Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a doua)

12 noiembrie 2015*

„Acțiune în anulare — Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei — Proiecte de interes comun care privesc teritoriul unui stat membru — Aprobare din partea statului în cauză — Prelungire a unui coridor de transport feroviar de marfă — Temei juridic — Articolul 171 TFUE și articolul 172 al doilea paragraf TFUE”

În cauza C-121/14,

având ca obiect o acțiune în anulare formulată în temeiul articolului 263 TFUE, introdusă la 12 martie 2014,

Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, reprezentat de M. Holt și de L. Christie, în calitate de agenți, asistați de D.-J. Rhee, barrister,

reclamant,

împotriva

Parlamentului European, reprezentat de A. Troupiotis și de M. Sammut, în calitate de agenți,

Consiliului Uniunii Europene, reprezentat de Z. Kupčová și de E. Chatziioakeimidou, în calitate de agenți,

pârâte,

susținute de:

Comisia Europeană, reprezentată de J. Samnadda și de J. Hottiaux, în calitate de agenți,

intervenientă,

CURTEA (Camera a doua),

compusă din doamna R. Silva de Lapuerta (raportor), președinte al Camerei întâi, îndeplinind funcția de președinte al Camerei a doua, și domnii J.-L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev, C. Lycourgos și J.-C. Bonichot, judecători,

avocat general: domnul Y. Bot,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

* Limba de procedură: engleza.

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 3 septembrie 2015,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin cererea introductivă, Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord solicită anularea articolului 29 din Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010 și a anexei II la acesta (JO L 348, p. 129, denumite în continuare „dispozițiile atacate”).

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Regulamentul (UE) nr. 913/2010

2 Întemeiat pe articolul 91 TFUE, Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv (JO L 276, p. 22) stabilește normele de instituire și de organizare a coridoarelor feroviare internaționale pentru un transport feroviar de marfă competitiv. Acesta prevede de asemenea normele de selectare, organizare și administrare a coridoarelor de transport de marfă, precum și planificarea orientativă a investițiilor în domeniul coridoarelor respective.

3 În temeiul articolului 2 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 913/2010, „coridorul de transport de marfă” este definit ca fiind „totalitatea liniilor feroviare desemnate, inclusiv liniile de transbordare feroviară de pe teritoriul și, respectiv, dintre statele membre și, dacă este cazul, țări terțe europene, care leagă două sau mai multe terminale de-a lungul unei rute principale și, dacă este cazul, rute ocolitoare și secțiuni care le conectează, inclusiv infrastructura feroviară și echipamentele aferente și serviciile feroviare relevante […]”.

4 Capitolul II din Regulamentul nr. 913/2010 conține norme privind desemnarea și guvernarea a două serii de coridoare internaționale de transport feroviar de marfă, coridoarele inițiale și coridoarele suplimentare. În temeiul articolului 3 din acest regulament, statele membre menționate în anexă fac operaționale, până la datele stabilite în anexă, coridoarele inițiale de transport de marfă prevăzute în anexă și informează Comisia Europeană cu privire la instituirea acestora.

5 Anexa la regulamentul menționat, în versiunea anterioară modificărilor operate prin Regulamentul nr. 1316/2013, prezenta în lista coridoarelor inițiale de transport feroviar de marfă coridorul nr. 2 după cum urmează:

2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam-Anvers-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]	Până la 10 noiembrie 2013

Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul delegat (UE) nr. 473/2014

6 Întemeiat pe articolul 172 TFUE, Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, p. 1), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul delegat (UE) nr. 473/2014 al Comisiei din 17 ianuarie 2014 (JO L 136, p. 10, denumit în continuare „Regulamentul nr. 1315/2013”), stabilește orientări pentru crearea unei rețele transeuropene de transport care cuprinde o structură pe două niveluri, care constă într-o rețea globală și o rețea centrală stabilită pe baza rețelei globale. Acest regulament identifică proiecte de interes comun și specifică cerințele care trebuie respectate pentru gestionarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport.

