ARREST VAN HET HOF (Tweede kamer)

12 november 2015*

„Beroep tot nietigverklaring — Verordening (EU) nr. 1316/2013 tot vaststelling van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen — Projecten van gemeenschappelijk belang die betrekking hebben op het grondgebied van een lidstaat — Goedkeuring van die lidstaat — Verlenging van een corridor voor goederenvervoer per spoor — Rechtsgrondslag — Artikelen 171 VWEU en 172, tweede alinea, VWEU"

In zaak C-121/14,

betreffende een beroep tot nietigverklaring krachtens artikel 263 VWEU, ingesteld op 12 maart 2014,

Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, vertegenwoordigd door M. Holt en L. Christie als gemachtigden, bijgestaan door D. J. Rhee, barrister,

verzoeker,

tegen

Europees Parlement, vertegenwoordigd door A. Troupiotis en M. Sammut als gemachtigden,

Raad van de Europese Unie, vertegenwoordigd door Z. Kupčová en E. Chatziioakeimidou als gemachtigden,

verweerders,

ondersteund door:

Europese Commissie, vertegenwoordigd door J. Samnadda en J. Hottiaux als gemachtigden,

interveniënte,

wijst

HET HOF (Tweede kamer),

samengesteld als volgt: R. Silva de Lapuerta (rapporteur), president van de Eerste kamer, waarnemend voor de president van de Tweede kamer, J. L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev, C. Lycourgos en J.-C. Bonichot, rechters,

advocaat-generaal: Y. Bot,

griffier: A. Calot Escobar,

* Procestaal: Engels.

gezien de stukken,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 3 september 2015,

het navolgende

Arrest

1 Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland vordert nietigverklaring van artikel 29 van en bijlage II bij verordening (EU) nr. 1316/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 tot vaststelling van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, tot wijziging van verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van verordeningen (EG) nr. 680/2007 en (EG) nr. 67/2010 (PB L 348, blz. 129; hierna: „bestreden bepalingen").

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

Verordening nr. 913/2010

2 Op grondslag van artikel 91 VWEU zijn in verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer (PB L 276, blz. 22), de regels vastgesteld voor de totstandbrenging en de organisatie van internationale spoorwegcorridors voor concurrerend goederenvervoer. De verordening bevat tevens regels voor de selectie, de organisatie en het beheer van goederencorridors alsmede de indicatieve planning van de investeringen in verband daarmee.

3 In artikel 2, lid 2, onder a), van verordening nr. 913/2010 is „goederencorridor" omschreven als „het geheel van aangewezen spoorlijnen, met inbegrip van spoorponten, op het grondgebied van of tussen lidstaten en, in voorkomend geval, in Europese derde landen, die twee of meer terminals langs een hoofdtraject van de goederencorridor verbinden en, in voorkomend geval, alternatieve trajecten en segmenten die deze met elkaar verbinden, met inbegrip van de spoorweginfrastructuur, de uitrusting daarvan en relevante spoordiensten [...]".

4 Hoofdstuk II van verordening nr. 913/2010 bevat regels voor de aanwijzing en het bestuur van twee reeksen internationale corridors voor goederenvervoer per spoor, de initiële corridors en de extra corridors. Krachtens artikel 3 van deze verordening maken de in de bijlage vermelde lidstaten uiterlijk op de daarin vermelde data de in de bijlage vermelde initiële goederencorridors operationeel en stellen zij de Europese Commissie van de totstandbrenging ervan in kennis.

5 De bijlage bij die verordening, in de versie van vóór de bij verordening nr. 1316/2013 aangebrachte wijzigingen, gaf in de lijst van initiële (eerste reeks) corridors voor goederenvervoer per spoor corridor nr. 2 als volgt weer:

2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam-Antwerpen-Luxemburg-Metz-Dijon-Lyon/[Bazel]	Uiterlijk op 10 november 2013

Verordening nr. 1315/2013, zoals gewijzigd bij gedelegeerde verordening nr. 473/2014

6 Op grondslag van artikel 172 VWEU stelt verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348, blz. 1), zoals gewijzigd bij gedelegeerde verordening (EU) nr. 473/2014 van de Commissie van 17 januari 2014 (PB L 136, blz. 10; hierna: „verordening nr. 1315/2013"), richtsnoeren vast voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk, bestaande uit een structuur in twee lagen, namelijk het uitgebreide netwerk en het daarop gebaseerde kernnetwerk. In deze verordening zijn projecten van gemeenschappelijk belang aangewezen, en zijn de eisen gespecificeerd waaraan moet worden voldaan bij het beheer van het trans-Europese vervoersnetwerk.

