Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (druga izba)

z dnia 12 listopada 2015 r.*

Skarga o stwierdzenie nieważności — Rozporządzenie (UE) nr 1316/2013 ustanawiające instrument „Łącząc Europę” — Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, które dotyczą terytorium jednego państwa członkowskiego — Zgoda tego państwa — Przedłużenie kolejowego korytarza towarowego — Podstawa prawna — Artykuł 171 TFUE i art. 172 akapit drugi TFUE

W sprawie C-121/14

mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie nieważności na podstawie art. 263 TFUE, wniesioną w dniu 12 marca 2014 r.,

Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, reprezentowane przez M. Holta i L. Christiego, działających w charakterze pełnomocników, wspieranych przez D.J. Rhee, barrister,

strona skarżąca,

przeciwko

Parlamentowi Europejskiemu, reprezentowanemu przez A. Troupiotisa i M. Sammuta, działających w charakterze pełnomocników,

Radzie Unii Europejskiej, reprezentowanej przez Z. Kupčovą i E. Chatziioakeimidou, działające w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

popieranym przez:

Komisję Europejską, reprezentowaną przez J. Samnaddę i J. Hottiaux, działające w charakterze pełnomocników,

interwenient,

TRYBUNAŁ (druga izba),

w składzie: R. Silva de Lapuerta (sprawozdawca), prezes pierwszej izby, pełniąca obowiązki prezesa drugiej izby, J.L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev, C. Lycourgos i J.C. Bonichot, sędziowie,

rzecznik generalny: Y. Bot,

sekretarz: A. Calot Escobar,

* Język postępowania: angielski.

uwzględniając pisemny etap postępowania,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 3 września 2015 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 W swojej skardze Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej żąda stwierdzenia nieważności art. 29 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającego instrument „Łącząc Europę", zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 913/2010 i uchylającego rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz.U. L 348, s. 129), oraz załącznika II do tego aktu (zwanych dalej „zaskarżonymi przepisami").

Ramy prawne

Prawo Unii

Rozporządzenie (UE) nr 913/2010

2 Wydane na podstawie art. 91 TFUE rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. L 276, s. 22) określa zasady tworzenia i organizacji międzynarodowych korytarzy kolejowych przeznaczonych do konkurencyjnego transportu towarowego. Ustanawia ono również zasady związane z wyborem, organizacją i indykatywnym planowaniem inwestycyjnym korytarzy towarowych oraz zarządzaniem nimi.

3 Zgodnie z art. 2 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 913/2010 „korytarz towarowy" oznacza „wszystkie wyznaczone linie kolejowe, w tym kolejowe linie promowe, na terytorium państw członkowskich lub pomiędzy nimi i – w stosownych przypadkach – europejskimi państwami trzecimi, łączące dwa lub więcej terminali położonych na głównej trasie i – w stosownych przypadkach – trasy objazdowe i odcinki je łączące, w tym infrastrukturę kolejową i należące do niej urządzenia oraz odpowiednie usługi kolejowe […]".

4 Rozdział II rozporządzenia nr 913/2010 zawiera zasady dotyczące wyznaczania dwóch rodzajów międzynarodowych korytarzy towarowych – pierwszych korytarzy i kolejnych korytarzy – i zarządzania nimi. Zgodnie z art. 3 tego rozporządzenia państwa członkowskie, o których mowa w załączniku, uruchamiają pierwsze korytarze towarowe określone w tym załączniku w terminach w nim określonych i informują Komisję Europejską o ich utworzeniu.

5 Załącznik do tego rozporządzenia, w brzmieniu sprzed wprowadzenia zmian rozporządzeniem nr 1316/2013, w następujący sposób przedstawiał korytarz nr 2 w wykazie pierwszych kolejowych korytarzy towarowych:

2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam–Antwerpia–Luksemburg–Metz–Dijon–Lyon/[Bazylea]	Do dnia 10 listopada 2013 r.

