból elsősorban az említett hálózatok uniós pénzügyi támogatása odaítélésének feltételeit, módszereit és eljárásait rögzíti.

24 Ezzel szemben a megtámadott rendelkezések eltérőek, mivel azok csak a 913/2010 rendeletben meghatározott első árufuvarozási útvonalakat írják le. E rendelkezések elválaszthatók a 1316/2013 rendelet többi részétől, tehát jogszerűségük külön vizsgálható.

25 E körülményekre figyelemmel, mivel e rendelkezések megsemmisítése semmiképpen nem módosítja az 1316/2013 rendelet lényegét, az Egyesült Királyságnak az e rendelet részleges megsemmisítése iránti keresete elfogadható.

Az ügy érdeméről

A felek érvei

26 Két jogalapjában, amelyeket célszerű együtt vizsgálni, az Egyesült Királyság a következőket állítja:

– az első árufuvarozási folyosóknak az 1316/2013 rendelet 29. cikkéből eredő kibővítése a transzeurópai közlekedéspolitika tekintetében az EUMSZ 170. cikkben szereplő célkitűzések elérésére irányul. Következésképpen – és mivel az EUMSZ 170–172. cikk az ilyen intézkedések tekintetében *lex specialisnak* minősül – ezeket kizárólag e rendelkezések alapján lehet elfogadni;

– az első árufuvarozási folyosóknak az 1316/2013 rendelet 29. cikkéből eredő kibővítése az EUMSZ 171. cikk (1) bekezdése szerinti „közös érdekű projektet” képez, és az annak kialakításában való részvételre kötelezett egyes tagállamok területére vonatkozik. Az említett kibővítésnek az Egyesült Királyságra vonatkozó részét az EUMSZ 172. cikk második bekezdésében szereplő, az érintett tagállam jóváhagyására vonatkozó követelmény megsértésével fogadták el.

27 Az Egyesült Királyság előzetesen kiemeli, hogy a jelen ügyben az a kérdés, hogy a megtámadott rendelkezések a maguk összességében elsősorban „hálózati intézkedéseknek” minősülnek-e, szemben egy „közös hálózatpolitikai/egységes piacpolitikai” intézkedéssel. A 913/2010 rendeletnek véleménye szerint az a célja, hogy hozzájáruljon a versenyképes vasúti árufuvarozási rendszer fejlesztéséhez, tehát az EUMSZ 91. cikkben rögzített célkitűzéseket követi. Ezzel szemben az első vasúti árufuvarozási folyosóknak az e rendelet mellékletében foglalt jegyzékének módosítása kizárólag az Uniónak a transzeurópai közlekedési hálózatokra vonatkozó politikáján alapulhat.

28 Az Egyesült Királyság azt állítja, hogy az első vasúti árufuvarozási folyosóknak az 1316/2013 rendelet 29. cikkéből következő kiterjesztése alapvető fontosságú az említett hálózatok létrehozásában. E kiterjesztések tehát az EUMSZ 170. cikkben rögzített célkitűzések megvalósítására irányulnak, amelyek lényege a transzeurópai hálózatok a célból történő létrehozása és fejlesztése, például a közlekedés ágazatában, hogy elő lehessen segíteni a nemzeti hálózatok összekapcsolását és interoperabilitását, valamint az azokhoz való hozzáférést. A vasúti árufuvarozási folyosók kiterjesztései e célkitűzés részét alkotják. Következésképpen a megtámadott rendelkezéseket az EUMSZ 171. cikk és az EUMSZ 172. cikk alapján kellett volna elfogadni.

29 Az Egyesült Királyság úgy véli, hogy mivel e rendelkezések úgy jelölik az „Északi-tengeri-mediterrán” folyosót, mint az egyik első árufuvarozási folyosót, ennek kiterjesztése az EUMSZ 171. cikk és az EUMSZ 172. cikk értelmében vett „közös érdekű projektnek” minősül. Az ilyen projektnek ugyanis szociális-gazdasági síkon végzett költség-haszon elemzésen kell alapulnia, amint azt az 1315/2013 rendelet 7. cikke (2) bekezdésének c) pontja is előírja.

