Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (antroji kolegija) SPRENDIMAS

2015 m. lapkričio 12 d.*

„Ieškinys dėl panaikinimo — Reglamentas (ES) Nr. 1316/2013, kuriuo sukuriama Europos infrastruktūros tinklų priemonė — Bendrų interesų projektai, susiję su vienos valstybės narės teritorija — Minėtos valstybės pritarimas — Krovinių vežimo geležinkeliais koridorių pratęsimas — Teisinis pagrindas — SESV 171 straipsnis ir 172 straipsnio antra pastraipa“

Byloje C-121/14

dėl ieškinio dėl panaikinimo, pagal SESV 263 straipsnį pateikto 2014 m. kovo 12 d.,

Jungtinė Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystė, atstovaujama M. Holt ir L. Christie, padedamų baristerės D. J. Rhee,

ieškovė,

prieš

Europos Parlamentą, atstovaujamą A. Troupiotis ir M. Sammut,

Europos Sąjungos Tarybą, atstovaujamą Z. Kupčová ir E. Chatziioakeimidou,

atsakovus,

palaikomus

Europos Komisijos, atstovaujamos J. Samnadda ir J. Hottiaux,

įstojusios į bylą šalies,

TEISINGUMO TEISMAS (antroji kolegija),

kurį sudaro R. Silva de Lapuerta (pranešėja), pirmosios kolegijos pirmininkas J. L. da Cruz Vilaça, einantis antrosios kolegijos pirmininko pareigas, teisėjai A. Arabadjiev, C. Lycourgos ir J.-C. Bonichot,

generalinis advokatas Y. Bot,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

susipažinęs su 2015 m. rugsėjo 3 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

* Proceso kalba: anglų.

priima šį

Sprendimą

1 Ieškiniu Jungtinė Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystė prašo panaikinti 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1316/2013, kuriuo sukuriama Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010 (OL L 348, p. 129), 29 straipsnį ir II priedą (toliau – skundžiamos nuostatos).

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

Reglamentas (ES) Nr. 913/2010

2 SESV 91 straipsniu grindžiamu 2010 m. rugsėjo 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo (OL L 276, p. 22) nustatomos tarptautinių geležinkelio koridorių, skirtų kroviniams konkurencingai gabenti, sukūrimo ir organizavimo taisyklės. Juo taip pat nustatomos krovinių vežimo koridorių atrankos, organizavimo, valdymo ir orientacinio investicijų į šiuos koridorius planavimo taisyklės.

3 Pagal Reglamento Nr. 913/2010 2 straipsnio 2 dalies a punktą „krovinių vežimo koridorius“ yra „visos valstybių narių teritorijoje esančios arba valstybes nares, o prireikus ir Europos trečiąsias šalis siejančios paskirtos geležinkelio linijos, įskaitant geležinkelio kelto linijas, kurios jungia du arba daugiau terminalų pagal pagrindinį maršrutą, bei prireikus maršrutai aplinkkeliais ar juos siejančios atkarpos, įskaitant geležinkelių infrastruktūrą, jos įrangą ir atitinkamas vežimo geležinkeliais paslaugas <...>“.

4 Reglamento Nr. 913/2010 II skyrius apima dviejų tarptautinių geležinkelio koridorių, t. y. pradinių ir papildomų krovinių vežimo koridorių, paskyrimo ir valdymo taisykles. Pagal šio reglamento 3 straipsnį priede nurodytos valstybės narės iki priede nustatyto termino pradeda eksploatuoti priede nurodytus pradinius krovinių vežimo koridorius ir informuoja Europos Komisiją apie jų sukūrimą.

5 Minėto reglamento priedo redakcijoje, galiojusioje iki Reglamentu Nr. 1316/2013 padarytų pakeitimų, pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių sąraše koridorius Nr. 2 buvo apibūdintas taip:

2.	NL, BE, LU, FR	Roterdamas–Antverpenas–Liuksemburgas–Mecas–Dižonas–Lionas/[Bazelis]	Ne vėliau kaip 2013 m. lapkričio 10 d.

Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013, iš dalies pakeistas Deleguotuoju reglamentu (ES) Nr. 473/2014

6 SESV 172 straipsniu grindžiamu 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, p. 1), iš dalies pakeistu 2014 m. sausio 17 d. Komisijos deleguotuoju reglamentu (ES) Nr. 473/2014 (OL L 136, p. 10, toliau – Reglamentas Nr. 1315/2013), nustatomos transeuropinio transporto tinklo, kurį sudaro dviejų dalių struktūra, sudaryta iš visuotinio

tinklo ir pagrindinio tinklo, plėtros gairės; pastarasis yra nustatomas visuotinio tinklo pagrindu. Šiuo reglamentu nustatomi bendros svarbos [bendrų interesų] projektai ir apibrėžiami reikalavimai, kurių turi būti laikomasi dėl transeuropinio transporto tinklo infrastruktūros valdymo.

7 Reglamento Nr. 1315/2013 2 straipsnyje nurodyta:

„1. Šis reglamentas taikomas transeuropiniam transporto tinklui, kaip parodyta I priede esančiuose žemėlapiuose. Transeuropinis transporto tinklas apima transporto infrastruktūrą ir telematikos priemones, taip pat priemones, kuriomis skatinamas tokios infrastruktūros veiksmingas valdymas bei naudojimas ir sudaroma galimybė kurti ir teikti tvarias ir veiksmingas transporto paslaugas.

2. Transeuropinio transporto tinklo infrastruktūrą sudaro geležinkelių transporto, vidaus vandenų kelių transporto, kelių transporto, jūrų transporto, oro transporto ir daugiarūšio transporto infrastruktūra, kaip nustatyta atitinkamuose II skyriaus skirsniuose.“

8 Pagal šio reglamento 3 straipsnio a punktą „bendros svarbos [bendrų interesų] projektas“ – tai „projektas, vykdomas laikantis šio reglamento reikalavimų ir nuostatų“. Minėto straipsnio d punkte sąvoka „Europos pridėtinė vertė“ apibrėžiama kaip projekto vertė, kuria, be galimos naudos vien atitinkamai valstybei narei, smarkiai pagerinamos transporto jungtys arba transporto srautai tarp valstybių narių, ir tai galima įrodyti remiantis patobulinimais veiksmingumo, tvarumo, konkurencingumo ar sanglaudos požiūriu.

9 Minėto reglamento 7 straipsnyje numatyta:

„1. Bendros svarbos [bendrų interesų] projektais prisidedama prie transeuropinio transporto tinklo plėtojimo kuriant naują transporto infrastruktūrą, rekonstruojant ir modernizuojant esamą transporto infrastruktūrą, taip pat taikant priemones, kuriomis skatinamas tausiu išteklių naudojimu grindžiamas tinklo naudojimas.

2. Bendros svarbos [bendrų interesų] projektas yra toks:

a) kuriuo prisidedama siekiant atitinkamų tikslų, priskiriamų bent dviem iš keturių kategorijų, nustatytų 4 straipsnyje;

b) kuris atitinka II skyrių ir, jei jis susijęs su pagrindiniu tinklu – ir III skyrių;

c) kuris yra ekonomiškai perspektyvus remiantis socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize;

d) kuris parodo Europos pridėtinę vertę.

3. Bendros svarbos [bendrų interesų] projektas gali aprėpti visą ciklą, įskaitant galimybių studijas, leidimų išdavimo procedūras, įgyvendinimą ir vertinimą.

<…>“

10 Pagal Reglamento Nr. 1315/2013 32 straipsnio a punktą, kuris patenka į šio reglamento II skyrių, valstybės narės ypač daug dėmesio skiria bendros svarbos [bendrų interesų] projektams, kuriais užtikrinamos veiksmingos krovinių vežimo paslaugos, kurias teikiant naudojamasi visuotinio tinklo infrastruktūra, ir prisidedama prie išmetamo anglies dioksido kiekio bei kitokio neigiamo poveikio aplinkai mažinimo ir kuriais siekiama pagerinti tvarų transporto infrastruktūros naudojimą, įskaitant veiksmingą jos valdymą.

Reglamentas Nr. 1316/2013

11 SESV 172 straipsniu grindžiamu Reglamentu Nr. 1316/2013 nustatomos Sąjungos finansinės paramos teikimo transeuropiniams tinklams, siekiant remti transporto, telekomunikacijų ir energetikos infrastruktūros sektorių bendro intereso [bendrų interesų] projektus, sąlygos, metodai ir procedūros.