Rozporządzenie (UE) nr 1315/2013, zmienione rozporządzeniem delegowanym (UE) nr 473/2014

6 Wydane na podstawie art. 172 TFUE rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348, s. 1), zmienione rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) nr 473/2014 z dnia 17 stycznia 2014 r. (Dz.U. L 136, s. 10) (zwane dalej „rozporządzeniem nr 1315/2013”), ustanawia wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej o strukturze dwupoziomowej, obejmującej sieć kompleksową i sieć bazową ustanowioną w oparciu o sieć kompleksową. Rozporządzenie to określa projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania i wyszczególnia wymogi, które należy spełnić w zakresie zarządzania transeuropejską siecią transportową.

7 Artykuł 2 rozporządzenia nr 1315/2013 przewiduje:

„1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do transeuropejskiej sieci transportowej przedstawionej na mapach znajdujących się w załączniku I. Transeuropejska sieć transportowa obejmuje infrastrukturę transportową i aplikacje telematyczne oraz środki promujące skuteczne zarządzania taką infrastrukturą i użytkowanie jej, a także umożliwiające wprowadzenie i funkcjonowanie zrównoważonych i wydajnych usług transportowych.

2. Infrastruktura transeuropejskiej sieci transportowej składa się z infrastruktury na potrzeby transportu kolejowego, transportu wodnego śródlądowego, transportu drogowego, transportu morskiego, transportu lotniczego i transportu multimodalnego, jak określono w odpowiednich sekcjach rozdziału II”.

8 Zgodnie z art. 3 lit. a) tego rozporządzenia „projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania” oznacza „każdy projekt realizowany zgodnie z wymogami i przepisami niniejszego rozporządzenia”. Artykuł 3 lit. d) definiuje pojęcie „europejskiej wartości dodanej” jako wartość projektu, który – oprócz potencjalnej wartości dla danego państwa członkowskiego – prowadzi do znacznej poprawy połączeń transportowych albo przepływów transportowych między państwami członkowskimi, co można wykazać posługując się poprawą wydajności, zrównoważonego charakteru, konkurencyjności lub spójności.

9 Artykuł 7 powołanego rozporządzenia stanowi, co następuje:

„1. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania przyczyniają się do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej poprzez tworzenie nowej infrastruktury transportowej, poprzez rehabilitację i modernizację istniejącej infrastruktury transportowej oraz poprzez środki służące promocji zasobooszczędnego korzystania z sieci.

2. Projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania:

a) przyczynia się do osiągnięcia celów należących do co najmniej dwóch spośród czterech kategorii określonych w art. 4;

b) jest zgodny z przepisami rozdziału II oraz, jeżeli dotyczy sieci bazowej, dodatkowo z przepisami rozdziału III;

c) jest ekonomicznie opłacalny, biorąc pod uwagę analizę kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych;

d) wykazuje europejską wartość dodaną.

3. Projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania może obejmować cały jego cykl, łącznie ze studiami wykonalności, procedurami zezwoleń, wdrażaniem i oceną.

[…]”.

10 Zgodnie z art. 32 lit. a) rozporządzenia nr 1315/2013, zawartym w jego rozdziale II, państwa członkowskie przywiązują szczególną wagę do projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które zarówno dostarczają efektywnych usług transportu towarowego wykorzystujących infrastrukturę sieci kompleksowej, jak i przyczyniają się do redukcji emisji dwutlenku węgla i innych niekorzystnych oddziaływań na środowisko, i których celem jest poprawa zrównoważonego wykorzystania infrastruktury transportowej, w tym efektywne zarządzanie tą infrastrukturą.

Rozporządzenie nr 1316/2013

11 Wydane na podstawie art. 172 TFUE rozporządzenie nr 1316/2013 określa warunki, metody i procedury udzielania unijnej pomocy finansowej na rzecz sieci transeuropejskich w celu wspierania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w sektorach transportu, telekomunikacji i energii.

12 Zgodnie z art. 2 pkt 1 tego rozporządzenia „projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania” oznacza między innymi każdy projekt określony w rozporządzeniu nr 1315/2013.

