TIESAS SPRIEDUMS (otrā palāta)

2015. gada 12. novembrī*

Prasība atcelt tiesību aktu — Regula (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu — Kopīgu interešu projekti, kuri attiecas uz kādas dalībvalsts teritoriju — Minētās dalībvalsts piekrišana — Dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora pagarinājums — Juridiskais pamats — LESD 171. pants un 172. panta otrā daļa

Lieta C-121/14

par prasību atcelt tiesību aktu atbilstoši LESD 263. pantam, ko 2014. gada 12. martā cēla

Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste, ko pārstāv *M. Holt* un *L. Christie*, pārstāvji, kuriem palīdz *D. J. Rhee*, *barrister*,

prasītāja,

pret

Eiropas Parlamentu, ko pārstāv *A. Troupiotis* un *M. Sammut*, pārstāvji,

Eiropas Savienības Padomi, ko pārstāv *Z. Kupčová* un *E. Chatziioakeimidou*, pārstāves,

atbildētāji,

ko atbalsta

Eiropas Komisija, ko pārstāv *J. Samnadda* un *J. Hottiaux*, pārstāves,

persona, kas iestājusies lietā.

TIESA (otrā palāta)

šādā sastāvā: pirmās palātas priekšsēdētāja R. Silva de Lapuerta [*R. Silva de Lapuerta*], kas pilda otrās palātas priekšsēdētāja pienākumus (referente), tiesneši Ž. L. da Krušs Vilasa [*J. L. da Cruz Vilaça*], A. Arabadžijevs [*A. Arabadjiev*], K. Likurgs [*C. Lycourgos*] un Ž. K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*],

ģenerāladvokāts Ī. Bots [*Y. Bot*],

sekretārs A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

* Tiesvedības valoda – angļu.

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2015. gada 3. septembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Ar prasības pieteikumu Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste lūdz atcelt 29. pantu un II pielikumu Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regulā (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010 (OV L 348, 129. lpp.; turpmāk tekstā – "apstrīdētās normas").

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

Regula (ES) Nr. 913/2010

2 Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 22. septembra Regulā (ES) Nr. 913/2010 par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem (OV L 276, 22. lpp.), kura ir pieņemta, pamatojoties uz LESD 91. pantu, ir izklāstīti noteikumi par to, kā izveidot un organizēt starptautiskus dzelzceļu koridorus konkurētspējīgiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem. Tajā arī ir izklāstīti kravu pārvadājumu koridoru atlases, organizācijas, pārvaldības un ar tiem saistītu indikatīvas ieguldījumu plānošanas noteikumi.

3 Saskaņā ar Regulas Nr. 913/2010 2. panta 2. punkta a) apakšpunktu "kravas pārvadājumu koridors" ir definēts kā "visas izraudzītās dzelzceļa līnijas, tostarp dzelzceļa prāmju līnijas, dalībvalstīs vai starp dalībvalstīm un attiecīgā gadījumā Eiropas trešās valstīs, kas savieno galvenajā maršrutā izvietotus divus vai vairākus terminālus un attiecīgā gadījumā apvedceļus un to pievienošanai nepieciešamos posmus, tostarp dzelzceļa infrastruktūru un iekārtas un attiecīgos dzelzceļa pakalpojumus [..]".

4 Regulas Nr. 913/2010 II nodaļā ir ietverti noteikumi par divu veidu starptautisko dzelzceļa koridoru, sākotnējo koridoru un papildu koridoru izraudzīšanos un pārvaldību. Atbilstoši šīs regulas 3. pantam pielikumā minētās dalībvalstis līdz pielikumā norādītajiem termiņiem nodrošina norādīto sākotnējo kravu pārvadājumu koridoru darbības uzsākšanu un informē Eiropas Komisiju par to izveidi.