12 Pagal šio reglamento 2 straipsnio 1 dalį „bendro intereso [bendrų interesų] projektas“ yra, be kita ko, projektas, nustatytas Reglamente Nr. 1315/2013.

13 Minėto reglamento 29 straipsnyje numatyta:

„Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 iš dalies keičiamas taip:

Reglamento (ES) Nr. 913/2010 priedas pakeičiamas šio reglamento II priedo tekstu. Todėl patikslintiems krovininio geležinkelių transporto koridoriams toliau taikomos Reglamento (ES) Nr. 913/2010 nuostatos.“

14 Minėtame II priede „Pradinių krovinių vežimo koridorių sąrašas“ krovinių vežimo geležinkeliais koridorius „Šiaurės jūra–Vidužemio jūra“ apibūdintas taip:

	Valstybės narės	Pagrindiniai maršrutai	Krovinių vežimo koridorių sukūrimas
„Šiaurės jūra–Vidužemio jūra“	NL, BE, LU, FR ir UK(+)	Glasgow(*)/Edinburgh(*)/ Southampton(*)/Felixstowe (*)–London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+) /Paris (+)/Amsterdam (+)–Rotterdam–Zeebrugge (+)/Antwerpen–Luxembourg–Metz–Dijon–Lyon/[Basel]–Marseille (+)	Iki 2013 m. lapkričio 10 d.

Šalių reikalavimai ir procesas Teisingumo Teisme

15 Jungtinė Karalystė Teisingumo Teismo prašo:

— panaikinti skundžiamas nuostatas tiek, kiek jomis už Londono pratęsiamas Reglamento Nr. 913/2010 priede nurodytas koridorius Nr. 2, Reglamente Nr. 1316/2013 tapęs koridoriumi „Šiaurės jūra–Vidužemio jūra“, ir

— priteisti iš Europos Parlamento ir Europos Sąjungos Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

16 Parlamentas ir Taryba Teisingumo Teismo prašo:

— atmesti ieškinį ir

— priteisti iš Jungtinės Karalystės bylinėjimosi išlaidas.

17 2014 m. liepos 24 d. Teisingumo Teismo pirmininko sprendimu Komisijai buvo leista įstoti į bylą palaikyti Parlamento ir Tarybos reikalavimų.

Dėl ieškinio

Dėl priimtinumo

18 Jungtinė Karalystė mano, kad skundžiamos nuostatos skiriasi ir gali būti atskiriamos nuo likusios Reglamento Nr. 1316/2013 dalies.

19 Parlamentas, Taryba ir Komisija neginčija, kad Jungtinės Karalystės pateiktas prašymas panaikinti iš dalies yra priimtinas.

20 Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką Sąjungos teisės aktą galima panaikinti iš dalies, tik jei prašomos panaikinti nuostatos gali būti atskiriamos nuo likusios teisės akto dalies (žr. Sprendimo *Komisija / Taryba*, C-29/99, EU:C:2002:734, 45 punktą ir Sprendimo *Vokietija / Komisija*, C-239/01, EU:C:2003:514, 33 punktą). Teisingumo Teismas pakartotinai nusprendė, kad šis atskiriamumo reikalavimas netenkinamas, jei dalinis teisės akto panaikinimas pakeistų jo esmę (žr. Sprendimo *Komisija / Parlamentas ir Taryba*, C-427/12, EU:C:2014:170, 16 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).

21 Siekiant patikrinti Sąjungos teisės akto elementų atskiriamumą, reikia išnagrinėti jų apimtį, kad būtų galima įvertinti, ar šių elementų panaikinimas pakeistų šio akto prasmę ir esmę (žr. Sprendimo *Komisija / Estija*, C-505/09 P, EU:C:2012:179, 112 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).

22 Šiuo atveju reikia konstatuoti, kad skundžiamomis nuostatomis siekiama tikslų, kurie skiriasi nuo kitomis Reglamento Nr. 1316/2013 nuostatomis ir jo priedu siekiamo tikslo.