30 Az Egyesült Királyság megjegyzi, hogy a 913/2010 rendeletben előírt, a további árufuvarozási folyosók kiválasztására vonatkozó eljárás figyelembe veszi azt a kérdést, hogy az ilyen folyosók létrehozása aránytalan terhet ró az érintett tagállamra, elismerve azt, hogy a tagállam nem köteles ebben részt venni, ha olyan vasúti hálózattal rendelkezik, amelynek nyomtávja eltér az elsődleges uniós vasúti hálózat nyomtávjától.

31 Az Egyesült Királyság azt állítja, hogy az a tény, hogy a törzshálózati folyosók olyan eszközök, amelyek lehetővé teszik az említett hálózat összehangolt létrehozásának elősegítését az 1315/2013 rendelet 42. cikkének megfelelően, és hogy azok nem követelik meg új infrastruktúra létrehozását, nem zárja ki, hogy azokat „közös érdekű” projekteknek lehessen minősíteni.

32 Az Egyesült Királyság azt állítja, hogy az első árufuvarozási folyosóknak a megtámadott rendelkezésekből következő kiterjesztései mindenesetre olyan, az EUMSZ 171. cikk (1) bekezdése, valamint az EUMSZ 172. cikk második bekezdése értelmében vett „közös érdekű projektek”, amelyek az ezek végrehajtásában részt venni köteles tagállam területére vonatkoznak. Ebből szerinte az következik, hogy e folyosók kiterjesztéseit, amennyiben azok az Egyesült Királyság területét érintik, a tagállam jóváhagyásának az EUMSZ 172. cikk második bekezdésében előírt követelménye megsértésével fogadták el.

33 A Parlament azt állítja, hogy az 1316/2013 rendelet célja, valamint elsődleges és domináns összetevője az, hogy uniós pénzügyi támogatást lehessen nyújtani a transzeurópai hálózatoknak, amint azt e rendelet 1. cikke előírja. A megtámadott rendelkezések e célkitűzéshez viszonyítva csak kiegészítő célt követnek, nevezetesen a 913/2010 rendelet annak érdekében történő módosításához, hogy az első árufuvarozásai folyosók jegyzékét meg lehessen feleltetni a törzshálózati folyosókkal. Következésképpen az 1316/2013 rendelet jogszerűen alapult kizárólag az EUMSZ 172. cikken, bár előírja a 913/2010 rendelet módosítását, amely, ha egy külön aktus tárgyát alkotná, az EUMSZ 91. cikken alapult volna.

34 A Parlament szerint a létező infrastruktúra használatát elősegítő intézkedéseket nem lehet „közös érdekű projekteknek” minősíteni. Az EUMSZ 172. cikk szövegösszefüggésében a „projekt” kifejezés nem értelmezhető úgy, hogy az csak az olyan puszta koordinációs eszközöket foglalja magában, amelyeknek az a célja, hogy biztosítsa a gyors válaszadást egy menetvonalat használni szándékozó jelölt számára.

35 A Parlament ebből azt a következtetést vonja le, hogy, mivel a jelen ügyben nem az EUMSZ 171. cikk és az EUMSZ 172. cikk értelmében vett „közös érdekű projektről” van szó, az uniós jogalkotó nem volt köteles megszerezni az Egyesült Királyságnak az EUMSZ 172. cikk második bekezdése értelmében vett jóváhagyását.

36 A Tanács arra hivatkozik, hogy az Egyesült Királyság nem bizonyította, hogy az első árufuvarozási folyosók kiterjesztése az 1315/2013 rendelet célkitűzéseinek megvalósítására irányul. Az „Északi-tengeri-mediterrán” folyosó Londonon túlra történő kiterjesztése nem minősül az EUMSZ 171. cikk és az EUMSZ 172. cikk értelmében vett „közös érdekű projektnek”. Következésképpen nem kellett megszerezni az Egyesült Királyságnak az EUMSZ 172. cikk második bekezdésének értelmében vett egyetértését.