7 Articolul 2 din Regulamentul nr. 1315/2013 prevede:

„(1) Prezentul regulament se aplică rețelei transeuropene de transport, astfel cum figurează în hărțile cuprinse în anexa I. Rețeaua transeuropeană de transport include infrastructura de transport și aplicațiile telematice, precum și măsurile care promovează gestionarea și utilizarea eficientă a acestei infrastructuri și care permit stabilirea și operarea de servicii durabile și eficiente de transport.

(2) Infrastructura rețelei transeuropene de transport se compune din infrastructura pentru transportul feroviar, transportul pe căi navigabile interioare, transportul rutier, transportul maritim, transportul aerian și transportul multimodal, astfel cum sunt stabilite în secțiunile relevante din capitolul II.”

8 Potrivit articolului 3 litera (a) din acest regulament, prin „proiect de interes comun” trebuie să se înțeleagă „orice proiect desfășurat în conformitate cu cerințele prezentului regulament și cu respectarea dispozițiilor prevăzute de acesta”. Litera (d) a articolului menționat definește noțiunea „valoare adăugată europeană” ca fiind valoarea unui proiect care, în plus față de potențiala valoare pentru respectivul stat membru, conduce la o îmbunătățire semnificativă a conexiunilor sau a fluxurilor de transport între statele membre, care poate fi demonstrată prin luarea în considerare a îmbunătățirii eficienței, durabilității, competitivității sau coeziunii.

9 Articolul 7 din regulamentul menționat are următorul cuprins:

„(1) Proiectele de interes comun contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, prin crearea de noi infrastructuri de transport, prin reabilitarea și modernizarea infrastructurilor de transport existente și prin măsuri de promovare a utilizării eficiente a rețelei din punctul de vedere al resurselor.

(2) Un proiect de interes comun:

(a) contribuie la îndeplinirea obiectivelor din cel puțin două din cele patru categorii prevăzute la articolul 4;

(b) respectă dispozițiile capitolului II și, dacă vizează rețeaua centrală, respectă, în plus, dispozițiile capitolului III;

(c) are viabilitate economică, pe baza unei analize a costurilor și a beneficiilor socioeconomice;

(d) are o valoare adăugată europeană demonstrată.

(3) Un proiect de interes comun poate să înglobeze întregul său ciclu, inclusiv studiile de fezabilitate și procedurile de autorizare, punerea în aplicare și evaluarea.

[…]”

10 Potrivit articolului 32 litera (a) din Regulamentul nr. 1315/2013, care figurează în capitolul II din acesta din urmă, statele membre acordă o atenție deosebită proiectelor de interes comun care oferă servicii de transport de marfă eficiente care utilizează infrastructura rețelei globale și contribuie totodată la reducerea emisiilor de dioxid de carbon și a altor efecte negative asupra mediului și care au drept scop îmbunătățirea utilizării durabile a infrastructurii de transport, inclusiv gestionarea sa eficientă.

Regulamentul nr. 1316/2013

11 Întemeiat pe articolul 172 TFUE, Regulamentul nr. 1316/2013 stabilește condițiile, metodele și procedurile pentru acordarea de asistență financiară din partea Uniunii rețelelor transeuropene, în vederea sprijinirii proiectelor de interes comun din sectoarele infrastructurilor de transport, de telecomunicații și energetice.

12 În temeiul articolului 2 punctul 1 din acest regulament, prin „proiect de interes comun” trebuie să se înțeleagă printre altele un proiect identificat în Regulamentul nr. 1315/2013.

13 Articolul 29 din regulamentul menționat prevede:

„Regulamentul (UE) nr. 913/2010 se modifică după cum urmează:

Anexa la Regulamentul (UE) nr. 913/2010 se înlocuiește cu textul anexei II la prezentul regulament. În consecință, lista revizuită a coridoarelor de transport feroviar de marfă rămâne sub incidența dispozițiilor Regulamentului (UE) nr. 913/2010.”