13 Artykuł 29 powołanego rozporządzenia stanowi:

„W rozporządzeniu (WE) nr 913/2010 wprowadza się następujące zmiany:

Załącznik do rozporządzenia (UE) nr 913/2010 zostaje zastąpiony tekstem załącznika II do niniejszego rozporządzenia. W związku z tym zmienione kolejowe korytarze towarowe nadal podlegają przepisom rozporządzenia (UE) nr 913/2010”.

14 We wspomnianym załączniku II, zatytułowanym „Wykaz korytarzy towarowych”, kolejowy korytarz towarowy „Morze Północne – Morze Śródziemne” został opisany w następujący sposób:

	Państwa członkowskie	Główne trasy	Ustanowienie korytarzy towarowych:
„Morze Północne – Morze Śródziemne”	NL, BE, LU, FR, UK(+)	Glasgow(*)/Edynburg(*)/Southampton(*)/Felixstowe–(*)Londyn(+)/Dunkierka(+)/Lille(+)/Liège/Paryż(+)/Amsterdam(+)–Rotterdam–Zeebrugge(+)/Antwerpia–Luksemburg–Metz–Dijon–Lyon/[Bazylea] – Marsylia(+)	Do dnia 10 listopada 2013 r.

Żądania stron i postępowanie przed Trybunałem

15 Zjednoczone Królestwo wnosi do Trybunału o:

— stwierdzenie nieważności zaskarżonych przepisów w zakresie, w jakim przepisy te rozszerzają poza Londyn obszar korytarza nr 2 wskazanego w załączniku do rozporządzenia nr 913/2010, obecnie w rozporządzeniu nr 1316/2013 korytarza „Morze Północne – Morze Śródziemne”, oraz

— obciążenie Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej kosztami postępowania.

16 Parlament i Rada wnoszą do Trybunału o:

— oddalenie skargi oraz

— obciążenie Zjednoczonego Królestwa kosztami postępowania.

17 Postanowieniem Prezesa Trybunału z dnia 24 lipca 2014 r. Komisja została dopuszczona do udziału w sprawie w charakterze interwenienta popierającego żądania Parlamentu i Rady.

W przedmiocie skargi

W przedmiocie dopuszczalności

18 Zjednoczone Królestwo uważa, że zaskarżone postanowienia są odrębne od reszty rozporządzenia nr 1316/2013 i mogą zostać od niej oddzielone.

19 Parlament, Rada oraz Komisja są zgodne co do faktu, że złożony przez Zjednoczone Królestwo wniosek o stwierdzenie częściowej nieważności jest dopuszczalny.

20 Z utrwalonego orzecznictwem Trybunału wynika, iż stwierdzenie nieważności części aktu Unii jest możliwe tylko pod warunkiem, że przepisy, których stwierdzenia nieważności domaga się strona, mogą zostać oddzielone od pozostałych przepisów tego aktu (zob. wyroki: Komisja/Rada, C-29/99, EU:C:2002:734, pkt 45; Niemcy/Komisja, C-239/01, EU:C:2003:514, pkt 33). W tym względzie Trybunał wielokrotnie orzekał, że ten wymóg rozerwalności nie jest spełniony, jeśli konsekwencją stwierdzenia nieważności części aktu jest zmiana jego istoty (zob. wyrok Komisja/Parlament i Rada, C-427/12, EU:C:2014:170, pkt 16 i przytoczone tam orzecznictwo).

21 Sprawdzenie rozerwalności elementów aktu Unii wymaga zbadania ich zakresu, aby ocenić, czy stwierdzenie ich nieważności zmieniłoby ducha i istotę tego aktu (zob. wyrok Komisja/Estonia, C-505/09 P, EU:C:2012:179, pkt 112 i przytoczone tam orzecznictwo).

22 W niniejszym przypadku należy stwierdzić, że zaskarżone przepisy mają inne cele niż pozostałe przepisy rozporządzenia nr 1316/2013 i załącznika do niego.