5 Minētās regulas – redakcijā pirms grozījumiem, kuri izdarīti ar Regulu Nr. 1316/2013, – pielikumā kravu pārvadājumu sākotnējo koridoru sarakstā koridors Nr. 2 bija izteikts šādi:

2.	NL, BE, LU, FR	Roterdama–Antverpene–Luksemburga–Meca–Dižona–Liona/[Bāzele]	Līdz 2013. gada 10. novembrim

Regula (ES) Nr. 1315/2013, kurā grozījumi izdarīti ar Deleģēto regulu (ES) Nr. 473/2014

6 Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regulā (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 1. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas 2014. gada 17. janvāra Deleģēto regulu (ES) Nr. 473/2014 (OV L 136, 10. lpp.; turpmāk tekstā – "Regula Nr. 1315/2013") un kura pieņemta, pamatojoties uz LESD 172. pantu, ir noteiktas pamatnostādnes tāda Eiropas transporta tīkla izveidei,

kas ietver divu līmeņu struktūru – visaptverošo tīklu un pamattīklu, kas ir izveidots uz visaptverošā tīkla pamata. Šajā regulā ir noteikti kopīgu interešu projekti un konkretizētas prasības, kas jāievēro attiecībā uz Eiropas transporta tīkla infrastruktūras pārvaldību.

7 Regulas Nr. 1315/2013 2. pantā ir noteikts:

"1. Šo regulu piemēro Eiropas transporta tīklam, kā izklāstīts I pielikumā ietvertajās kartēs. Minētajā pielikumā ietilpst transporta infrastruktūra un telemātikas lietojumprogrammas, kā arī pasākumiem, ar ko sekmē šādas infrastruktūras efektīvu pārvaldību un izmantojumu un nodrošina ilgtspējīgu un efektīvu transporta pakalpojumu izveidi un darbību.

2. Eiropas transporta tīkla infrastruktūra sastāv no dzelzceļu transporta, iekšējo ūdensceļu transporta, autotransporta, jūras transporta, gaisa transporta un multimodālā transporta infrastruktūras, kā noteikts II nodaļas attiecīgajās iedaļās."

8 Atbilstoši šīs regulas 3. panta a) punktam "kopīgu interešu projekts" ir "jebkurš projekts, kas veikts atbilstīgi šīs regulas prasībām un saskaņā ar tās noteikumiem". Minētā panta d) punktā jēdziens "Eiropas pievienotā vērtība" ir definēts kā "projekta vērtība, kas papildus iespējamai vērtībai, ko varētu gūt attiecīgā dalībvalsts atsevišķi, rada būtisku transporta savienojumu vai transporta plūsmu uzlabojumu starp dalībvalstīm, ko var pierādīt, atsaucoties uz efektivitātes, ilgtspējības, konkurētspējas un kohēzijas uzlabojumiem".

9 Minētās regulas 7. pants ir formulēts šādi:

"1. Kopīgu interešu projekti sniedz ieguldījumu Eiropas transporta tīkla attīstībā, veidojot jaunu transporta infrastruktūru, atjaunojot un modernizējot esošo transporta infrastruktūru un īstenojot pasākumus tīkla izmantošanai resursu ziņā efektīvā veidā.

2. Kopīgu interešu projekts:

a) sniedz ieguldījumu to mērķu sasniegšanā, kas atbilst vismaz divām no 4. pantā izklāstītajām četrām kategorijām;

b) atbilst II nodaļas prasībām, un ja tas attiecas uz pamattīklu, tad papildus atbilst III nodaļas prasībām;

c) ir ekonomiskā ziņā dzīvotspējīgs, pamatojoties uz sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi;

d) tam piemīt Eiropas pievienotā vērtība.

3. Kopīgu interešu projekts var aptvert visu tā ciklu, tostarp priekšizpēti un procedūras atļaujas saņemšanai, izpildi un novērtējumu.

[..]"

10 Atbilstoši Regulas Nr. 1315/2013 32. panta a) punktam, kurš ir iekļauts tās II nodaļā, dalībvalstis īpašu uzmanību pievērš kopīgu interešu projektiem, kuri gan nodrošina efektīvus kravu pārvadājumu pakalpojumus, kas izmanto visaptverošā tīkla infrastruktūru, gan sniedz ieguldījumu, lai samazinātu oglekļa dioksīda emisijas un cita veida nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, un kuru mērķis ir uzlabot transporta infrastruktūras ilgtspējīgu izmantojumu, tostarp tā efektīvu pārvaldību.