14 În anexa II menționată, intitulată „Lista coridoarelor inițiale de transport de marfă”, coridorul de transport feroviar de marfă „Marea Nordului – mediteraneean” este descris după cum urmează:

	State membre	Rute principale	Înființarea de coridoare de transport de marfă:
„Marea Nordului – mediteraneean”	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/ Dunkerque (+)/Lille (+)/ Liège (+)/Paris (+)/ Amsterdam (+)- Rotterdam- Zeebrugge (+)/ Antwerpen- Luxembourg-Metz- Dijon-Lyon/[Basel]- Marsilia (+)	până la 10 noiembrie 2013

Concluziile părților și procedura în fața Curții

15 Regatul Unit solicită Curții:

— anularea dispozițiilor atacate, în măsura în care prin aceste dispoziții se extinde dincolo de Londra coridorul nr. 2 care figurează în anexa la Regulamentul nr. 913/2010, devenit coridorul „Marea Nordului – mediteraneean” în Regulamentul nr. 1316/2013, și

— obligarea Parlamentului European și a Consiliului Uniunii Europene la plata cheltuielilor de judecată.

16 Parlamentul European și Consiliul solicită Curții:

— respingerea acțiunii și

— obligarea Regatului Unit la plata cheltuielilor de judecată.

17 Prin Decizia președintelui Curții din 24 iulie 2014, a fost admisă cererea de intervenție în susținerea concluziilor Parlamentului și ale Consiliului formulată de Comisie.

Cu privire la acțiune

Cu privire la admisibilitate

18 Regatul Unit consideră că dispozițiile atacate sunt distincte și pot fi separate de restul Regulamentului nr. 1316/2013.

19 Parlamentul, Consiliul, precum și Comisia sunt de acord cu privire la faptul că cererea de anulare în parte formulată de Regatul Unit este admisibilă.

20 Dintr-o jurisprudență constantă a Curții reiese că anularea în parte a unui act al Uniunii nu este posibilă decât în măsura în care elementele a căror anulare este solicitată pot fi separate de restul actului (a se vedea Hotărârea Comisia/Consiliul, C-29/99, EU:C:2002:734, punctul 45, și Hotărârea Germania/Comisia, C-239/01, EU:C:2003:514, punctul 33). În această privință, Curtea a statuat în mod repetat că această cerință de separabilitate nu este îndeplinită atunci când anularea în parte a unui act ar avea ca efect modificarea substanței acestuia (a se vedea Hotărârea Comisia/Parlamentul European și Consiliul, C-427/12, EU:C:2014:170, punctul 16, precum și jurisprudența citată).

21 Verificarea caracterului separabil al unor elemente ale unui act al Uniunii presupune examinarea domeniului de aplicare al acestora, pentru a evalua dacă o anulare a acestor elemente ar modifica spiritul și substanța actului respectiv (a se vedea Hotărârea Comisia/Estonia, C-505/09 P, EU:C:2012:179, punctul 112 și jurisprudența citată).

22 În speță, este necesar să se constate că dispozițiile atacate vizează obiective diferite de cel urmărit de celelalte dispoziții ale Regulamentului nr. 1316/2013 și ale anexei la acesta.

23 Astfel, prin Regulamentul nr. 1316/2013, legiuitorul Uniunii dorește să faciliteze și să accelereze interconexiunea rețelelor în Europa atât în sectorul transporturilor, cât și în cel al telecomunicațiilor și energiei, prin instituirea unui mecanism de interconexiune. Mecanismul creat vizează promovarea investițiilor în domeniul rețelelor transeuropene. În acest scop, el stabilește printre altele condițiile, metodele și procedurile pentru acordarea de asistență financiară din partea Uniunii rețelelor menționate.