23 Rozporządzeniem nr 1316/2013 prawodawca Unii zamierzał bowiem ułatwić i przyśpieszyć połączenie sieci w Europie w sektorach transportu, telekomunikacji i energii poprzez ustanowienie instrumentu „Łącząc Europę". Stworzony instrument służy promocji inwestycji w dziedzinie sieci transeuropejskich. W tym celu określa w szczególności warunki, metody i procedury udzielania unijnej pomocy finansowej na rzecz wspomnianych sieci.

24 Natomiast zaskarżone przepisy mają odrębny charakter, ponieważ dotyczą wyłącznie wyznaczenia pierwszych kolejowych korytarzy towarowych, ustanowionych w rozporządzeniu nr 913/2010. Mogą zatem zostać odłączone od reszty rozporządzenia nr 1316/2013, a więc ich zgodność z prawem może być badana oddzielnie.

25 W tej sytuacji, jako że stwierdzenie nieważności tych przepisów w niczym nie zmienia samej istoty rozporządzenia nr 1316/2013, skarga Zjednoczonego Królestwa o stwierdzenie nieważności części tego rozporządzenia jest dopuszczalna.

Co do istoty

Argumentacja stron

26 W podniesionych dwóch zarzutach, które należy zbadać łącznie, Zjednoczone Królestwo wskazuje, że:

— rozszerzenie pierwszych korytarzy towarowych wynikające z art. 29 rozporządzenia nr 1316/2013 służy realizacji celów art. 170 TFUE w związku z transeuropejską polityką transportową. W konsekwencji, ponieważ art. 170–172 TFUE stanowią przepisy specjalne dotyczące takich środków, środki te mogą zostać podjęte tylko na ich podstawie;

— rozszerzenie pierwszych korytarzy towarowych wynikające z art. 29 rozporządzenia nr 1316/2013 stanowi „projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania" w rozumieniu art. 171 ust. 1 TFUE i dotyczy terytorium każdego państwa członkowskiego zobowiązanego do udziału w jego realizacji. Wspomniane rozszerzenie, w zakresie, w jakim dotyczy Zjednoczonego Królestwa, zostało przyjęte z naruszeniem wymogu zgody tego państwa członkowskiego, który jest przewidziany w art. 172 akapit drugi TFUE.

27 Zjednoczone Królestwo na wstępie zauważa, że w niniejszej sprawie powstaje pytanie, czy zaskarżone przepisy rozpatrywane jako całość stanowią przede wszystkim środki „sieci", w odróżnieniu od środka „wspólnej polityki sieci/jednolitego rynku". Zdaniem Zjednoczonego Królestwa rozporządzenie nr 913/2010 ma przyczynić się do rozwoju konkurencyjnego systemu transportu kolejowego i realizować tym samym cele określone w art. 91 TFUE. Natomiast podstawą zmiany wykazu pierwszych kolejowych korytarzy towarowych zawartego w załączniku do tego rozporządzenia może być wyłącznie polityka Unii dotycząca transeuropejskich sieci transportowych.

28 Zjednoczone Królestwo wskazuje, że rozszerzenie pierwszych kolejowych korytarzy towarowych wynikające z art. 29 rozporządzenia nr 1316/2013 jest kluczowe dla utworzenia wspomnianych sieci. Zdaniem Zjednoczonego Królestwa to rozszerzenie zmierza zatem do realizacji celów, o których mowa w art. 170 TFUE, służących utworzeniu i rozwojowi sieci transeuropejskich, na przykład w sektorze transportu, aby sprzyjać wzajemnym połączeniom oraz interoperacyjności sieci krajowych, jak również

dostępowi do tych sieci. Rozszerzenie kolejowych korytarzy towarowych stanowi część tych celów. Wobec tego zaskarżone przepisy powinny były zostać przyjęte na podstawie art. 171 TFUE i 172 TFUE.

29 Zjednoczone Królestwo uważa, że ponieważ przepisy te określają korytarz „Morze Północna – Morze Śródziemne" jako jeden z pierwszych korytarzy towarowych, jego rozszerzenie stanowi „projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania" w rozumieniu art. 171 TFUE i 172 TFUE. W rzeczywistości projekt taki powinien być oparty na analizie kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, jak zostało to przewidziane w art. 7 ust. 2 lit. c) rozporządzenia nr 1315/2013.