7 Artikel 2 van verordening nr. 1315/2013 luidt als volgt:

„1. Deze verordening is van toepassing op het trans-Europees vervoersnetwerk dat is weergegeven op de kaarten in bijlage I. Het trans-Europees vervoersnetwerk bestaat uit de vervoersinfrastructuur en telematicatoepassingen, alsook maatregelen die een efficiënt beheer en gebruik van die infrastructuur bevorderen en die het tot stand brengen en het exploiteren van duurzame, efficiënte vervoersdiensten toestaan.

2. De infrastructuur voor het trans-Europees vervoersnetnetwerk omvat de infrastructuur voor spoorvervoer, binnenvaart, wegvervoer, zeevervoer, luchtvervoer en voor multimodaal vervoer, als bepaald in de toepasselijke bepalingen van hoofdstuk II."

8 Volgens artikel 3, onder a), van die verordening moet onder „project van gemeenschappelijk belang" worden verstaan „een project dat overeenkomstig de voorschriften van en onder naleving van het bepaalde in deze verordening wordt uitgevoerd". In artikel 3, onder d), wordt het begrip „Europese meerwaarde" omschreven als „de door een project vertegenwoordigde waarde die, naast de potentiële waarde voor de betreffende lidstaat alleen, leidt tot een aanzienlijke verbetering van vervoersverbindingen of vervoersstromen tussen de lidstaten, zoals aantoonbaar blijkt uit verbeteringen op het vlak van efficiëntie, duurzaamheid, concurrentievermogen of cohesie".

9 In artikel 7 van deze verordening is bepaald:

„1. Projecten van gemeenschappelijk belang dragen bij tot de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk door de verwezenlijking van nieuwe vervoersinfrastructuur, door de rehabilitatie en de modernisering van bestaande vervoersinfrastructuur en door maatregelen om een hulpbronnenefficiënt gebruik van het netwerk te bevorderen.

2. Een project van gemeenschappelijk belang voldoet aan de volgende vereisten:

a) bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen binnen ten minste twee van de vier in artikel 4 genoemde categorieën;

b) voldoen aan hoofdstuk II en, indien het betrekking heeft op het kernnetwerk, daarnaast aan hoofdstuk III;

c) economisch levensvatbaar zijn op basis van een analyse van de sociaaleconomische kosten en baten;

d) aantoonbaar Europese meerwaarde bieden.

3. Een project van gemeenschappelijk belang kan de gehele cyclus beslaan, met inbegrip van haalbaarheidsstudies en vergunningsprocedures, uitvoering en evaluatie.

[...]"

10 Volgens artikel 32, onder a), van verordening nr. 1315/2013, dat staat in hoofdstuk II, besteden de lidstaten bijzondere aandacht aan projecten van gemeenschappelijk belang die zowel efficiënte goederenvervoersdiensten opleveren waarvoor de infrastructuur van het uitgebreide netwerk wordt gebruikt, als bijdragen tot de terugdringing van de CO_2-uitstoot en andere negatieve milieueffecten en die ten doel hebben het duurzaam gebruik van de vervoersinfrastructuur te verbeteren, onder meer dankzij een efficiënt beheer.

Verordening nr. 1316/2013

11 Op grondslag van artikel 172 VWEU stelt verordening nr. 1316/2013 de voorwaarden, methoden en procedures vast voor het verstrekken van financiële bijstand van de Unie aan trans-Europese netwerken teneinde projecten van gemeenschappelijk belang in de sectoren vervoers-, telecommunicatie- en energie-infrastructuur te ondersteunen.

12 Volgens artikel 2, punt 1, van deze verordening moet onder „project van gemeenschappelijk belang" worden verstaan onder meer een project dat als zodanig is aangewezen in verordening nr. 1315/2013.