24 În schimb, dispozițiile atacate sunt distincte, întrucât se referă doar la delimitarea coridoarelor inițiale de transport feroviar de marfă, instituite prin Regulamentul nr. 913/2010. Acestea pot fi, așadar, separate de restul Regulamentului nr. 1316/2013, astfel încât legalitatea lor poate fi examinată separat.

25 În aceste condiții, întrucât anularea acestor dispoziții nu modifică nicidecum substanța însăși a Regulamentului nr. 1316/2013, acțiunea formulată de Regatul Unit prin care se solicită anularea în parte a acestuia este admisibilă.

Cu privire la fond

Argumentele părților

26 Prin intermediul celor două motive invocate, care trebuie examinate împreună, Regatul Unit susține că:

— extinderile coridoarelor inițiale de transport de marfă instituite prin articolul 29 din Regulamentul nr. 1316/2013 urmăresc realizarea obiectivelor prevăzute la articolul 170 TFUE legate de politica transporturilor transeuropene. În consecință, dat fiind că articolele 170-172 TFUE constituie *lex specialis* pentru astfel de măsuri, acestea din urmă nu pot fi adoptate decât în temeiul dispozițiilor respective;

— extinderile coridoarelor inițiale de transport de marfă, instituite prin articolul 29 din Regulamentul nr. 1316/2013, sunt „proiecte de interes comun” în sensul articolului 171 alineatul (1) TFUE și privesc teritoriul fiecărui stat membru care este obligat să participe la înființarea lor. Aceste extinderi, în măsura în care privesc Regatul Unit, ar fi fost adoptate cu încălcarea cerinței privind aprobarea statului membru în cauză în temeiul articolului 172 al doilea paragraf TFUE.

27 Regatul Unit observă, cu titlu introductiv, că în prezenta cauză se ridică problema dacă dispozițiile atacate, apreciate în ansamblul lor, constituie în mod predominant măsuri „de rețele”, spre deosebire de o măsură „de politică comună în domeniul rețelelor/al pieței unice”. Regulamentul nr. 913/2010 ar viza să contribuie la dezvoltarea unui sistem de transport feroviar de marfă competitiv și ar urmări, așadar, obiectivele prevăzute la articolul 91 TFUE. În schimb, modificarea listei coridoarelor inițiale de transport feroviar de marfă care figurează în anexa la acest regulament nu se poate întemeia decât pe politica Uniunii privind rețelele transeuropene de transport.

28 Regatul Unit arată că extinderile coridoarelor inițiale de transport feroviar de marfă, instituite prin articolul 29 din Regulamentul nr. 1316/2013, sunt esențiale pentru înființarea rețelelor respective. Aceste extinderi ar urmări, așadar, realizarea obiectivelor vizate la articolul 170 TFUE, a cărui finalitate ar consta în crearea și dezvoltarea de rețele transeuropene, de exemplu în sectorul transporturilor, pentru a favoriza interconexiunea și interoperabilitatea rețelelor naționale și accesul la acestea din urmă. Extinderile coridoarelor de transport feroviar de marfă ar face parte din aceste obiective. Prin urmare, dispozițiile atacate ar fi trebuit să fie adoptate în temeiul articolelor 171 TFUE și 172 TFUE.

29 Regatul Unit consideră că, întrucât aceste dispoziții desemnează coridorul „Marea Nordului – mediteraneean” drept unul dintre coridoarele inițiale de transport de marfă, extinderea acestuia constituie un „proiect de interes comun”, în sensul articolelor 171 TFUE și 172 TFUE. Astfel, un asemenea proiect ar trebui să se întemeieze pe o analiză a costurilor și a beneficiilor pe plan socioeconomic, după cum se prevede la articolul 7 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul nr. 1315/2013.