Regula Nr. 1316/2013

11 Regulā Nr. 1316/2013, kura pieņemta, pamatojoties uz LESD 172. pantu, ir paredzēti nosacījumi, metodes un procedūras, kā sniegt Savienības finansiālo palīdzību Eiropas komunikāciju tīkliem, lai atbalstītu kopīgu interešu projektus transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarē.

12 Saskaņā ar šīs regulas 2. panta 1. punktu "kopīgu interešu projekts" tostarp ir projekts, kas minēts Regulā Nr. 1315/2013.

13 Minētās regulas 29. pantā ir noteikts:

"Regulu (ES) Nr. 913/2010 groza šādi:

Regulas (ES) Nr. 913/2010 pielikumu aizstāj ar tekstu šīs regulas II pielikumā. Tādējādi pārskatītajiem dzelzceļa kravas koridoriem turpina piemērot Regulas (ES) Nr. 913/2010 noteikumus."

14 Minētajā II pielikumā "Sākotnējo kravu pārvadājumu koridoru uzskaitījums" dzelzceļa kravu pārvadājumu koridors "Ziemeļjūra – Vidusjūra" ir izklāstīts šādi:

	Dalībvalstis	Galvenie maršruti	Kravu pārvadājumu koridoru izveide
"Ziemeļjūra – Vidusjūra"	NL, BE, LU, FR un UK(+)	Glasgow(*)/Edinburgh(*)/Southampton(*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque(+)/Lille (+)/Liège (+) /Paris (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	Līdz 2013. gada 10. novembrim

Lietas dalībnieku prasījumi un tiesvedība Tiesā

15 Apvienotās Karalistes prasījumi Tiesai ir šādi:

— atcelt apstrīdētās normas, ciktāl ar tām viņpus Londonas tiek pagarināts koridors Nr. 2, kurš iekļauts Regulas Nr. 913/2010 pielikumā un kurš šobrīd Regulā Nr. 1316/2013 ir koridors "Ziemeļjūra – Vidusjūra", un

— piespriest Eiropas Parlamentam un Eiropas Savienības Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

16 Parlaments un Padome lūdz Tiesu:

— prasību noraidīt un

— piespriest Apvienotajai Karalistei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

17 Komisijai tika atļauts iestāties lietā Parlamenta un Padomes prasījumu atbalstam ar Tiesas priekšsēdētāja 2014. gada 24. jūlija lēmumu.

Par prasību

Par pieņemamību

18 Apvienotā Karaliste uzskata, ka apstrīdētās normas ir nošķiramas no pārējām Regulas Nr. 1316/2013 normām.

19 Parlaments, Padome, kā arī Komisija ir vienisprātis par to, ka Apvienotās Karalistes celtā prasība par daļēju atcelšanu ir pieņemama.

20 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru Savienības tiesību akts var tikt daļēji atcelts tikai tad, ja no pārējās akta daļas ir iespējams nodalīt noteikumus, kurus tiek prasīts atcelt (skat. spriedumus Komisija/Padome, C-29/99, EU:C:2002:734, 45. punkts, un Vācija/Komisija, C-239/01, EU:C:2003:514, 33. punkts). Šajā ziņā Tiesa vairākkārt ir nolēmusi, ka šī nodalāmības prasība nav izpildīta, ja tiesību akta daļēja atcelšana groza šī akta būtību (skat. spriedumu Komisija/Parlaments un Padome, C-427/12, EU:C:2014:170, 16. punkts, kā arī tajā norādītā judikatūra).

21 Savienības tiesību akta noteikumu nodalāmības pārbaude prasa izvērtēt minēto noteikumu piemērojamību, lai varētu noteikt, vai to atcelšana grozītu šī tiesību akta jēgu un būtību (skat. spriedumu Komisija/Igaunija, C-505/09 P, EU:C:2012:179, 112. punkts un tajā minētā judikatūra).

22 Šajā lietā ir jākonstatē, ka apstrīdētajām normām ir citi mērķi nekā tie, kuri tiek sasniegti ar pārējām Regulas Nr. 1316/2013 un tās pielikuma normām.

23 Ar Regulu Nr. 1316/2013 Savienības likumdevējs vēlas atvieglot un paātrināt Eiropas infrastruktūras savienošanu transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarē, izveidojot infrastruktūras savienošanas instrumentu. Izveidotā instrumenta mērķis ir veicināt ieguldījumus Eiropas komunikāciju tīklu jomā. Šim nolūkam tajā ir paredzēti nosacījumi, metodes un procedūras, kā sniegt Savienības finansiālo palīdzību minētajiem tīkliem.