23 Iš tikrųjų Reglamentu Nr. 1316/2013 Sąjungos teisės aktų leidėjas įtvirtina infrastruktūros tinklų priemonę, kuria siekiama palengvinti ir pagreitinti infrastruktūros tinklų sukūrimą Europoje transporto, telekomunikacijų ir energetikos sektoriuose. Įtvirtinta priemone siekiama skatinti investicijas transeuropinių tinklų srityje. Šiuo tikslu jame nustatomos Sąjungos finansinės paramos teikimo minėtiems tinklams sąlygos, metodai ir procedūros.

24 Skundžiamos nuostatos skiriasi tuo, kad jos susijusios tik su pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių, numatytų Reglamentu Nr. 913/2010, atribojimu. Taigi jos gali būti atskiriamos nuo likusios Reglamento Nr. 1316/2013 dalies ir jų teisėtumas gali būti nagrinėjamas atskirai.

25 Tokiomis aplinkybėmis, kadangi šių nuostatų panaikinimas visiškai nepakeistų Reglamento Nr. 1316/2013 esmės, Jungtinės Karalystės ieškinys, kuriuo siekiama iš dalies panaikinti šį reglamentą, yra priimtinas.

Dėl esmės

Šalių argumentai

26 Remdamasi dviem pagrindais, kuriuos reikėtų nagrinėti kartu, Jungtinė Karalystė nurodo, kad:

— kiekvienu pradinių krovinių vežimo koridorių pratęsimu, numatytu Reglamento Nr. 1316/2013 29 straipsnyje, norima pasiekti SESV 170 straipsnio tikslus, susijusius su transeuropine transporto politika. Todėl remiantis tuo, kad SESV 170–172 straipsniai yra *lex specialis* tokių priemonių atžvilgiu, jų galima imtis tik laikantis šių nuostatų;

— kiekvienas pradinių krovinių vežimo koridorių pratęsimas, numatytas Reglamento Nr. 1316/2013 29 straipsnyje, yra atskiras „bendrų interesų projektas“ pagal SESV 171 straipsnio 1 dalį ir yra susijęs su kiekvienos valstybės narės, kuri turi dalyvauti juos kuriant, teritorija. Dėl minėto koridorių pratęsimo, kiek jis susijęs su Jungtine Karalyste, buvo nuspręsta pažeidžiant SESV 172 straipsnio antroje pastraipoje numatytą reikalavimą dėl atitinkamos valstybės narės pritarimo.

27 Jungtinė Karalystė nurodė, kad šioje byloje kyla klausimas, ar skundžiamos nuostatos, vertinamos kaip visuma, laikytinos „tinklų“ priemone, kitaip nei „bendros transporto politikos / bendrosios rinkos“ priemonės atveju. Reglamentu Nr. 913/2010 siekiama prisidėti prie konkurencingos krovinių vežimo geležinkeliais sistemos vystymo ir juo siekiama SESV 91 straipsnyje nurodytų tikslų. Vis dėlto šio reglamento priede pateikto pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių sąrašo pakeitimas turėtų būti grindžiamas tik Sąjungos politika transeuropinių transporto tinklų srityje.

28 Jungtinė Karalystė nurodo, kad Reglamento Nr. 1316/2013 29 straipsnyje nurodytas pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių pratęsimas turi esminę reikšmę minėtų tinklų sukūrimui. Kiekvienu pratęsimu stengiamasi pasiekti SESV 170 straipsnio tikslus; šiuo straipsniu siekiama sukurti ir plėtoti transeuropinius tinklus, pavyzdžiui, transporto srityje, kad būtų skatinamas nacionalinių tinklų tarpusavio ryšys ir sąveika, taip pat suteikiama galimybė tokiais tinklais naudotis. Krovinių vežimo geležinkeliais koridorių pratęsimas yra šių tikslų dalis. Todėl skundžiamos nuostatos turėjo būti priimtos remiantis SESV 171 ir 172 straipsniais.

29 Jungtinė Karalystė mano, kad pagal šias nuostatas koridorius „Šiaurės jūra–Viduržemio jūra“ apibūdinamas kaip vienas iš pradinių krovinių vežimo koridorių, todėl jo pratęsimas laikytinas „bendrų interesų projektu“ pagal SESV 171 ir 172 straipsnius. Iš tikrųjų toks projektas turėtų būti grindžiamas socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize, kaip numatyta Reglamento Nr. 1315/2013 7 straipsnio 2 dalies c punkte.