30 Regatul Unit precizează că procedura prevăzută de Regulamentul nr. 913/2010 referitoare la selectarea coridoarelor suplimentare de transport de marfă ține seama de aspectul dacă înființarea unor asemenea coridoare impune o sarcină disproporționată pentru statul membru în cauză, recunoscând că un stat membru nu este obligat să participe, în cazul în care dispune de o rețea feroviară al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii.

31 Regatul Unit susține că faptul că coridoarele rețelei centrale reprezintă un instrument care facilitează implementarea coordonată a rețelei menționate, conform articolului 42 din Regulamentul nr. 1315/2013, și că nu impun crearea unei infrastructuri noi nu exclude posibilitatea ca acestea să fie calificate drept „proiecte de interes comun”.

32 Regatul Unit consideră că extinderile coridoarelor inițiale de transport de marfă, instituite prin dispozițiile atacate, sunt în orice caz „proiecte de interes comun” în sensul articolului 171 alineatul (1) TFUE și al articolului 172 al doilea paragraf TFUE care privesc teritoriul statului membru obligat să participe la înființarea lor. Ar rezulta de aici că, în măsura în care privesc Regatul Unit, extinderile acestor coridoare ar fi fost adoptate cu încălcarea cerinței privind aprobarea statului membru în cauză prevăzute la articolul 172 al doilea paragraf TFUE.

33 Parlamentul subliniază că finalitatea, precum și componenta principală și preponderentă a Regulamentului nr. 1316/2013 constau în acordarea de asistență financiară din partea Uniunii rețelelor transeuropene, astfel cum se precizează la articolul 1 din acesta. Dispozițiile atacate ar urmări doar un obiectiv accesoriu în acest scop, respectiv acela de a modifica Regulamentul nr. 913/2010, pentru a face ca lista coridoarelor inițiale de transport de marfă să corespundă cu coridoarele rețelei centrale. În consecință, Regulamentul nr. 1316/2013 ar fi întemeiat în mod corect doar pe articolul 172 TFUE, deși prevede o modificare a Regulamentului nr. 913/2010, care, dacă ar face obiectul unui act separat, ar fi întemeiată pe articolul 91 TFUE.

34 Parlamentul consideră că nu orice măsură care facilitează utilizarea infrastructurii existente poate fi calificată drept „proiect de interes comun”. În contextul articolului 172 TFUE, termenul „proiect” nu ar putea fi înțeles ca incluzând simple instrumente de coordonare pentru a garanta răspunsuri rapide candidaților care intenționează să utilizeze o trasă feroviară.

35 Parlamentul concluzionează de aici că, întrucât în speță nu este vorba despre un „proiect de interes comun” în sensul articolelor 171 TFUE și 172 TFUE, legiuitorul Uniunii nu era obligat să obțină aprobarea Regatului Unit în temeiul celui de al doilea paragraf al articolului 172 TFUE.

36 Consiliul arată că Regatul Unit nu a demonstrat că extinderile coridoarelor inițiale de transport feroviar de marfă urmăresc realizarea unor obiective prevăzute de Regulamentul nr. 1315/2013. Extinderile coridoarelor de transport feroviar de marfă „Marea Nordului – mediteraneean” dincolo de Londra nu ar constitui „proiecte de interes comun”, în sensul articolelor 171 TFUE și 172 TFUE. În consecință, nu ar fi fost necesar să se obțină consimțământul Regatului Unit, în conformitate cu al doilea paragraf al articolului 172 TFUE.

37 Consiliul susține că legiuitorul Uniunii poate modifica lista coridoarelor inițiale de transport feroviar de marfă utilizând aceeași procedură precum cea care a fost utilizată anterior în cazul în care consideră că acest demers este oportun sau chiar necesar, pentru a asigura coerența între coridoarele de transport feroviar de marfă și coridoarele rețelei centrale. În cadrul modificării listei coridoarelor inițiale de transport feroviar de marfă, în notele de subsol (+) și (*) din anexa II la Regulamentul nr. 1316/2013, legiuitorul Uniunii ar fi urmărit să aplice în privința creării coridoarelor inițiale de transport feroviar de marfă procedura utilizată pentru crearea coridoarelor suplimentare de transport feroviar de marfă, supunând modificările coridoarelor inițiale de transport feroviar de marfă unor studii de piață și prevăzând o perioadă de tranziție, necesară pentru înființarea lor.