37 A Tanács azt állítja, hogy az uniós jogalkotó ugyanazon eljárással módosíthatja az első vasúti árufuvarozási folyosók jegyzékét, mint amelyet korábban alkalmazott, ha azt célravezetőnek, vagy éppen szükségesnek találja az árufuvarozási folyosók és a törzshálózati folyosók közötti koherencia biztosításának érdekében. Az első vasúti árufuvarozási folyosók jegyzékének módosítása keretében az 1316/2013 rendelet II. mellékletében szereplő (+) és (*) lábjegyzetekben az uniós jogalkotó az első vasúti árufuvarozási folyosók létrehozása tekintetében a további vasúti árufuvarozási folyosók létrehozása vonatkozásában használt eljárást próbálta alkalmazni, és az első vasúti árufuvarozási folyosók módosítását piackutatásnak vetette alá, és a folyosók létrehozásához szükséges átmeneti időszakot írt elő.

38 A Tanács emlékeztet arra, hogy a 913/2010 rendelet nem tartalmazza sem a transzeurópai hálózatokra vonatkozó iránymutatást, sem a közös érdekű projekt meghatározását. E rendelet teljes egészében a közlekedéspolitika alá tartozik, és úgy határozza meg a vasúti árufuvarozási folyosókat, hogy azok a létező vasútvonalak koordinációjának és irányításának eszközei.

39 A Bizottság azt állítja, hogy a megtámadott rendelkezések nem tartoznak az 1316/2013 rendelet anyagi hatálya alá. E rendelkezések szerinte az 913/2010 rendelet módosításának minősülnek, amelynek jogi alapja az EUMSZ 91. cikk. A megtámadott rendelkezések mint olyanok továbbra is a 913/2010 rendelet hatálya alá tartoznak.

40 A Bizottság kiemeli, hogy a megtámadott rendelkezésekben érintett első árufuvarozási folyosók nem az EUMSZ 170. cikk célkitűzéseit követik, és nem minősíthetők az e cikk értelmében vett „közös érdekű projekteknek” sem. Az 1316/2013 rendelet elsődleges célkitűzése és tartalma az 1315/2013 rendelet rendelkezéseiben foglalt közös érdekű projektek támogatására irányul.

41 A Bizottság hangsúlyozza, hogy a 913/2010 rendelet elsődleges célja a közlekedéspolitika végrehajtása. Meghatározza a vasúti árufuvarozási folyosók létrehozásának és megszervezésének módozatait, valamint e folyosók tekintetében a kiválasztásukkal, működtetésükkel és indikatív jellegű beruházási tervezésükkel kapcsolatos szabályokat. A vasúti árufuvarozási folyosókra vonatkozó rendelkezések tehát lényegében arra irányuló koordinációs és irányítási eszközök, hogy a vasúti árufuvarozási szolgáltatások hatékonyan működjenek és versenyképesebbek legyenek.

A Bíróság álláspontja

42 A két jogalapjának alátámasztására hivatkozott érvelése keretében az Egyesült Királyság lényegében azt állítja, hogy a szóban forgó vasúti árufuvarozási folyosónak a megtámadott rendelkezések által előírt kiterjesztése az EUMSZ 170. cikkel összefüggésben értelmezett EUMSZ 171. cikk (1) bekezdése harmadik francia bekezdésének és az EUMSZ 172. cikk második bekezdésének értelmében vett közös érdekű projektnek minősül. Tekintettel arra, hogy e kiterjesztés érinti a tagállam területét, azt az EUMSZ 172. cikknek megfelelően e tagállam jóváhagyásával kellett volna elfogadni.

43 Hangsúlyozni kell, hogy a „közös érdekű projektnek” az említett rendelkezésekben szereplő fogalmát az EUM-Szerződés nem határozza meg.

44 Ugyanis, egyrészt az EUMSZ 171. cikk (1) bekezdésének első és harmadik francia bekezdéséből az következik, hogy az EUMSZ 170. cikkben említett célkitűzések elérése érdekében az Unió iránymutatásokat dolgoz ki, és ezek az iránymutatások közös érdekű projekteket határoznak meg, és az Unió támogathatja e projekteket. Másrészt, az EUMSZ 172. cikk első bekezdése értelmében az említett iránymutatásokat a Parlament és a Tanács rendes jogalkotási eljárás keretében, valamint az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsággal és az Európai Unió Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően fogadja el.