13 In artikel 29 van deze verordening is bepaald:

„Verordening [nr. 913/2010] wordt als volgt gewijzigd:

De bijlage bij verordening [nr. 913/2010] wordt vervangen door de tekst van bijlage II bij deze verordening. Bijgevolg blijven de herziene corridors voor goederenvervoer per spoor onderworpen aan verordening [nr. 913/2010]."

14 In die bijlage II, met het opschrift „De eerste reeks goederencorridors", is de corridor voor vrachtvervoer per spoor „Noordzee – Middellandse Zee" als volgt omschreven:

	Lidstaten	Hoofdtrajecten	Totstandbrenging van goederencorridors
„Noordzee – Middellandse Zee"	NL, BE, LU, FR en UK(+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)- Londen (+)/Duinkerke (+)/Rijsel (+)/Luik (+)/Parijs (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxemburg-Metz-Dijon-Lyon/[Bazel]-Marseille (+)	Uiterlijk op 10 november 2013

Conclusies van partijen en procedure bij het Hof

15 Het Verenigd Koninkrijk verzoekt het Hof:

— de bestreden bepalingen nietig te verklaren, voor zover daarbij corridor nr. 2, die is vermeld in de bijlage bij verordening nr. 913/2010 en die de corridor „Noordzee – Middellandse Zee" is geworden in verordening nr. 1316/2013, is uitgebreid tot voorbij Londen, en

— het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie te verwijzen in de kosten.

16 Het Parlement en de Raad verzoeken het Hof:

— het beroep te verwerpen en

— het Verenigd Koninkrijk te verwijzen in de kosten.

17 Bij beslissing van de president van het Hof van 24 juli 2014 is de Commissie toegelaten tot interventie aan de zijde van het Parlement en de Raad.

Beroep

Ontvankelijkheid

18 Het Verenigd Koninkrijk meent dat de bestreden bepalingen zelfstandige onderdelen van verordening nr. 1316/2013 zijn en kunnen worden gescheiden van de rest ervan.

19 Het Parlement, de Raad en de Commissie zijn het erover eens dat het door het Verenigd Koninkrijk ingediende verzoek tot gedeeltelijke nietigverklaring ontvankelijk is.

20 Volgens vaste rechtspraak van het Hof is gedeeltelijke nietigverklaring van een handeling van de Unie slechts mogelijk wanneer de elementen waarvan nietigverklaring wordt gevorderd, kunnen worden gescheiden van de rest van de handeling (zie arresten Commissie/Raad, C-29/99, EU:C:2002:734, punt 45, en Duitsland/Commissie, C-239/01, EU:C:2003:514, punt 33). In dit verband heeft het Hof herhaaldelijk geoordeeld dat aan dit vereiste van scheidbaarheid niet is voldaan wanneer de gedeeltelijke nietigverklaring van een handeling tot gevolg zou hebben dat de kern ervan wordt gewijzigd (zie arrest Commissie/Parlement en Raad, C-427/12, EU:C:2014:170, punt 16 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

21 De beoordeling van de scheidbaarheid van onderdelen van een Uniehandeling veronderstelt dat de draagwijdte ervan wordt onderzocht, om te kunnen uitmaken of de nietigverklaring van die onderdelen de geest en de kern van deze handeling zou wijzigen (zie arrest Commissie/Estland, C-505/09 P, EU:C:2012:179, punt 112 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

22 In casu moet worden vastgesteld dat de bestreden bepalingen andere doelen hebben dat die welke met de andere bepalingen van verordening nr. 1316/2013 en de bijlage erbij worden nagestreefd.

23 Met verordening nr. 1316/2013 wenst de Uniewetgever immers de verbindingen tussen netwerken in Europa te bevorderen en te versnellen, zowel in de vervoersector als in de telecommunicatie- en de energiesector, door de instelling van een financieringsfaciliteit voor verbindingen. De ingestelde financieringsfaciliteit heeft tot doel investeringen op het gebied van de trans-Europese netwerken te bevorderen. Daartoe zijn in die verordening met name voorwaarden, methoden en procedures vastgesteld voor het verstrekken van financiële bijstand van de Unie aan die netwerken.