24 Savukārt apstrīdētās normas ir citādas, ciktāl tās attiecas tikai uz Regulā Nr. 913/2010 paredzēto sākotnējo dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru norobežošanu. Tādējādi tās ir nodalāmas no pārējām Regulas Nr. 1316/2013 normām, tādēļ to likumība var tikt izvērtēta atsevišķi.

25 Šajos apstākļos, tā kā šo normu atcelšana nekādi negroza pašu Regulas Nr. 1316/2013 būtību, Apvienotās Karalistes prasība daļēji to atcelt ir pieņemama.

Par lietas būtību

Lietas dalībnieku argumenti

26 Ar diviem izvirzītajiem pamatiem, kuri ir jāizvērtē kopā, Apvienotā Karaliste norāda, ka:

— ar Regulas Nr. 1316/2013 29. pantu noteiktie sākotnējo kravu pārvadājumu koridoru pagarinājumi sekmē LESD 170. panta mērķus saistībā ar Eiropas transporta politiku. Tātad, tā kā LESD 170.–172. pants esot *lex specialis* attiecībā uz šādiem aktiem, tie varot tikt pieņemti vienīgi saskaņā ar šīm normām;

— ar Regulas Nr. 1316/2013 29. pantu noteiktie sākotnējo kravu pārvadājumu koridoru pagarinājumi esot projekti, kas rada kopēju ieinteresētību (LESD 171. panta 1. punkta izpratnē) un attiecas uz katras dalībvalsts, kurai prasīts piedalīties to izveidē, teritoriju. Tādējādi lēmums par pagarinājumiem, ciktāl tie attiecas uz Apvienoto Karalisti, esot ticis pieņemts, pārkāpjot LESD 172. panta otrajā daļā paredzēto prasību par attiecīgās dalībvalsts piekrišanu.

27 Apvienotā Karaliste vispirms norāda, ka šajā lietā jautājums ir par to, vai apstrīdētās normas, tās skatot kopā, pārsvarā ir "tīklu" pasākumi pretēji "kopējai transporta politikai/vienotam tirgum". Regulas Nr. 913/2010 mērķis esot veicināt konkurējošas dzelzceļa kravu pārvadājumu sistēmas attīstību, un tādējādi ar to tiekot sasniegti LESD 91. pantā minētie mērķi. Savukārt šīs regulas pielikumā iekļautā kravu pārvadājumu sākotnējo koridoru saraksta grozīšana varot tikt pamatota tikai ar Savienības politiku attiecībā uz Savienības transporta tīkliem.

28 Apvienotā Karaliste norāda, ka ar Regulas Nr. 1316/2013 29. pantu noteiktie sākotnējo dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru pagarinājumi ir būtiski minēto tīklu izveidei. Ar šiem pagarinājumiem tādējādi tiktu īstenoti LESD 170. pantā minētie mērķi – izveidot un attīstīt Eiropas transporta tīklus, piemēram, transporta nozarē, lai veicinātu valstu tīklu savstarpēju savienošanu un savstarpēju izmantojamību, kā arī pieeju tādiem tīkliem. Dzelzceļa kravu koridoru pagarinājumi būtu daļa no šiem mērķiem. Tādējādi apstrīdētās normas esot bijis jāpieņem, pamatojoties uz LESD 171. un 172. pantu.

29 Apvienotā Karaliste uzskata, ka, tā kā ar šīm normām koridors "Ziemeļjūra – Vidusjūra" tiek noteikts kā viens no sākotnējiem kravu pārvadājumu koridoriem, tā pagarinājums ir "projekts, kas rada kopēju ieinteresētību" LESD 171. un 172. panta izpratnē. Šādam projektam sociāli ekonomiskā ziņā būtu jābalstās uz sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, kā paredzēts Regulas Nr. 1315/2013 7. panta 2. punkta c) apakšpunktā.