45 Ebből az következik, hogy ezen uniós intézmények feladata, hogy elfogadják az iránymutatásokat, és, következésképpen, az EUMSZ 170. cikk (1) bekezdésében említett közlekedési, távközlési és energia infrastruktúrájának ágazatában meghatározzák a transzeurópai hálózatok létrehozására és fejlesztésére vonatkozó közös érdekű projekteket.

46 A jelen ügyben, mivel közlekedési infrastruktúráról van szó, meg kell állapítani, hogy a Parlament és a Tanács az e rendelkezések által rájuk ruházott hatáskörüket gyakorolták, amikor elfogadták az 1315/2013 rendeletet, amely iránymutatásokat határoz meg a kétrétegű struktúrából, egy átfogó hálózatból és egy törzshálózatból álló transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztését illetően. E célból ez a rendelet e transzeurópai hálózat megvalósításának elsődleges eszközeként azonosítja a közös érdekű projekteket.

47 Az 1315/2013 rendelet 3. cikkének a) pontja értelmében a „közös érdekű projekt” az ugyanezen rendeletben előírt követelményeknek megfelelően és az ugyanezen rendelet rendelkezéseivel összhangban végrehajtott valamennyi projekt. Ez a fogalom e rendelet 7. cikkében kerül részletesen kifejtésre, (9) és (19)–(33) preambulumbekezdésében pedig magyarázatra.

48 E tekintetben az említett tényezőkből az következik, hogy a „közös érdekű projekteknek hozzá kell járulniuk a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséhez az új közlekedési infrastruktúra létrehozása, a már meglevő közlekedési infrastruktúra felújítása és bővítése […] révén”. Pontosításra kerül, hogy az ilyen projekteknek társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján gazdasági szempontból életképesnek kell lenniük, és „európai hozzáadott értéket” kell képviselniük.

49 Egyébiránt, a „hozzáadott európai érték” említett fogalmát az 1315/2013 rendelet 3. cikkének d) pontja úgy határozza meg, hogy az „a projekt azon értéke, amely a kizárólag az adott tagállam vonatkozásában létrejövő potenciális értéken felül olyan jelentős javulást eredményez a tagállamok közötti közlekedési összeköttetésekben vagy forgalomáramlásban is, amely megmutatkozik a hatékonyság, a fenntarthatóság, a versenyképesség vagy a kohézió terén”.

50 A közös érdekű projektek innovációs funkcióját és transzverzális jellegét az 1315/2013 rendelet 32. cikkének d) pontja erősíti meg, amely rendelkezés a szén-dioxid-kibocsátás és más káros környezeti hatások csökkentéséhez való azon hozzájárulásra vonatkozik, amelynek célja a közlekedési infrastruktúra fenntartható használatának javítása.

51 Ezenfelül az EUMSZ 170. cikk (1) bekezdésében foglalt, a közlekedési infrastruktúrák ágazatában a transzeurópai hálózatok létrehozásához és fejlesztéséhez való hozzájárulás célkitűzésének megfelelően e rendelet (8) preambulumbekezdéséből az következik, hogy a transzeurópai közlekedési hálózatnak új közlekedési infrastruktúra létrehozása, a meglevő infrastruktúra felújítása és korszerűsítése, valamint az infrastruktúra erőforrás-hatékony használatát előmozdító intézkedések bevezetése révén kell megvalósulnia.

52 Bár valamely intézkedés közös érdekű projektként való elismerése nem követeli meg egy új közlekedési infrastruktúra létrehozását, egy ilyen projekt ugyanakkor beruházást von maga után, amely legalábbis egy már létező infrastruktúra annak érdekében történő felújítására vagy korszerűsítésére irányul, hogy azt hatékonyabbá és versenyképesebbé tegye, amint az többek között az 1315/2013 rendelet 7. cikkéből is következik.

53 Végül, az 1315/2013 rendelet 48. cikkének (1) bekezdéséből – amely kizárólag a törzshálózati folyosók és a vasúti árufuvarozási folyosók közötti „megfelelő koordinációra” utal – az következik, hogy a Parlament és a Tanács az EUMSZ 171. cikk (1) bekezdése és az EUMSZ 172. cikk első bekezdése által rájuk ruházott hatáskör gyakorlása során úgy ítélték meg, hogy a vasúti árufuvarozási folyosók nem tartoznak az e rendelet által meghatározott közös érdekű projektek közé.