24 De bestreden bepalingen zijn daarentegen daarvan te onderscheiden voor zover zij enkel betrekking hebben op de afbakening van de initiële corridors voor goederenvervoer per spoor, die zijn vastgesteld in verordening nr. 913/2010. Zij kunnen dus worden losgemaakt uit de rest van verordening nr. 1316/2013, zodat de wettigheid ervan afzonderlijk kan worden onderzocht.

25 Daar de nietigverklaring van deze bepalingen geenszins de kern van verordening nr. 1316/2013 wijzigt, is het beroep van het Verenigd Koninkrijk strekkende tot gedeeltelijke nietigverklaring ervan ontvankelijk.

Ten gronde

Argumenten van partijen

26 Met zijn twee middelen, die tezamen dienen te worden behandeld, betoogt het Verenigd Koninkrijk dat:

— de uitbreidingen van de initiële corridors voor vrachtvervoer, zoals deze voortvloeien uit artikel 29 van verordening nr. 1316/2013, zijn gericht op de verwezenlijking van de doelstellingen van artikel 170 VWEU in verband met het trans-Europese vervoersbeleid. Daar de artikelen 170 VWEU tot en met 172 VWEU specifieke bepalingen vormen voor dergelijke maatregelen, kunnen die dus alleen op basis van deze bepalingen worden vastgesteld;

— de uitbreidingen van de eerste corridors voor goederenvervoer, die voortvloeien uit artikel 29 van verordening nr. 1316/2013, zijn „projecten van gemeenschappelijk belang" in de zin van artikel 171, lid 1, VWEU en betreffen het grondgebied van alle lidstaten die dienen te participeren in de totstandbrenging ervan. Voor zover deze uitbreidingen betrekking hebben op het Verenigd Koninkrijk, zijn zij vastgesteld in strijd met het vereiste van artikel 172, tweede alinea, VWEU, dat goedkeuring van de betrokken lidstaat wordt verkregen.

27 Het Verenigd Koninkrijk merkt vooraf op dat in de onderhavige zaak de vraag rijst of de bestreden bepalingen, in hun geheel beschouwd, overwegend „netwerkmaatregelen" vormen en geen maatregel van „gemeenschappelijk netwerkbeleid/interne markt". Verordening nr. 913/2010 heeft tot doel bij te dragen tot de ontwikkeling van een concurrerend systeem voor goederenvervoer per spoor en streeft dus de in artikel 91 VWEU genoemde doelen na. De wijziging van de lijst van de eerste reeks corridors voor goederenvervoer per spoor in de bijlage bij die verordening kan daarentegen enkel worden gebaseerd op het Uniebeleid betreffende de trans-Europese vervoersnetwerken.

28 Volgens het Verenigd Koninkrijk zijn de uit artikel 29 van verordening nr. 1316/2013 voortvloeiende uitbreidingen van de eerste reeks corridors voor goederenvervoer per spoor van wezenlijk belang voor de totstandbrenging van die netwerken. Deze uitbreidingen strekken dus tot verwezenlijking van de doelstellingen van artikel 170 VWEU, dat tot doel heeft trans-Europese netwerken, bijvoorbeeld in de vervoerssector, tot stand te brengen en te ontwikkelen om de onderlinge koppeling en de interoperabiliteit van nationale netwerken en de toegang daartoe te bevorderen. De uitbreidingen van de corridors voor goederenvervoer per spoor maken deel uit van deze doelstellingen. Bijgevolg hadden de bestreden bepalingen moeten worden vastgesteld op grondslag van de artikelen 171 VWEU en 172 VWEU.

29 Het Verenigd Koninkrijk is van mening dat, aangezien in deze bepalingen de corridor „Noordzee – Middellandse Zee" wordt aangewezen als een van de goederencorridors van de eerste reeks, de uitbreiding ervan een „project van gemeenschappelijk belang" vormt in de zin van de artikelen 171 VWEU en 172 VWEU. Een dergelijk project moet immers worden gebaseerd op een analyse van de sociaaleconomische kosten en baten, zoals is bepaald in artikel 7, lid 2, onder c), van verordening nr. 1315/2013.