30 Apvienotā Karaliste precizē, ka Regulā Nr. 913/2010 paredzētajā procedūrā attiecībā uz papildu kravu pārvadājumu koridoru atlasi ir ņemts vērā, vai šādu koridoru izveide nozīmē nesamērīgu attiecīgās dalībvalsts pienākumu, atzīstot, ka dalībvalstij nav pienākuma piedalīties, ja tai ir dzelzceļa tīkls, kuras sliežu atstatums ir citādāks nekā Savienības galvenā dzelzceļa tīkla sliežu atstatums.

31 Apvienotā Karaliste uzskata – tas, ka galvenā tīkla koridori ir instruments, ar kuru var tikt atvieglota koordinēta minētā tīkla īstenošana atbilstoši Regulas Nr. 1315/2013 42. pantam, un tas, ka ar tiem netiek prasīts izveidot jaunu infrastruktūru, neizslēdz, ka tie varētu tikt atzīti par "kopīgu interešu projektiem".

32 Apvienotā Karaliste uzskata, ka ar apstrīdētajām normām noteiktie sākotnējo kravu pārvadājumu koridoru pagarinājumi katrā ziņā ir "projekti, kuri rada kopēju ieinteresētību" LESD 171. panta 1. punkta un 172. panta otrās daļas izpratnē, un tie attiecas uz dalībvalsts teritoriju, kurai ir pienākums piedalīties to izveidē. No tā izrietot, ka šo koridoru pagarinājumi, ciktāl tie skar Apvienoto Karalisti, esot tikuši pieņemti, pārkāpjot prasību par attiecīgās dalībvalsts piekrišanu, kā paredzēts LESD 172. panta otrajā daļā.

33 Parlaments norāda, ka Regulas Nr. 1316/2013 mērķis, kā arī galvenā un dominējošā sastāvdaļa, kā norādīts tās 1. pantā, ir sniegt Savienības finansiālu palīdzību Eiropas transporta tīkliem. Ar apstrīdētajām normām tiekot sasniegts tikai šim mērķim pakārtots mērķis, proti, Regulas Nr. 913/2010 grozīšana, lai kravu pārvadājumu sākotnējo koridoru sarakstu padarītu atbilstīgu galvenajiem tīkla koridoriem. Tādējādi Regula Nr. 1316/2013 pareizi esot pamatota tikai ar LESD 172. pantu, lai arī tajā ir paredzēts grozīt Regulu Nr. 913/2010, kura, ja tā būtu kā atsevišķs tiesību akts, būtu pamatota ar LESD 91. pantu.

34 Parlaments uzskata, ka jebkurš pasākums, kurš atvieglo esošas infrastruktūras izmantošanu, nevar tikt atzīts par "kopīgu interešu projektu". LESD 172. panta kontekstā jēdziens "projekts" nevarot tikt saprasts tikai kā koordinēšanas instruments, lai nodrošinātu ātras atbildes kandidātiem, kuri vēlas izmantot dzelzceļu.

35 Parlaments no tā secina, ka, tā kā šajā gadījumā nebija runas par "projektu, kas rada kopēju ieinteresētību" LESD 171. un 172. panta izpratnē, Savienības likumdevējam nebija jāsaņem Apvienotās Karalistes piekrišana saskaņā ar LESD 172. panta otro daļu.

36 Padome norāda, ka Apvienotā Karaliste nav pierādījusi, ka ar dzelzceļa kravu pārvadājumu sākotnējo koridoru pagarinājumiem tiek īstenoti Regulas Nr. 1315/2013 mērķi. Dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru "Ziemeļjūra – Vidusjūra" pagarinājumi viņpus Londonas neesot "projekti, kas rada kopēju ieinteresētību" LESD 171. un 172. panta izpratnē. Līdz ar to neesot bijusi jāsaņem Apvienotās Karalistes piekrišana atbilstoši LESD 172. panta otrajai daļai.