54 E körülményekre figyelemmel az Egyesült Királyság tehát nem állíthatja azt, hogy a megtámadott rendelkezések közös érdekű projektet valósítottak meg.

55 A 913/2010 rendelet még a létező vasúti árufuvarozási folyosók tekintetében sem írja elő, hogy ezeket infrastrukturális projektekként fejlesszék. A gazdasági szereplők ugyanis többféle irányítási eszközzel rendelkeznek e folyosók tekintetében a célból, hogy az érintett vasútvonalakat nagyobb hatékonysággal tudják használni, és ily módon jobbá tegyék a vasúti közlekedés működését. Az ilyen folyosók létrehozása tehát a kijelölt vasútvonalak forgalmának jobb koordinációjára irányul a 913/2010 rendelet rendelkezéseiben lefektetett irányítási elveknek megfelelően.

56 E tekintetben e rendelet 8. cikke, valamint IV. fejezetének rendelkezései arra irányulnak, hogy a hálózatüzemeltetők közötti koordináció által a vasúti árufuvarozási folyosók egyszerűsített allokációja kerüljön létrehozásra egy olyan egységes ablakon keresztül, amely válaszokat ad a gazdasági szereplőknek az említett folyosók használatára vonatkozó kérdéseire, lecsökkentve a vonatkozó adminisztratív terhet.

57 E folyosók kapacitásai elosztásának racionalizálását olyan irányító szervezetek létrehozása is alátámasztja, amelyek feladata a vasúti forgalom irányításának koordinációja az egyes árufuvarozási folyosók teljes hosszán.

58 Ezzel szemben a „közös érdekű projektnek” az EUMSZ 171. cikk (1) bekezdése és az EUMSZ 172. cikk második bekezdése értelmében vett fogalma azokra a projektekre vonatkozik, amelyek meghaladják az egyszerű forgalomkoordinációs mechanizmus szakaszát, és amelyek az első vasúti árufuvarozási folyosó strukturális minőségi javulását vonják maguk után.

59 Nem ez a helyzet a megtámadott rendelkezések esetében, amelyek csak a szóban forgó vasúti árufuvarozási folyosónak a törzshálózati folyosóhoz történő igazítását írják elő, mivel annak a 913/2010 rendelet általi létesítését az Egyesült Királyság egyébként jóváhagyta. E rendelkezések tehát nem tartoznak a „közös érdekű projektnek” az EUMSZ 171. cikk (1) bekezdése és az EUMSZ 172. cikk második bekezdése értelmében vett fogalmába.

60 A fentek összességéből az következik, hogy a „közös érdekű projektnek” az EUM-Szerződés említett rendelkezései értelmében vett fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az nem alkalmazható egy olyan projektre, amely egy meglévő vasúti árufuvarozási folyosó meghosszabbítására korlátozódik.

61 Következésképpen a valamely közös érdekű projekt fennállására vonatkozó, az EUMSZ 172. cikk második bekezdésében előírt első feltétel nem teljesül.

62 Mivel a két feltétel kumulatív jellegű, nem kell megvizsgálni az EUMSZ 172. cikk második bekezdésében előírt második feltételt, amely szerint az olyan közös érdekű projekthez, amely valamely tagállam területét érinti, az érintett tagállam jóváhagyása szükséges.

63 Következésképpen az Egyesült Királyság által hivatkozott két jogalapot el kell utasítani.

64 A fentiek összességéből az következik, hogy a keresetet el kell utasítani.

A költségekről

65 A Bíróság eljárási szabályzata 138. cikkének (1) bekezdése alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. Az Egyesült Királyságot, mivel pervesztes lett, a Parlament és a Tanács kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére. Az eljárási szabályzat 140. cikke (1) bekezdésének megfelelően a Bizottság maga viseli saját költségeit.

A fenti indokok alapján a Bíróság (második tanács) a következőképpen határozott:

1) A keresetet elutasítja.

2) Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságát a saját költségei viselésén túl kötelezi az Európai Parlament és az Európai Unió Tanácsa részéről felmerült költségek viselésére.

3) Az Európai Bizottság maga viseli saját költségeit.

Aláírások