30 Zjednoczone Królestwo wyjaśnia, że przewidziana w rozporządzeniu nr 913/2010 procedura dotycząca wyboru kolejnych korytarzy towarowych uwzględnia to, czy utworzenie takich korytarzy nie nakładałoby nieproporcjonalnego obciążenia na dane państwo członkowskie, ponieważ przewiduje, że państwo członkowskie nie jest zobowiązane do uczestnictwa, jeżeli jego sieć kolejowa ma inną szerokość torów niż główna sieć kolejowa na terytorium Unii.

31 Zjednoczone Królestwo twierdzi, że okoliczność, iż korytarze sieci bazowej stanowią instrument pozwalający na ułatwienie utworzenia tej sieci, zgodnie z art. 42 rozporządzenia nr 1315/2013, i że nie wymagają stworzenia nowej infrastruktury, nie wyklucza możliwości uznania ich za „projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania".

32 Zjednoczone Królestwo uważa, że rozszerzenie pierwszych korytarzy towarowych wynikające z zaskarżonych przepisów jest w każdym razie „projektem będącym przedmiotem wspólnego zainteresowania" w rozumieniu art. 171 ust. 1 TFUE i art. 172 akapit drugi TFUE, dotyczącym terytorium państwa członkowskiego zobowiązanego do udziału w jego realizacji. Wynika z tego, że rozszerzenie tych korytarzy, w zakresie, w jakim dotyczy Zjednoczonego Królestwa, zostało przyjęte z naruszeniem wymogu zgody tego państwa członkowskiego, który to wymóg jest przewidziany w art. 172 akapit drugi TFUE.

33 Parlament zwraca uwagę, że podstawowy i przeważający cel oraz części składowe rozporządzenia nr 1316/2013 polegają na zapewnieniu unijnego wsparcia finansowego dla sieci transeuropejskich, jak zostało wskazane w art. 1 tego rozporządzenia. Zaskarżone przepisy realizują jedynie cel pomocniczy, to znaczy zmianę rozporządzenia nr 913/2010 w celu dopasowania wykazu pierwszych korytarzy towarowych do korytarzy sieci bazowej. W konsekwencji podstawą rozporządzenia nr 1316/2013 jest słusznie jedynie art. 172 TFUE, choć rozporządzenie to przewiduje zmianę rozporządzenia nr 913/2010, której podstawą – gdyby stanowiła ona przedmiot odrębnego aktu – byłby art. 91 TFUE.

34 Parlament uważa, że nie każdy środek ułatwiający wykorzystanie istniejącej infrastruktury może zostać uznany za „projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania". W kontekście art. 172 TFUE termin „projekt" nie powinien być rozumiany jako obejmujący po prostu instrumenty koordynacji mające na celu zapewnienie udzielenia szybkiej odpowiedzi wnioskodawcom chcącym korzystać z linii kolejowych.

35 Na tej podstawie Parlament sądzi, że ponieważ w niniejszej sprawie nie chodzi o „projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania" w rozumieniu art. 171 TFUE i 172 TFUE, prawodawca Unii nie był zobowiązany uzyskać zgody Zjednoczonego Królestwa zgodnie z art. 172 TFUE.

36 Rada podnosi, że Zjednoczone Królestwo nie wykazało, iż rozszerzenie pierwszych kolejowych korytarzy towarowych służy realizacji celów rozporządzenia nr 1315/2013. Rozszerzenie kolejowych korytarzy towarowych „Morze Północne – Morze Śródziemne" poza Londyn nie stanowi „projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania" w rozumieniu art. 171 TFUE i 172 TFUE. W konsekwencji nie jest potrzebne uzyskanie zgody Zjednoczonego Królestwa zgodnie z art. 172 TFUE.