37 Padome uzskata, ka Savienības likumdevējs var grozīt dzelzceļa kravu pārvadājumu sākotnējo koridoru sarakstu, izmantojot to pašu procedūru, kura tika izmantota iepriekš, ja tas to uzskata par lietderīgu vai pat vajadzīgu, lai nodrošinātu dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru un galvenā tīkla koridoru saskaņotību. Saistībā ar dzelzceļa kravu pārvadājumu sākotnējo koridoru saraksta grozīšanu Regulas Nr. 1316/2013 II pielikuma zemsvītras piezīmēs (+) un (*) Savienības likumdevējs esot centies attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu sākotnējo koridoru izveidi piemērot procedūru, kura izmantota, lai izveidotu papildu dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus, pakļaujot izmaiņu veikšanu dzelzceļa kravu pārvadājumu sākotnējos koridoros tirgus izpētei un paredzot pārejas periodu, kas vajadzīgs to izveidei.

38 Padome atgādina, ka Regulā Nr. 913/2010 nav ietvertas ne pamatnostādnes attiecībā uz Eiropas transporta tīkliem, ne kopīgu interešu projektu definīcija. Uz šo regulu pilnībā attiecoties transporta politika, un tajā dzelzceļa kravu koridori esot definēti kā esošu dzelzceļa līniju koordinēšanas un pārvaldības instrumenti.

39 Komisija uzskata, ka uz apstrīdētajām normām neattiecas Regulas Nr. 1316/2013 materiālā piemērošanas joma. Ar šīm normām tiekot grozīta Regula Nr. 913/2010, kuras juridiskais pamats ir LESD 91. pants. Apstrīdētās normas pašas par sevi turpinot tikt regulētas ar Regulu Nr. 913/2010.

40 Komisija norāda, ka ar apstrīdētajās normās minētajiem kravu pārvadājumu sākotnējiem koridoriem netiek sasniegti LESD 170. panta mērķi un tie arī nevar tikt uzskatīti par "projektiem, kas rada kopēju ieinteresētību" šīs tiesību normas izpratnē. Regulas Nr. 1316/2013 galvenais mērķis un saturs attiecoties uz atbalstu kopīgu interešu projektiem, kuri minēti Regulas Nr. 1315/2013 normās.

41 Komisija uzsver, ka galvenais Regulas Nr. 913/2010 mērķis ir ieviest transporta politiku. Tajā esot noteikta dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru izveides un organizēšanas kārtība, kā arī dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru atlases, organizācijas, pārvaldības un ar šiem koridoriem saistītu indikatīvas ieguldījumu plānošanas noteikumi. Tādējādi normas par dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem būtībā esot koordinēšanas un pārvaldības instruments, kura mērķis ir panākt, lai dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi tiktu sniegti efektīvi un lai tie būtu konkurējošāki.

Tiesas vērtējums

42 Ar argumentāciju, kas norādīta abu pamatu atbalstam, Apvienotā Karaliste būtībā uzskata, ka attiecīgais dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora pagarinājums, kas paredzēts apstrīdētajās normās, ir projekts, kas rada kopēju ieinteresētību LESD 171. panta 1. punkta trešā ievilkuma un 172. panta otrās daļas izpratnē, lasot tos kopā ar LESD 170. pantu. Ņemot vērā, ka šis pagarinājums attiecas uz minētās dalībvalsts teritoriju, tam būtu jābūt pieņemtam, saņemot tās piekrišanu saskaņā ar LESD 172. panta otro daļu.

43 Jāuzsver, ka minētajās normās iekļautais jēdziens "projekts, kas rada kopēju ieinteresētību" nav definēts LESD.

44 Pirmkārt, no LESD 171. panta 1. punkta pirmā un trešā ievilkuma izriet, ka Savienība, lai sasniegtu LESD 170. pantā minētos mērķus, izstrādā pamatnostādnes un šajās pamatnostādnēs nosaka, kuri projekti rada kopēju ieinteresētību, un ka Savienība var atbalstīt šādus projektus. Otrkārt, atbilstoši LESD 172. panta pirmajai daļai minētās pamatnostādnes pieņem Eiropas Parlaments un Padome saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru pēc apspriešanās ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Eiropas Savienības Reģionu komiteju.

45 No tā izriet, ka šīm Savienības iestādēm ir jāpieņem pamatnostādnes un līdz ar to jānosaka, kuri projekti rada kopēju ieinteresētību attiecībā uz Eiropas transporta tīklu izveidi un attīstību transporta, telekomunikāciju un enerģētikas infrastruktūru jomās, kas minētas LESD 170. panta 1. punktā.