38 Consiliul amintește că Regulamentul nr. 913/2010 nu conține orientări privind rețelele transeuropene și nici o definiție a proiectelor de interes comun. Acest regulament s-ar încadra în totalitate în politica transporturilor și ar defini coridoarele de transport feroviar de marfă ca fiind un instrument de coordonare și de gestionare a liniilor feroviare existente.

39 Comisia consideră că dispozițiile atacate nu intră în domeniul de aplicare material al Regulamentului nr. 1316/2013. Aceste dispoziții ar constitui o modificare a Regulamentului nr. 913/2010, al cărui temei juridic este articolul 91 TFUE. Ca atare, dispozițiile atacate ar fi în continuare guvernate de Regulamentul nr. 913/2010.

40 Comisia precizează că coridoarele inițiale de transport de marfă vizate de dispozițiile atacate nu urmăresc obiectivele prevăzute la articolul 170 TFUE și nici nu pot fi considerate „proiecte de interes comun” în sensul acestuia. În opinia Comisiei, obiectivul și conținutul principale ale Regulamentului nr. 1316/2013 s-ar referi la sprijinul acordat unor proiecte de interes comun menționate în dispozițiile Regulamentului nr. 1315/2013.

41 Comisia subliniază că finalitatea principală a Regulamentului nr. 913/2010 este punerea în aplicare a politicii transporturilor. În opinia acesteia, regulamentul ar defini modalitățile de instituire și de organizare a coridoarelor de transport feroviar de marfă, precum și normele de selectare, de administrare și de planificare indicativă a investițiilor pentru aceste coridoare. Dispozițiile referitoare la coridoarele de transport feroviar de marfă ar constitui, așadar, în esență instrumente de coordonare și de administrare care vizează ca serviciile de transport feroviar de marfă să funcționeze în mod performant și să fie mai competitive.

Aprecierea Curții

42 Prin argumentația prezentată în susținerea celor două motive invocate, Regatul Unit susține în esență că extinderea coridorului de transport feroviar de marfă în discuție, prevăzută de dispozițiile atacate, constituie un proiect de interes comun în sensul articolului 171 alineatul (1) a treia liniuță TFUE și al articolului 172 al doilea paragraf TFUE, coroborate cu articolul 170 TFUE. Dat fiind că această extindere privește teritoriul statului membru menționat, ea ar fi trebuit să fie adoptată cu aprobarea acestuia din urmă, în conformitate cu articolul 172 al doilea paragraf TFUE.

43 Trebuie subliniat că noțiunea „proiect de interes comun”, care figurează în dispozițiile menționate, nu este definită de Tratatul FUE.

44 Astfel, rezultă, pe de o parte, din articolul 171 alineatul (1) prima și a treia liniuță TFUE că, pentru realizarea obiectivelor menționate la articolul 170, Uniunea stabilește un ansamblu de orientări și că aceste orientări identifică proiecte de interes comun, precum și că Uniunea poate susține asemenea proiecte. Pe de altă parte, potrivit articolului 172 primul paragraf TFUE, orientările menționate se adoptă de către Parlamentul European și Consiliu, hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară și după consultarea Comitetului Economic și Social European și a Comitetului Regiunilor al Uniunii Europene.

45 Reiese de aici că revine acestor instituții ale Uniunii sarcina să adopte orientările și, prin urmare, să identifice proiectele de interes comun referitoare la crearea și la dezvoltarea de rețele transeuropene în sectoarele infrastructurilor de transporturi, telecomunicații și energie, menționate la articolul 170 alineatul (1) TFUE.