37 Rada twierdzi, że prawodawca Unii może zmienić wykaz pierwszych kolejowych korytarzy towarowych, wykorzystując tę samą procedurę, która została użyta wcześniej, jeżeli uzna to za wskazane bądź konieczne w celu zapewnienia spójności pomiędzy kolejowymi korytarzami towarowymi i korytarzami sieci bazowej. W ramach zmiany wykazu pierwszych kolejowych korytarzy towarowych, w przypisach (+) i (*) w załączniku II do rozporządzenia nr 1316/2013 prawodawca Unii starał się zastosować do tworzenia pierwszych kolejowych korytarzy towarowych procedurę stosowaną do tworzenia kolejnych kolejowych korytarzy towarowych, podporządkowując zmiany pierwszych kolejowych korytarzy towarowych badaniom rynku i przewidując okres przejściowy konieczny do ich ustanowienia.

38 Rada przypomina, że rozporządzenie nr 913/2010 nie zawiera wskazówek co do sieci transeuropejskich ani definicji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania. Rozporządzenie to należy w całości do zakresu polityki transportowej i definiuje kolejowe korytarze towarowe jako stanowiące instrument koordynacji istniejących linii kolejowych i zarządzania nimi.

39 Komisja uważa, że zaskarżone przepisy nie wchodzą w przedmiotowy zakres stosowania rozporządzenia nr 1316/2013. Przepisy te stanowią według niej zmianę rozporządzenia nr 913/2010, którego podstawą prawną jest art. 91 TFUE. Jako takie, zaskarżone przepisy podlegają uregulowaniom rozporządzenia nr 913/2010.

40 Komisja wskazuje, że pierwsze korytarze towarowe, których dotyczą zaskarżone przepisy, nie służą celom art. 170 TFUE i nie mogą być uważane za „projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania" w rozumieniu tego artykułu. Główne cel i treść rozporządzenia nr 1316/2013 dotyczą wsparcia projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania wymienionych w przepisach rozporządzenia nr 1315/2013.

41 Komisja podkreśla, że głównym celem rozporządzenia nr 913/2010 jest wprowadzenie w życie polityki transportowej. Rozporządzenie to określa sposoby utworzenia i organizacji kolejowych korytarzy towarowych oraz zasady związane z wyborem, organizacją i indykatywnym planowaniem inwestycyjnym korytarzy towarowych oraz zarządzaniem nimi. Przepisy odnoszące się do kolejowych korytarzy towarowych stanowią zatem głównie instrumenty koordynacji i zarządzania mające na celu wydajne funkcjonowanie i zwiększenie konkurencyjności usług transportu kolejowego.

Ocena Trybunału

42 W argumentacji przedstawionej na poparcie podniesionych dwóch zarzutów Zjednoczone Królestwo twierdzi w istocie, że rozszerzenie omawianego kolejowego korytarza towarowego, przewidziane przez zaskarżone przepisy, stanowi projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania w rozumieniu art. 171 ust. 1 tiret trzecie TFUE i art. 172 akapit drugi TFUE w związku z art. 170 TFUE. Jako że rozszerzenie to dotyczy terytorium tego państwa członkowskiego, powinno ono zostać przyjęte za jego zgodą, zgodnie z art. 172 akapit drugi TFUE.

43 Należy wskazać, że pojęcie „projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania", które występuje w tych przepisach, nie zostało zdefiniowane w traktacie FUE.

44 Po pierwsze, z art. 171 ust. 1 tiret pierwsze i trzecie TFUE wynika bowiem, że aby osiągnąć cele określone w art. 170 TFUE, Unia ustanawia, wytyczne i że wytyczne te wskazują projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz że Unia może wspierać takie projekty. Po drugie, zgodnie z art. 172 akapit pierwszy TFUE, wspomniane wytyczne są przyjmowane przez Parlament i Radę, stanowiące zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą i po konsultacji z Komitetem Ekonomiczno-Społecznym oraz Komitetem Regionów.