30 Het Verenigd Koninkrijk preciseert dat in de procedure van verordening nr. 913/2010 voor de selectie van de extra goederencorridors, rekening wordt gehouden met de vraag of de totstandbrenging van dergelijke corridors een onevenredige last op de betrokken lidstaat legt, doordat wordt erkend dat een lidstaat niet verplicht is te participeren indien de spoorbreedte van zijn spoorwegnet verschilt van die van het hoofdspoornet in de Unie.

31 Het Verenigd Koninkrijk betoogt dat het feit dat de kernnetwerkcorridors volgens artikel 42 van verordening nr. 1315/2013 een instrument zijn om de gecoördineerde totstandbrenging van het kernnetwerk te faciliteren, en dat zij niet vereisen dat een nieuwe infrastructuur wordt aangelegd, niet uitsluit dar zij als „project van gemeenschappelijk belang" kunnen worden aangemerkt.

32 Volgens het Verenigd Koninkrijk zijn de uit de bestreden bepalingen voortvloeiende uitbreidingen van de eerste reeks goederencorridors, hoe dan ook „projecten van gemeenschappelijk belang" in de zin van de artikelen 171, lid 1, VWEU en 172, tweede alinea, VWEU die betrekking hebben op het grondgebied van de lidstaat die dient te participeren in de totstandbrenging ervan. Daaruit volgt dat de uitbreidingen van die corridors, voor zover deze betrekking hebben op het Verenigd Koninkrijk, zijn vastgesteld in strijd met het vereiste van artikel 172, tweede alinea, VWEU dat goedkeuring van de betrokken lidstaat moet worden verkregen.

33 Het Parlement merkt op dat het doel en het belangrijkste en overwegende bestanddeel van verordening nr. 1316/2013 erin bestaan dat financiële bijstand van de Unie wordt verstrekt voor trans-Europese netwerken, zoals blijkt uit artikel 1. De bestreden bepalingen hebben een doelstelling die slechts bijkomstig is ten opzichte van dat doel, te weten de wijziging van verordening nr. 913/2010, om de lijst van de eerste reeks goederencorridors te laten overeenstemmen met de kernnetwerkcorridors. Bijgevolg is verordening nr. 1316/2013 terecht enkel op artikel 172 VWEU gebaseerd, ook al is daarbij voorzien in een wijziging van verordening nr. 913/2010 die, indien zij in een afzonderlijke handeling zou zijn vastgesteld, op artikel 91 VWEU zou zijn gebaseerd.

34 Volgens het Parlement kan niet elke maatregel die het gebruik van bestaande infrastructuur faciliteert, worden gekwalificeerd als „project van gemeenschappelijk belang". In de context van artikel 172 VWEU kan het begrip „project" niet aldus worden opgevat dat daaronder zijn begrepen zuivere coördinatie-instrumenten om snelle antwoorden te waarborgen aan kandidaten die een treinpad wensen te gebruiken.

35 Het Parlement komt op grond daarvan tot de slotsom dat er in casu geen sprake is van een „project van gemeenschappelijk belang" in de zin van de artikelen 171 VWEU en 172 VWEU, zodat de Uniewetgever geen toestemming van het Verenigd Koninkrijk hoefde te verkrijgen krachtens artikel 172, tweede alinea, VWEU.

36 De Raad voert aan dat het Verenigd Koninkrijk niet heeft aangetoond dat de uitbreidingen van de eerste reeks corridors voor goederenvervoer per spoor strekken ter verwezenlijking van de doelstellingen van verordening nr. 1315/2013. De uitbreidingen van de corridors voor goederenvervoer per spoor „Noordzee – Middellandse Zee" tot voorbij Londen vormen geen „projecten van gemeenschappelijk belang" in de zin van de artikelen 171 VWEU en 172 VWEU. Bijgevolg hoeft geen goedkeuring van het Verenigd Koninkrijk overeenkomstig artikel 172, tweede alinea, VWEU te worden verkregen.