46 În speță, în ceea ce privește infrastructurile de transport, este necesar să se constate că Parlamentul și Consiliul și-au exercitat competența care le este conferită de aceste dispoziții prin adoptarea Regulamentului nr. 1315/2013, care stabilește orientări pentru crearea unei rețele transeuropene de transport ce cuprinde o structură pe două niveluri, care constă într-o rețea globală și o rețea centrală. În acest scop, regulamentul menționat identifică proiectele de interes comun ca fiind instrumentul principal pentru realizarea acestei rețele transeuropene.

47 Potrivit articolului 3 litera (a) din Regulamentul nr. 1315/2013, prin „proiect de interes comun” trebuie să se înțeleagă orice proiect desfășurat în conformitate cu cerințele prezentului regulament și cu respectarea dispozițiilor prevăzute de același regulament. Această noțiune este dezvoltată în mod detaliat la articolul 7 din acest regulament și este clarificată în considerentele (9), precum și (19)-(33) ale acestuia.

48 În această privință, din elementele menționate reiese că „proiectele de interes comun contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, prin crearea de noi infrastructuri de transport, prin reabilitarea și modernizarea infrastructurilor de transport existente”. În dispozițiile respective se precizează că asemenea proiecte trebuie în special să aibă viabilitate economică, pe baza unei analize a costurilor și a beneficiilor socioeconomice, precum și o „valoare adăugată europeană”.

49 Pe de altă parte, noțiunea menționată „valoare adăugată europeană” este definită la articolul 3 litera (d) din Regulamentul nr. 1315/2013 ca fiind „valoarea unui proiect care, în plus față de potențiala valoare pentru respectivul stat membru, conduce la o îmbunătățire semnificativă a conexiunilor sau a fluxurilor de transport între statele membre, care poate fi demonstrată prin luarea în considerare a îmbunătățirii eficienței, durabilității, competitivității sau coeziunii”.

50 Funcția de inovare și caracterul transversal al proiectelor de interes comun sunt confirmate de articolul 32 litera (a) din Regulamentul nr. 1315/2013, care se referă la contribuția unor asemenea proiecte la reducerea emisiilor de dioxid de carbon și la cea a altor efecte negative asupra mediului și care au drept scop îmbunătățirea utilizării durabile a infrastructurilor de transport.

51 În plus, în conformitate cu obiectivul de a contribui la crearea şi la dezvoltarea de rețele transeuropene în sectoarele infrastructurilor de transporturi, prevăzut la articolul 170 alineatul (1) TFUE, din considerentul (8) al acestui regulament reiese că rețeaua transeuropeană de transport trebuie dezvoltată prin crearea de noi infrastructuri de transport, prin reabilitarea și modernizarea infrastructurilor existente, precum și prin măsuri de promovare a utilizării eficiente a acestora din punctul de vedere al resurselor.

52 Deși este adevărat că recunoașterea unei măsuri drept proiect de interes comun nu impune crearea unei noi infrastructuri de transport, un asemenea proiect trebuie să includă totuși o investiție care să vizeze cel puțin reabilitarea sau modernizarea unei infrastructuri existente pentru a-i spori eficiența și performanța, astfel cum rezultă printre altele din articolul 7 din Regulamentul nr. 1315/2013.

53 În sfârșit, din articolul 48 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1315/2013, care nu menționează decât o „coordonare adecvată […] între coridoarele rețelei centrale și coridoarele de transport feroviar de marfă”, rezultă că, în cadrul exercitării competenței care le este conferită de articolul 171 alineatul (1) TFUE și de articolul 172 primul paragraf TFUE, Parlamentul și Consiliul au considerat că coridoarele de transport feroviar de marfă nu fac parte din proiectele de interes comun identificate de acest regulament.

54 În aceste condiții, Regatul Unit nu poate, prin urmare, să susțină că prin dispozițiile atacate a fost instituit un proiect de interes comun.