45 Wynika z tego, że na instytucjach Unii spoczywa przyjęcie wytycznych, a zatem określenie projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczących ustanowienia i rozwoju sieci transeuropejskich w infrastrukturach transportu, telekomunikacji i energetyki, o których mowa w art. 170 ust. 1 TFUE.

46 W niniejszym przypadku w odniesieniu do infrastruktury transportu należy stwierdzić, że Parlament i Rada wykonały kompetencję przyznaną im przez te przepisy, przyjmując rozporządzenie nr 1315/2013, które ustanawia wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej o strukturze dwupoziomowej, składającej się z sieci kompleksowej i sieci bazowej. W tym celu rozporządzenie to wskazuje projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania jako główny instrument do realizacji owej sieci transeuropejskiej.

47 Zgodnie z art. 3 lit. a) rozporządzenia nr 1315/2013 „projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania" oznacza każdy projekt realizowany zgodnie z wymogami i przepisami tego rozporządzenia. Pojęcie to zostało szczegółowo rozwinięte w art. 7 tego rozporządzenia i wyjaśnione w jego motywach 9 oraz 19–33.

48 W tym względzie z przepisów tych wynika, że „projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania przyczyniają się do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej poprzez tworzenie nowej infrastruktury transportowej, poprzez rehabilitację i modernizację istniejącej infrastruktury transportowej". Zostało tam uściślone, że projekty takie powinny w szczególności być ekonomicznie opłacalne, biorąc pod uwagę analizę kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, i wykazywać „europejską wartość dodaną".

49 Ponadto wspomniane pojęcie „europejskiej wartości dodanej" zostało zdefiniowane w art. 3 lit. d) rozporządzenia nr 1315/2013 jako „wartość projektu, który – oprócz potencjalnej wartości dla danego państwa członkowskiego – prowadzi do znacznej poprawy połączeń transportowych albo przepływów transportowych między państwami członkowskimi, co można wykazać posługując się poprawą wydajności, zrównoważonego charakteru, konkurencyjności lub spójności".

50 Innowacyjność i przekrojowy charakter projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania znajdują potwierdzenie w art. 32 lit. a) rozporządzenia nr 1315/2013, który to przepis odnosi się do przyczyniania się takich projektów do redukcji emisji dwutlenku węgla i innych niekorzystnych oddziaływań na środowisko i którego celem jest w szczególności poprawa zrównoważonego wykorzystania infrastruktury transportowej.

51 Ponadto, zgodnie z celem polegającym na przyczynianiu się do ustanowienia i rozwoju sieci transeuropejskich w infrastrukturach transportu wskazanym w art. 170 ust. 1 TFUE, z motywu 8 tego rozporządzenia wynika, że transeuropejska sieć transportowa powinna być rozwijana poprzez tworzenie nowej infrastruktury transportowej, rehabilitację i modernizację istniejącej infrastruktury oraz poprzez środki służące promocji zasobooszczędnego korzystania z niej.

52 Choć prawdą jest, że uznanie danego środka za projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania nie wymaga tworzenia całkowicie nowej infrastruktury transportowej, to jednak projekt taki powinien obejmować inwestycję, która służy co najmniej rehabilitacji i modernizacji istniejącej infrastruktury transportowej w celu uczynienia jej bardziej skuteczną i wydajną, jak wynika w szczególności z art. 7 rozporządzenia nr 1315/2013.

53 Wreszcie z art. 48 ust. 1 rozporządzenia nr 1315/2013, który wspomina wyłącznie o „właściw[ej] koordynacj[i] między korytarzami sieci bazowej a korytarzami towarowego transportu kolejowego", wynika, że wykonując uprawnienie przyznane im w art. 171 ust. 1 TFUE i art. 172 akapit pierwszy TFUE, Parlament i Rada uznały, iż kolejowe korytarze transportowe nie stanowią wskazanych w tym rozporządzeniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.

54 W tym stanie rzeczy Zjednoczone Królestwo nie może zatem twierdzić, że poprzez zaskarżone przepisy został utworzony projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania.