37 De Raad betoogt dat de Uniewetgever de lijst met de eerste reeks van corridors voor goederenvervoer per spoor kan wijzigen middels dezelfde procedure als die welke voordien was gebruikt, indien hij dit passend of zelfs noodzakelijk acht om de coherentie tussen de corridors voor goederenvervoer per spoor en de kernnetwerkcorridors te verzekeren. In het kader van de wijziging van de lijst met de eerste reeks corridors voor goederenvervoer per spoor heeft de Uniewetgever in de voetnoten (+) en (*) van bijlage II bij verordening nr. 1316/2013 getracht op de aanleg van de eerste reeks corridors voor goederenvervoer per spoor de procedure voor de aanleg van de extra corridors voor goederenvervoer

per spoor toe te passen, door voor de wijzingen van de eerste reeks corridors voor goederenvervoer per spoor marktstudies te verrichten en te voorzien in een voor de totstandbrenging ervan noodzakelijke overgangsperiode.

38 De Raad brengt in herinnering dat verordening nr. 913/2010 geen richtsnoeren bevat betreffende de trans-Europese netwerken en evenmin een definitie van projecten van gemeenschappelijk belang. Die verordening valt volledig onder het vervoersbeleid en omschrijft corridors voor goederenvervoer per spoor als een instrument voor de coördinatie en het beheer van bestaande spoorlijnen.

39 De Commissie meent dat de bestreden bepalingen niet binnen de materiële werkingssfeer van verordening nr. 1316/2013 vallen. Deze bepalingen vormen een wijziging van verordening nr. 913/2010, waarvoor artikel 91 VWEU de rechtsgrondslag is. Als zodanig blijven de bestreden bepalingen beheerst worden door verordening nr. 913/2010.

40 De Commissie wijst erop dat de in de bestreden bepalingen bedoelde eerste reeks goederencorridors niet de doelen van artikel 170 VWEU nastreven en evenmin kunnen worden beschouwd als „projecten van gemeenschappelijk belang" in de zin van dat artikel. Het hoofddoel en de belangrijkste inhoud van verordening nr. 1316/2013 hebben betrekking op de steun aan de in verordening nr. 1315/2013 genoemde projecten van gemeenschappelijk belang.

41 De Commissie beklemtoont dat het hoofddoel van verordening nr. 913/2010 de uitvoering van het vervoersbeleid is. Die verordening omschrijft de modaliteiten voor de uitvoering en de organisatie van de corridors voor goederenvervoer per spoor, en geeft regels voor de selectie, het beheer en de indicatieve planning van de investeringen voor deze corridors. De bepalingen betreffende de corridors voor goederenvervoer per spoor zijn dus in wezen coördinatie- en beheerinstrumenten om de diensten van het goederenvervoer per spoor efficiënt te laten functioneren en meer concurrerend te laten zijn.

Beoordeling door het Hof

42 Met de argumentatie ter ondersteuning van zijn twee middelen betoogt het Verenigd Koninkrijk in wezen dat de in de bestreden bepalingen voorziene uitbreiding van de betrokken goederencorridor een project van gemeenschappelijk belang vormt in de zin van de artikelen 171, lid 1, derde streepje, VWEU en 172, tweede alinea, VWEU, gelezen in samenhang met artikel 170 VWEU. Daar deze uitbreiding betrekking heeft op het grondgebied van die lidstaat, had zij overeenkomstig artikel 172, tweede alinea, VWEU moeten worden vastgesteld met diens goedkeuring.

43 Beklemtoond dient te worden dat het begrip „project van gemeenschappelijk belang", dat in deze bepalingen staat, in het VWEU niet is gedefinieerd.

44 Ten eerste blijkt immers uit artikel 171, lid 1, eerste en derde streepje, VWEU dat de Unie voor de verwezenlijking van de in artikel 170 VWEU genoemde doelstellingen richtsnoeren opstelt, dat in deze richtsnoeren projecten van gemeenschappelijk belang worden aangegeven en dat de Unie steun kan verlenen aan dergelijke projecten. Ten tweede worden die richtsnoeren volgens artikel 172, eerste alinea, VWEU vastgesteld door het Parlement en de Raad volgens de gewone wetgevingsprocedure en na raadpleging van het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's van de Europese Unie.

45 Daaruit volgt dat het aan die instellingen van de Unie staat om de richtsnoeren vast te stellen en dus om de projecten van gemeenschappelijk belang aan te wijzen die verband houden met de totstandbrenging en de ontwikkeling van trans-Europese netwerken op het gebied van vervoers-, telecommunicatie- en energie-infrastructuur, bedoeld in artikel 170, lid 1, VWEU.