30 Jungtinė Karalystė paaiškina, kad per Reglamente Nr. 913/2010 numatytą procedūrą, susijusią su papildomų krovinių vežimo koridorių atranka, atsižvelgiama į tai, ar toks koridorių sukūrimas nėra neproporcingai didelė našta atitinkamai valstybei narei, ir pripažįsta, kad valstybė narė neprivalo dalyvauti, jeigu jos geležinkelių tinklo bėgiai skiriasi nuo Sąjungos pagrindinio geležinkelių tinklo bėgių.

31 Jungtinė Karalystė tvirtina, jog aplinkybė, kad pagrindinio tinklo koridoriai yra priemonė, kuria siekiama sudaryti palankesnes sąlygas koordinuotai diegti minėtą tinklą pagal Reglamento Nr. 1315/2013 42 straipsnį, ir kad nereikalaujama sukurti naujos infrastruktūros, nepanaikina galimybės laikyti jų „bendrų interesų projektais“.

32 Jungtinė Karalystė mano, kad skundžiamose nuostatose numatyti pradinių krovinių vežimo koridorių pratęsimai bet kuriuo atveju yra „bendrų interesų projektai“ pagal SESV 171 straipsnio 1 dalį ir 172 straipsnio antrą pastraipą, susiję su valstybės narės, kuri turi dalyvauti juos įgyvendinant, teritorija. Iš to matyti, kad dėl šių koridorių pratęsimų, kiek jie susiję su Jungtine Karalyste, buvo nuspręsta pažeidžiant SESV 172 straipsnio antroje pastraipoje numatytą reikalavimą dėl atitinkamos valstybės narės pritarimo.

33 Parlamentas pažymi, kad Reglamento Nr. 1316/2013 tikslas, pagrindinė ir dominuojanti jo dalis yra skirta Sąjungos finansinės paramos teikimui transeuropiniams tinklams, kaip nurodyta šio reglamento 1 straipsnyje. Skundžiamomis nuostatomis siekiama tik šią jo paskirtį papildančio tikslo, t. y. pakeisti Reglamentą Nr. 913/2010 tam, kad pradinių krovinių vežimo koridorių sąrašas atitiktų pagrindinio tinklo koridorius. Todėl pagrįsta Reglamentą Nr. 1316/2013 grįsti tik SESV 172 straipsniu, nors jame numatytas Reglamento Nr. 913/2010 dalinis pakeitimas, kuris, jei būtų daromas atskiru aktu, būtų grindžiamas SESV 91 straipsniu.

34 Parlamentas nurodo, kad jokia priemonė, kuria palengvinamas naudojimasis esama infrastruktūra, negali būti laikoma „bendrų interesų projektu“. SESV 172 straipsnio atveju žodis „projektas“ negali būti suprantamas kaip apimantis tik koordinavimo priemones, skirtas tam, kad būtų užtikrinamas greitas atsakymas asmenims, pretenduojantiems naudotis tam tikra geležinkelio atšaka.

35 Tuo remdamasis Parlamentas daro išvadą: kadangi šiuo atveju tai nėra „bendrų interesų projektas“ pagal SESV 171 ir 172 straipsnius, Sąjungos teisės aktų leidėjas neturėjo gauti Jungtinės Karalystės pritarimo pagal SESV 172 straipsnio antrą pastraipą.

36 Taryba nurodo, jog Jungtinė Karalystė neįrodė, kad pratęsiant pradinius krovinių vežimo geležinkeliais koridorius stengiamasi pasiekti Reglamento Nr. 1315/2013 tikslus. Krovinių vežimo geležinkeliais koridorių „Šiaurės jūra–Vidužemio jūra“ pratęsimai už Londono nėra „bendrų interesų projektas“ pagal SESV 171 ir 172 straipsnius. Todėl nereikėjo gauti Jungtinės Karalystės pritarimo pagal SESV 172 straipsnio antrą pastraipą.