55 În special, Regulamentul nr. 913/2010 nu prevede, nici măcar în ceea ce privește coridoarele de transport feroviar de marfă existente, că acestea trebuie să fie dezvoltate ca proiecte de infrastructură. Astfel, agenții economici dispun de mai multe instrumente de gestionare pentru aceste coridoare, pentru a putea utiliza căile ferate vizate într-un mod mai eficient și a îmbunătăți astfel funcționarea transportului feroviar. Crearea unor asemenea coridoare vizează, așadar, să asigure o mai bună coordonare a traficului pe liniile feroviare desemnate, în conformitate cu principiile de gestionare enunțate în dispozițiile Regulamentului nr. 913/2010.

56 În această privință, articolul 8 din regulamentul menționat, precum și dispozițiile capitolului IV din acesta din urmă urmăresc să instituie, printr-o coordonare între administratorii rețelelor, o alocare simplificată a coridoarelor de transport feroviar de marfă prin intermediul unui ghișeu unic care furnizează agenților economici răspunsuri la cererile lor de utilizare a coridoarelor respective, reducând totodată sarcina administrativă aferentă.

57 Acest obiectiv de raționalizare a acordării capacităților de transport ale acestor coridoare este confirmat prin înființarea unor organisme de gestionare chemate să asigure o coordonare a gestionării traficului feroviar de-a lungul fiecărui coridor de transport de marfă.

58 În schimb, noțiunea „proiect de interes comun” în sensul articolului 171 alineatul (1) TFUE și al articolului 172 al doilea paragraf TFUE acoperă proiecte care depășesc stadiul unui simplu mecanism de coordonare a traficului și care implică o îmbunătățire calitativă structurală a coridorului inițial de transport feroviar de marfă.

59 Situația este diferită în cazul dispozițiilor atacate, care nu prevăd decât o aliniere a coridorului de transport feroviar de marfă în cauză la coridorul rețelei centrale, crearea acestuia prin Regulamentul nr. 913/2010 fiind de altfel aprobată de Regatul Unit. Aceste dispoziții nu intră, așadar, sub incidența noțiunii „proiect de interes comun”, în sensul articolului 171 alineatul (1) TFUE și al articolului 172 al doilea paragraf TFUE.

60 Din ansamblul elementelor care precedă rezultă că noțiunea „proiect de interes comun”, în sensul dispozițiilor menționate ale Tratatului FUE, trebuie interpretată în sensul că nu se aplică unui proiect care se limitează la prelungirea unui coridor de transport feroviar de marfă existent.

61 În consecință, prima condiție referitoare la existența unui proiect de interes comun, prevăzută la articolul 172 al doilea paragraf TFUE, nu este îndeplinită.

62 Întrucât cele două condiții sunt cumulative, nu mai este necesar să se examineze cea de a doua dintre acestea, prevăzută la articolul 172 al doilea paragraf TFUE, potrivit căreia un proiect de interes comun care privește teritoriul unui stat membru necesită aprobarea statului membru în cauză.

63 În consecință, cele două motive invocate de Regatul Unit trebuie să fie respinse.

64 Din ansamblul considerațiilor care precedă rezultă că acțiunea trebuie respinsă.

Cu privire la cheltuielile de judecată

65 În temeiul articolului 138 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Parlamentul și Consiliul au solicitat obligarea Regatului Unit la plata cheltuielilor de judecată, iar acesta din urmă a căzut în pretenții, se impune obligarea acestuia la plata cheltuielilor de judecată. Potrivit articolului 140 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, Comisia suportă propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a doua) declară și hotărăște:

1) Respinge acțiunea.

2) Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord suportă propriile cheltuieli de judecată, precum și cheltuielile de judecată efectuate de Parlamentul European și de Consiliul Uniunii Europene.

3) Comisia Europeană suportă propriile cheltuieli de judecată.

Semnături