46 Wat vervoersinfrastructuur betreft, moet in casu worden vastgesteld dat het Parlement en de Raad de hun bij die bepalingen toegedeelde bevoegdheid hebben uitgeoefend door verordening nr. 1315/2013 vast te stellen, waarbij richtsnoeren zijn opgesteld voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnetwerk dat een structuur met twee lagen omvat, bestaande uit een uitgebreid netwerk en een kernnetwerk. Daartoe wijst die verordening projecten van gemeenschappelijk belang aan als voornaamste instrument voor de totstandbrenging van dat trans-Europese netwerk.

47 Volgens artikel 3, onder a), van verordening nr. 1315/2013, moet onder „project van gemeenschappelijk belang" worden verstaan een project dat overeenkomstig de voorschriften van en onder naleving van het bepaalde in die verordening wordt uitgevoerd. Dit begrip is nader bepaald in artikel 7 van deze verordening en toegelicht in de overwegingen 9 en 19 tot en met 33 ervan.

48 In dit verband blijkt uit deze gegevens dat „projecten van gemeenschappelijk belang [bij]dragen tot de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk door de verwezenlijking van nieuwe vervoersinfrastructuur, [en] door de rehabilitatie en de modernisering van bestaande vervoersinfrastructuur". Daarbij wordt gepreciseerd dat dergelijke projecten, in het bijzonder, economisch levensvatbaar moeten zijn op basis van een analyse van de sociaaleconomische kosten en baten en dat zij aantoonbaar „Europese meerwaarde" moeten bieden.

49 Bovendien is dat begrip „Europese meerwaarde" in artikel 3, onder d), van verordening nr. 1315/2013 omschreven als „de door een project vertegenwoordigde waarde die, naast de potentiële waarde voor de betreffende lidstaat alleen, leidt tot een aanzienlijke verbetering van vervoersverbindingen of vervoersstromen tussen de lidstaten, zoals aantoonbaar blijkt uit verbeteringen op het vlak van efficiëntie, duurzaamheid, concurrentievermogen of cohesie".

50 De innovatiefunctie en de transversale aard van projecten van gemeenschappelijk belang worden bevestigd door artikel 32, onder a), van verordening nr. 1315/2013, waarin wordt gewezen op de bijdrage van dergelijke projecten tot de terugdringing van de CO_2-uitstoot en van andere negatieve milieueffecten, en op hun doel om het duurzaam gebruik van de vervoersinfrastructuur te verbeteren.

51 In overeenstemming met de in artikel 170, lid 1, VWEU genoemde doelstelling om bij te dragen tot de totstandbrenging en de ontwikkeling van trans-Europese netwerken op het gebied van de vervoersinfrastructuur, blijkt voorts uit overweging 8 van deze verordening dat het trans-Europees vervoersnetwerk moet worden ontwikkeld door de totstandbrenging van nieuwe vervoersinfrastructuur, door het rehabiliteren en het opschalen van bestaande infrastructuur en door maatregelen die de hulpbronnenefficiënte benutting ervan bevorderen.

52 Hoewel voor de erkenning van een maatregel als project van gemeenschappelijk belang niet vereist is dat een nieuwe vervoersinfrastructuur tot stand worden gebracht, moet een dergelijk project wel een investering meebrengen waarmee op zijn minst wordt beoogd een bestaande infrastructuur te rehabiliteren of te moderniseren om deze doeltreffender en beter te maken, zoals met name voortvloeit uit artikel 7 van verordening nr. 1315/2013.

53 Ten slotte volgt uit artikel 48, lid 1, van verordening nr. 1315/2013, dat enkel „adequate coördinatie tussen de kernnetwerkcorridors en de corridors voor goederenvervoer per spoor" noemt, dat het Parlement en de Raad bij de uitoefening van de hun bij de artikelen 171, lid 1, VWEU en 172, eerste alinea, VWEU toegedeelde bevoegdheid hebben gemeend dat de corridors voor goederenvervoer per spoor niet behoren tot de in deze verordening aangewezen projecten van gemeenschappelijk belang.