37 Taryba tvirtina, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas gali pakeisti pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių sąrašą naudodamasis tokia pačia procedūra, kokia buvo naudotasi prieš tai, jei jis mano, kad tai tinkama arba būtina tam, kad būtų užtikrintas krovinių vežimo geležinkeliais koridorių ir pagrindinio tinklo koridorių atitikimas. Keisdamas pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių sąrašą, Reglamento Nr. 1316/2013 II priedo puslapio apačioje esančiose išnašose (+) ir (*) Sąjungos teisės aktų leidėjas pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių kūrimui bandė taikyti procedūrą, taikytą papildomų krovinių vežimo geležinkeliais koridorių kūrimui; taigi keičiant pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorius turėjo būti atlikti rinkos tyrimai ir numatytas pereinamasis laikotarpis, būtinas jiems parengti.

38 Taryba primena, kad Reglamente Nr. 913/2010 nėra gairių, susijusių su transeuropiniais tinklais, ir nepateikta „bendrų interesų projektų“ apibrėžtis. Šis reglamentas visiškai priskirtinas prie transporto politikos srities, o krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai jame apibrėžiami kaip jau esamų geležinkelių linijų koordinavimo ir valdymo priemonės.

39 Komisija mano, kad skundžiamos nuostatos nepatenka į Reglamento Nr. 1316/2013 materialinę taikymo sritį. Šiomis nuostatomis keičiamas Reglamentas Nr. 913/2010, kurio teisinis pagrindas yra SESV 91 straipsnis. Skundžiamoms nuostatoms tebetaikomas Reglamentas Nr. 913/2010.

40 Komisija nurodo, kad skundžiamose nuostatose nurodytais pradiniais krovinių vežimo koridoriais nesiekiama SESV 170 straipsnio tikslų ir jie neturi būti laikomi „bendrų interesų projektais“, kaip tai suprantama pagal šį straipsnį. Reglamento Nr. 1316/2013 pagrindinis tikslas ir turinys yra susijęs su Reglamento Nr. 1315/2013 nuostatose išvardytų bendrų interesų projektų rėmimu.

41 Komisija pažymi, kad pagrindinė Reglamento Nr. 913/2010 paskirtis yra įgyvendinti transporto politiką. Juo nustatomos krovinių vežimo geležinkeliais koridorių atrankos, organizavimo, valdymo ir orientacinio investicijų į šiuos koridorius planavimo taisyklės. Taigi nuostatos, susijusios su krovinių vežimo geležinkeliais koridoriais, iš esmės yra koordinavimo ir valdymo priemonės, kuriomis siekiama, kad krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos būtų pažangios ir konkurencingesnės.

Teisingumo Teismo vertinimas

42 Argumentais, pateiktais šiems dviem pagrindams paremti, Jungtinė Karalystės iš esmės tvirtina, kad skundžiamose nuostatose numatytas aptariamas krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus pratęsimas yra bendrų interesų projektas pagal SESV 171 straipsnio 1 dalies trečią įtrauką ir 172 straipsnio antrą pastraipą, siejamas su SESV 170 straipsniu. Kadangi šis pratęsimas susijęs su minėtos valstybės narės teritorija, dėl jo turėjo būti nuspręsta gavus šios valstybės narės pritarimą pagal SESV 172 straipsnio antrą pastraipą.

43 Pažymėtina, kad minėtose nuostatose esančios sąvokos „bendrų interesų projektas“ apibrėžtis nepateikta SESV.

44 Pirma, iš SESV 171 straipsnio 1 dalies pirmos ir trečios įtraukų matyti, kad, norėdama pasiekti SESV 170 straipsnyje minėtus tikslus, Sąjunga nustato gaires (o šiose gairėse nustatomi bendrų interesų projektai) ir remia tokius projektus. Antra, pagal SESV 172 straipsnio pirmą pastraipą minėtas gaires Parlamentas ir Taryba patvirtina spręsdami pagal įprastą teisėkūros procedūrą ir pasikonsultavę su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu ir Europos Sąjungos regionų komitetu.

45 Iš to matyti, kad šios Sąjungos institucijos turi priimti gaires ir nustatyti bendrų interesų projektus, susijusius su transeuropinių tinklų kūrimu ir plėtojimu transporto, telekomunikacijų ir energijos infrastruktūrų srityse, nurodytus SESV 170 straipsnio 1 dalyje.