55 W szczególności rozporządzenie nr 913/2010 nie przewiduje, nawet w odniesieniu do istniejących kolejowych korytarzy transportowych, że będą one rozwijane jako projekty infrastrukturalne. Jeśli chodzi o te korytarze, podmioty gospodarcze dysponują bowiem szeregiem instrumentów zarządzania, aby mogły bardziej wydajnie wykorzystywać odnośne linie kolejowe i w ten sposób poprawiać funkcjonowanie transportu kolejowego. Utworzenie takich korytarzy ma na celu zapewnienie lepszej koordynacji ruchu na wyznaczonych liniach kolejowych, zgodnie z zasadami zarządzania określonymi w rozporządzeniu nr 913/2010.

56 W tym względzie art. 8 tego rozporządzenia oraz przepisy zawarte w jego rozdziale IV mają na celu ustanowienie, dzięki zapewnieniu koordynacji pomiędzy zarządcami sieci, uproszczonego rozdysponowania kolejowych korytarzy transportowych poprzez punkt kompleksowej obsługi udzielający podmiotom gospodarczym odpowiedzi na wnioski o korzystanie z tych korytarzy, przy jednoczesnym zmniejszeniu związanych z tym obciążeń administracyjnych.

57 Ów cel racjonalizacji alokacji przepustowości transportowej tych korytarzy znajduje potwierdzenie w utworzeniu organów zarządzających powołanych do zapewnienia koordynacji zarządzania ruchem kolejowym w każdym korytarzu towarowym.

58 Natomiast pojęcie „projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania” w rozumieniu art. 171 ust. 1 TFUE i art. 172 akapit drugi TFUE obejmuje projekty wykraczające poza etap prostego mechanizmu koordynacji ruchu i zawierające strukturalną jakościową poprawę pierwszego kolejowego korytarza towarowego.

59 Nie dzieje się tak w przypadku zaskarżonych przepisów, przewidujących jedynie dostosowanie spornego kolejowego korytarza towarowego do korytarza sieci bazowej, na którego utworzenie, w drodze rozporządzenia nr 913/2010, Zjednoczone Królestwo wyraziło zresztą zgodę. Przepisy te wchodzą zatem w zakres pojęcia „projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania” w rozumieniu art. 171 ust. 1 TFUE i art. 172 akapit drugi TFUE.

60 Z całości powyższych rozważań wynika, że pojęcie „projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania” w rozumieniu wspomnianych przepisów traktatu FUE powinno być interpretowane w ten sposób, że nie ma ono zastosowania do projektu ograniczającego się do przedłużenia istniejącego kolejowego korytarza towarowego.

61 W konsekwencji przesłanka pierwsza, dotycząca istnienia projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania, ustanowiona w art. 172 akapit drugi TFUE, nie jest spełniona.

62 Ponieważ obie przesłanki powinny być spełnione łącznie, nie ma potrzeby badania drugiej z nich, określonej w art. 172 akapit drugi TFUE, zgodnie z którą projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczący terytorium jakiegoś państwa członkowskiego wymaga zgody tego państwa członkowskiego.

63 W konsekwencji oba zarzuty podniesione przez Zjednoczone Królestwo powinny zostać oddalone.

64 Z całości powyższych rozważań wynika, że skargę należy oddalić.

W przedmiocie kosztów

65 Zgodnie z art. 138 § 1 regulaminu postępowania przed Trybunałem kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Ponieważ Parlament i Rada wniosły o obciążenie Zjednoczonego Królestwa kosztami postępowania, a Zjednoczone Królestwo przegrało sprawę, należy obciążyć je kosztami postępowania. Zgodnie z art. 140 § 1 regulaminu postępowania Komisja pokrywa własne koszty.

Z powyższych względów Trybunał (druga izba) orzeka, co następuje:

1) Skarga zostaje oddalona.

2) Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej pokrywa koszty własne oraz koszty poniesione przez Parlament Europejski i Radę Unii Europejskiej.

3) Komisja Europejska pokrywa własne koszty.

Podpisy