54 In die omstandigheden kan het Verenigd Koninkrijk dus niet stellen dat bij de bestreden bepalingen een project van gemeenschappelijk belang tot stand is gebracht.

55 In het bijzonder bepaalt verordening nr. 913/2010, zelfs voor bestaande corridors voor goederenvervoer per spoor, niet dat zij worden ontwikkeld als infrastructuurprojecten. De marktdeelnemers beschikken immers over verschillende beheersinstrumenten voor deze corridors, opdat zij de betrokken spoorbanen doeltreffender kunnen benutten en aldus de functionering van het spoorvervoer kunnen verbeteren. Met de totstandbrenging van dergelijke corridors wordt aldus beoogd een betere coördinatie van het verkeer op de aangewezen spoorlijnen te verzekeren, overeenkomstig de in verordening nr. 913/2010 genoemde beginselen van beheer.

56 In dit verband wordt met artikel 8 van deze verordening alsmede met de bepalingen van hoofdstuk IV ervan beoogd om middels coördinatie tussen netwerkbeheerders tot een vereenvoudigde toewijzing van de corridors voor goederenvervoer per spoor te komen, door middel van één loket dat de marktdeelnemers antwoorden verschaft op hun aanvragen voor gebruik van die corridors, en tegelijkertijd de desbetreffende administratieve last te verlichten.

57 Deze doelstelling van rationalisering van de toewijzing van vervoerscapaciteit voor deze corridors wordt bevestigd door de instelling van beheersinstanties die een coördinatie van het beheer van het spoorverkeer over elke goederencorridor moeten verzekeren.

58 Het begrip „project van gemeenschappelijk belang” in de zin van de artikelen 171, lid 1, VWEU, en 172, tweede alinea, VWEU omvat daarentegen projecten die het stadium van een eenvoudig verkeerscoördinatiemechanisme overstijgen en die een structurele kwaliteitsverbetering van de eerste corridor voor goederenvervoer per spoor meebrengen.

59 Dat is niet het geval voor de bestreden bepalingen, die enkel strekken tot afstemming van de betrokken corridor voor goederenvervoer per spoor op de kernnetwerkcorridor, waarvan de totstandbrenging, bij verordening nr. 913/2010, overigens was goedgekeurd door het Verenigd Koninkrijk. Zij vallen dus niet onder het begrip „project van gemeenschappelijk belang” in de zin van de artikelen 171, lid 1, VWEU en 172, tweede alinea, VWEU.

60 Uit een en ander vloeit voort dat het begrip „project van gemeenschappelijk belang” in de zin van die bepalingen van het VWEU, aldus moet worden uitgelegd dat het niet van toepassing is op een project dat beperkt blijft tot het verlengen van een bestaande corridor voor goederenvervoer per spoor.

61 Bijgevolg is de eerste in artikel 172, tweede alinea, VWEU gestelde voorwaarde, betreffende het bestaan van een project van gemeenschappelijk belang, niet vervuld.

62 Daar de twee voorwaarden cumulatief zijn, hoeft de tweede ervan, die is vermeld in artikel 172, tweede alinea, VWEU, volgens welke voor een project van gemeenschappelijk belang dat betrekking heeft op het grondgebied van een lidstaat, goedkeuring van de betrokken lidstaat moet worden verkregen, niet te worden onderzocht.

63 Bijgevolg moeten de twee door het Verenigd Koninkrijk aangevoerde middelen worden afgewezen.

64 Uit al het voorgaande volgt dat het beroep dient te worden verworpen.

Kosten

65 Volgens artikel 138, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering van het Hof wordt de in het ongelijk gestelde partij in de kosten verwezen, voor zover dit is gevorderd. Aangezien het Verenigd Koninkrijk in het ongelijk is gesteld, dient het overeenkomstig de vordering van het Parlement en de Raad te worden verwezen in de kosten. Overeenkomstig artikel 140, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering, draagt de Commissie haar eigen kosten.

Het Hof (Tweede kamer) verklaart:

1) Het beroep wordt verworpen.

2) Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland wordt verwezen in zijn eigen kosten alsmede in die van het Europees Parlement en van de Raad van de Europese Unie.

3) De Europese Commissie draagt haar eigen kosten.

ondertekeningen