46 Šiuo atveju dėl transporto infrastruktūros konstatuotina, kad Parlamentas ir Taryba įgyvendino šių nuostatų suteiktą kompetenciją, kai priėmė Reglamentą Nr. 1315/2013, kuriuo nustatomos transeuropinio transporto tinklo, kurį sudaro dviejų dalių struktūra, sudaryta iš visuotinio tinklo ir pagrindinio tinklo, plėtros gairės. Šiuo tikslu minėtu reglamentu nustatomi bendros svarbos [bendrų interesų] projektai ir apibrėžiami reikalavimai, kurių turi būti laikomasi dėl transeuropinio transporto tinklo infrastruktūros valdymo.

47 Pagal Reglamento Nr. 1315/2013 3 straipsnio a punktą „bendros svarbos [bendrų interesų] projektas“ yra projektas, vykdomas laikantis šio reglamento reikalavimų ir nuostatų. Ši sąvoka detaliai pateikta šio reglamento 7 straipsnyje ir paaiškinta jo 9 ir 19–33 konstatuojamosiose dalyse.

48 Iš šių aplinkybių matyti, kad bendrų interesų projektais prisidedama prie transeuropinio transporto tinklo plėtojimo kuriant naują transporto infrastruktūrą, rekonstruojant ir modernizuojant esamą transporto infrastruktūrą. Šiame straipsnyje patikslinama, kad tokie projektai turi būti ekonomiškai perspektyvūs remiantis socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize ir turi parodyti „Europos pridėtinę vertę“.

49 Be kita ko, Reglamento Nr. 1315/2013 3 straipsnio d punkte minėta sąvoka „Europos pridėtinė vertė“ apibrėžiama kaip „projekto vertė, kuria, be galimos naudos vien atitinkamai valstybei narei, smarkiai pagerinamos transporto jungtys arba transporto srautai tarp valstybių narių, ir tai galima įrodyti remiantis patobulinimais veiksmingumo, tvarumo, konkurencingumo ar sanglaudos požiūriu“.

50 Bendrų interesų projektų novatoriškumą ir transversalumą patvirtina Reglamento Nr. 1315/2013 32 straipsnio a punktas, kuriame kalbama apie tokių projektų prisidėjimą prie išmetamo anglies dioksido kiekio ir kitokio neigiamo poveikio aplinkai mažinimo ir kuriais siekiama pagerinti tvarų transporto infrastruktūros naudojimą.

51 Be to, remiantis SESV 170 straipsnio 1 dalyje įtvirtintu tikslu prisidėti prie transeuropinių tinklų kūrimo ir plėtojimo transporto, telekomunikacijų ir energijos infrastruktūrų srityse, iš šio reglamento 8 konstatuojamosios dalies matyti, kad transeuropinis transporto tinklas turėtų būti plėtojamas kuriant naują transporto infrastruktūrą, rekonstruojant ir modernizuojant esamą infrastruktūrą, taip pat taikant priemones, kuriomis būtų skatinamas tausiu išteklių naudojimu grindžiamas tinklo naudojimas.

52 Nors iš tiesų tam, kad priemonė būtų pripažinta bendrų interesų projektu, nereikalaujama sukurti visiškai naujos transporto infrastruktūros, vis dėlto tokiam projektui reikalingos investicijos, skirtos bent jau esamai infrastruktūrai rekonstruoti ar atnaujinti, kad ji taptų veiksmingesnė ir pažangesnė, kaip tai išplaukia iš Reglamento Nr. 1315/2013 7 straipsnio.

53 Pagaliau iš Reglamento Nr. 1315/2013 48 straipsnio 1 dalies, kurioje minimas tik „<...> tinkamas koordinavimas tarp pagrindinio tinklo koridorių ir krovinių vežimo geležinkeliais koridorių“, matyti, kad Parlamentas ir Taryba, įgyvendindami diskreciją, jiems suteiktą pagal SESV 171 straipsnio 1 dalį ir 172 straipsnio pirmą pastraipą, manė, kad krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai nepriskirtini prie šiame reglamente nurodytų bendrų interesų projektų.