46 Šajā gadījumā attiecībā uz transporta infrastruktūrām ir jākonstatē, ka Parlaments un Padome ir īstenojuši tiem ar šīm tiesību normām piešķirtās pilnvaras, pieņemot Regulu Nr. 1315/2013, kurā ir noteiktas pamatnostādnes tāda Eiropas transporta tīkla attīstībai, kas ietver divu līmeņu struktūru – visaptverošo tīklu un pamattīklu, kas ir izveidots uz visaptverošā tīkla pamata. Šim nolūkam šajā regulā kā galvenais instruments šī Eiropas transporta tīkla īstenošanai ir noteikti kopīgu interešu projekti.

47 Atbilstoši Regulas Nr. 1315/2013 3. panta a) punktam "kopīgu interešu projekts" ir jebkurš projekts, kas veikts atbilstīgi šīs regulas prasībām un saskaņā ar tās noteikumiem. Šis jēdziens detalizētāk ir izskaidrots šīs regulas 7. pantā un tās preambulas 9., kā arī 19.–33. apsvērumā.

48 Šajā ziņā no šī panta izriet, ka "kopīgu interešu projekti sniedz ieguldījumu Eiropas transporta tīkla attīstībā, veidojot jaunu transporta infrastruktūru, atjaunojot un modernizējot esošo transporta infrastruktūru". Tajā ir precizēts, ka šādiem projektiem ir jābūt ekonomiskā ziņā dzīvotspējīgiem, pamatojoties uz sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, kā arī tiem ir jāpiemīt Eiropas pievienotajai vērtībai.

49 Turklāt minētais jēdziens "Eiropas pievienotā vērtība" ir definēts Regulas Nr. 1315/2013 3. panta d) punktā kā "projekta vērtība, kas papildus iespējamai vērtībai, ko varētu gūt attiecīgā dalībvalsts atsevišķi, rada būtisku transporta savienojumu vai transporta plūsmu uzlabojumu starp dalībvalstīm, ko var pierādīt, atsaucoties uz efektivitātes, ilgtspējības, konkurētspējas un kohēzijas uzlabojumiem".

50 Kopīgu interešu projektu inovācijas funkciju un ilgtspējību apstiprina Regulas Nr. 1315/2013 32. panta a) punkts, kurā ir atsauce uz to, ka šādi projekti sniedz ieguldījumu, lai samazinātu oglekļa dioksīda emisijas un cita veida nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, un to mērķis ir uzlabot transporta infrastruktūras ilgtspējīgu izmantojumu.

51 Turklāt atbilstoši LESD 170. panta 1. punktā minētajam mērķim veicināt Eiropas transporta tīklu izveidi un attīstību transporta infrastruktūras jomā no šīs regulas preambulas 8. apsvēruma izriet, ka Eiropas transporta tīkls būtu jāattīsta, veidojot jaunu transporta infrastruktūru, atjaunojot un modernizējot esošo infrastruktūru un īstenojot pasākumus tās resursu ziņā efektīvas izmantošanas veicināšanai.

52 Lai arī ir taisnība, ka kāda pasākuma atzīšanai par kopīgu interešu projektu netiek prasīts, lai tiktu izveidota jauna transporta infrastruktūra, šādā projektā tomēr ir jābūt iekļautam ieguldījumam, kura mērķis ir vismaz atjaunot vai modernizēt esošo infrastruktūru, lai tā kļūtu efektīvāka, kā it īpaši izriet no Regulas Nr. 1315/2013 7. panta.

53 Visbeidzot, no Regulas Nr. 1315/2013 48. panta 1. punkta, kurā ir minēta tikai "atbilstīg[a] saskaņošan[a] starp pamattīkla koridoriem un dzelzceļa kravu koridoriem", izriet, ka Parlaments un Padome, īstenojot tiem ar LESD 171. panta 1. punktu un 172. panta pirmo daļu piešķirtās pilnvaras, uzskatīja, ka uz dzelzceļa kravu koridoriem neattiecas kopīgu interešu projekti, kuri noteikti šajā regulā.

54 Šajos apstākļos Apvienotā Karaliste tādējādi nevar apgalvot, ka ar apstrīdētajām normām ir izveidots kopīgu interešu projekts.