54 Tokiomis aplinkybėmis Jungtinė Karalystė negalėjo tvirtinti, kad skundžiamomis nuostatomis buvo įgyvendintas bendrų interesų projektas.

55 Konkrečiai Reglamente Nr. 913/201, net ir kalbant apie esamus krovinių vežimo geležinkeliais koridorius, nenumatyta, kad jie turi būti vystomi kaip infrastruktūros projektai. Iš tikrųjų ūkio subjektai turi kelias šių koridorių valdymo priemones, kad galėtų efektyviau naudoti atitinkamus krovinių vežimo kelius ir taip pagerinti geležinkelių transporto veikimą. Kuriant tokius koridorius siekiama užtikrinti geresnį eismo nurodytose geležinkelių linijose koordinavimą pagal Reglamento Nr. 913/2010 nuostatose įtvirtintus valdymo principus.

56 Minėto reglamento 8 straipsniu ir jo IV skyriaus nuostatomis siekiama, koordinuojant tinklų valdytojus, supaprastinti krovinių vežimo geležinkeliais koridorių suteikimą naudojant vieno langelio sistemą, kuri suteiktų galimybę atsakyti į ūkio subjektų prašymus naudotis minėtais koridoriais ir sumažintų su tuo susijusią administracinę naštą.

57 Tokį šių koridorių transporto pajėgumo suteikimo racionalizavimo tikslą patvirtina valdymo organų, kuriems pavesta užtikrinti geležinkelių eismo valdymo koordinavimą kiekviename krovinių vežimo koridoriuje, įsteigimas.

58 SESV 171 straipsnio 1 dalyje ir 172 straipsnio antroje pastraipoje esanti sąvoka „bendrų interesų projektas“ apima projektus, kurie apima daugiau nei paprasto eismo koordinavimo mechanizmo etapą ir kuriais pagerinama pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus kokybė ir struktūra.

59 Taip nėra skundžiamų nuostatų atveju, nes jose numatytas tik nagrinėjamo krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus suderinimas su pagrindinio tinklo koridoriumi, kurio sukūrimui Reglamentu Nr. 913/2010 Jungtinė Karalystė, be kita ko, pritarė. Taigi jos nepriskirtinos prie sąvokos „bendrų interesų projektas“ pagal SESV 171 straipsnio 1 dalį ir SESV 172 straipsnio antrą pastraipą.

60 Iš pateiktų paaiškinimų matyti, kad sąvoka „bendrų interesų projektas“ pagal minėtas SESV nuostatas turi būti aiškinama taip, kad ji netaikoma projektui, kuriuo tik pratęsiamas esamas krovinių vežimo geležinkeliais koridorius.

61 Todėl neįvykdyta pirmoji paskutinės iš minėtų nuostatų taikymo sąlyga, susijusi su bendrų interesų projekto buvimu, kuri nustatyta SESV 172 straipsnio antroje pastraipoje.

62 Abi sąlygos yra kumuliacinės, todėl nereikia nagrinėti antrosios, nurodytos SESV 172 straipsnio antroje pastraipoje, pagal kurią bendrų interesų projektui, kuris susijęs su vienos valstybės narės teritorija, reikalingas susijusios valstybės narės pritarimas.

63 Todėl reikia atmesti abu Jungtinės Karalystės nurodytus pagrindus.

64 Iš viso to, kas išdėstyta, darytina išvada, kad ieškinį reikia atmesti.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

65 Pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 138 straipsnio 1 dalį iš pralaimėjusios šalies priteisiamos bylinėjimosi išlaidos, jei laimėjusi šalis to reikalavo. Kadangi Parlamentas ir Taryba prašė priteisti bylinėjimosi išlaidas iš Jungtinės Karalystės ir ši pralaimėjo bylą, ji turi padengti bylinėjimosi išlaidas. Pagal Procedūros reglamento 140 straipsnio 1 dalį Komisija padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (antroji kolegija) nusprendžia:

1. **Atmesti ieškinį.**

2. **Jungtinė Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystė padengia savo, Europos Parlamento ir Europos Sąjungos Tarybos patirtas bylinėjimosi išlaidas.**

3. **Europos Komisija padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

Parašai.