55 It īpaši, Regulā Nr. 913/2010 pat attiecībā uz esošiem dzelzceļa kravu koridoriem nav paredzēts, ka tie būtu jāattīsta kā infrastruktūras projekti. Saimnieciskās darbības subjektiem ir vairāki pārvaldības instrumenti attiecībā uz šiem koridoriem, lai tie varētu izmantot attiecīgās dzelzceļa līnijas efektīvāk un tādējādi uzlabot dzelzceļa pārvadājumu darbību. Šādu koridoru izveides mērķis tādējādi ir nodrošināt labāku satiksmes koordinēšanu norādītajās dzelzceļa līnijās saskaņā ar Regulas Nr. 913/2010 normās minētajiem pārvaldības principiem.

56 Šajā ziņā šīs regulas 8. panta, kā arī tās IV nodaļas normu mērķis ir, koordinējot tīklu pārvaldniekus, paredzēt vienkāršotu dzelzceļa kravu koridoru piešķiršanu, izmantojot vienas pieturas aģentūru, kas saimnieciskās darbības subjektiem sniedz atbildes uz to lūgumiem izmantot minētos koridorus, tādējādi samazinot administratīvās un ar tām saistītās izmaksas.

57 Šo mērķi racionalizēt šo koridoru pārvadājumu jaudu piešķiršanu apstiprina pārvaldības iestāžu izveidošana, kurām ir jānodrošina dzelzceļa satiksmes pārvaldības koordinēšana katrā kravu pārvadājuma koridorā.

58 Savukārt jēdziens "projekts, kas rada kopēju ieinteresētību" LESD 171. panta 1. punkta un 172. panta otrās daļas izpratnē aptver projektus, kuri pārsniedz vienkāršu satiksmes koordinēšanas mehānismu un ar kuriem kvalitatīvi tiek uzlabota sākotnējā dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora struktūra.

59 Tas tā nav apstrīdēto normu gadījumā, kurās ir paredzēta tikai attiecīgā dzelzceļa kravu pārvadājuma koridora pievienošana galvenā tīkla koridoram, jo tā izveidei ar Regulu Nr. 913/2010 turklāt piekrišanu bija sniegusi Apvienotā Karaliste. Līdz ar to uz tām nav attiecināms jēdziens "projekts, kas rada kopēju ieinteresētību" LESD 171. panta 1. punkta un 172. panta otrās daļas izpratnē.

60 No visa iepriekš minētā izriet, ka jēdziens "projekts, kas rada kopēju ieinteresētību" minēto LESD normu izpratnē ir jāinterpretē tādējādi, ka tas nav piemērojams projektam, ar kuru vienīgi tiek pagarināts esošais dzelzceļa kravu pārvadājumu koridors.

61 Tādējādi LESD 172. panta otrajā daļā paredzētais pirmais nosacījums par to, ka ir jābūt projektam, kas rada kopēju ieinteresētību, nav izpildīts.

62 Tā kā abi nosacījumi ir kumulatīvi, nav jāizvērtē LESD 172. panta otrajā daļā paredzētais otrais nosacījums par to, ka par projektu, kas rada kopēju ieinteresētību un attiecas uz kādas dalībvalsts teritoriju, ir jāsaņem attiecīgās dalībvalsts piekrišana.

63 Tādējādi abi Apvienotās Karalistes izvirzītie pamati ir jānoraida.

64 No visa iepriekš izklāstītā izriet, ka prasība ir jānoraida.

Par tiesāšanās izdevumiem

65 Saskaņā ar Tiesas Reglamenta 138. panta 1. punktu lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Parlaments un Padome ir prasījuši piespriest Apvienotajai Karalistei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā šai dalībvalstij spriedums ir nelabvēlīgs, jāpiespriež Apvienotajai Karalistei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus. Saskaņā ar Reglamenta 140. panta 1. punktu Komisija savus tiesāšanās izdevumus sedz pati.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (otrā palāta) nospriež:

1) prasību noraidīt;

2) Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste sedz savus, kā arī atlīdzina Eiropas Parlamenta un Eiropas Savienības Padomes tiesāšanās izdevumus;

3) Eiropas Komisija savus tiesāšanās izdevumus sedz pati.

[Paraksti]