Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (druhá komora)

z 12. novembra 2015 *

„Žaloba o neplatnosť — Nariadenie (EÚ) č. 1316/2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy — Projekty spoločného záujmu, ktoré sa týkajú územia členského štátu — Schválenie uvedeným štátom — Predĺženie koridoru nákladnej železničnej dopravy — Právny základ — Článok 171 ZFEÚ a článok 172 druhý odsek ZFEÚ“

Vo veci C-121/14,

ktorej predmetom je žaloba o neplatnosť podľa článku 263 ZFEÚ, podaná 12. marca 2014,

Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska, v zastúpení: M. Holt a L. Christie, splnomocnení zástupcovia, za právnej pomoci D. J. Rhee, barrister,

žalobca,

proti

Európskemu parlamentu, v zastúpení: A. Troupiotis a M. Sammut, splnomocnení zástupcovia,

Rade Európskej únie, v zastúpení: Z. Kupčová a E. Chatziioakeimidou, splnomocnené zástupkyne,

žalovaným,

ktorých v konaní podporuje:

Európska komisia, v zastúpení: J. Samnadda a J. Hottiaux, splnomocnené zástupkyne,

vedľajší účastník konania,

SÚDNY DVOR (druhá komora),

v zložení: predsedníčka prvej komory R. Silva de Lapuerta (spravodajkyňa), vykonávajúca funkciu predsedníčky druhej komory, sudcovia J. L. da Cruz Vilaça, A. Arabadžiev, C. Lycourgos a J.-C. Bonichot,

generálny advokát: Y. Bot,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

* Jazyk konania: angličtina.

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 3. septembra 2015,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska sa svojou žalobou domáha zrušenia článku 29 a prílohy II nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 z 11. decembra 2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú sa nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Ú. v. EÚ L 348, s. 129, ďalej len „napadnuté ustanovenia“).

Právny rámec

Právo Únie

Nariadenie (EÚ) č. 913/2010

2 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu (Ú. v. EÚ L 276, s. 22), ktoré bolo prijaté na základe článku 91 ZFEÚ, stanovuje pravidlá zriadenia a organizácie medzinárodných železničných koridorov pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu. Stanovuje tiež pravidlá výberu, organizácie a riadenia koridorov nákladnej dopravy, ako aj orientačné investičné plánovanie súvisiace s týmito koridormi.

3 Podľa článku 2 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 913/2010 „koridor nákladnej dopravy“ je definovaný ako „všetky určené železničné trate vrátane železničných trajektových tratí na území členských štátov alebo medzi nimi a v prípade potreby v tretích európskych krajinách, ktoré spájajú dva alebo viaceré terminály na hlavnej trase a v prípade potreby na obchádzkových tratiach a úsekoch, ktoré ich prepájajú, vrátane železničnej infraštruktúry a jej vybavenia…“.

4 Kapitola II nariadenia č. 913/2010 obsahuje pravidlá určovania a riadenia dvoch typov medzinárodných koridorov pre nákladnú železničnú dopravu, počiatočné koridory a ďalšie koridory. Podľa článku 3 tohto nariadenia členské štáty uvedené v prílohe zriadia v lehotách, ktoré sú v tejto prílohe stanovené, počiatočné koridory nákladnej dopravy vymedzené v uvedenej prílohe a informujú Európsku komisiu o ich zriadení.

5 Príloha uvedeného nariadenia pred zmenou a doplnením nariadením č. 1316/2013 uvádzala v zozname počiatočných koridorov nákladnej železničnej dopravy koridor č. 2 takto:

2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam-Antverpy-Luxemburg-Mé-ty-Dijon-Lyon/[Bazilej]	do 10. novembra 2013

Nariadenie (EÚ) č. 1315/2013, zmenené a doplnené delegovaným nariadením (EÚ) č. 473/2014

6 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, s. 1), zmenené a doplnené delegovaným nariadením Komisie (EÚ) č. 473/2014 zo 17. januára 2014 (Ú. v. EÚ L 136, s. 10, ďalej len „nariadenie č. 1315/2013“), ktoré bolo prijaté na základe článku 172 ZFEÚ, stanovuje usmernenia pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete

s dvojúrovňovou štruktúrou, ktorá pozostáva zo súhrnnej siete a základnej siete, pričom základná sieť je vytvorená na základe súhrnnej siete. Toto nariadenie vymedzuje projekty spoločného záujmu a špecifikuje požiadavky, ktoré sa majú v rámci riadenia infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete dodržiavať.

7 Článok 2 nariadenia č. 1315/2013 stanovuje:

„1. Toto nariadenie sa vzťahuje na transeurópsku dopravnú sieť zobrazenú na mapách nachádzajúcich sa v prílohe I. Transeurópska dopravná sieť zahŕňa dopravnú infraštruktúru a telematické aplikácie, ako aj opatrenia na podporu efektívnej správy a používania takejto infraštruktúry a na umožnenie zriadenia a prevádzky udržateľných a efektívnych dopravných služieb.

2. Infraštruktúra transeurópskej dopravnej siete pozostáva z infraštruktúry pre železničnú dopravu, vnútrozemskú vodnú dopravu, cestnú, námornú a leteckú dopravu a multimodálnu dopravu, ako sa stanovuje v príslušných oddieloch kapitoly II.“

8 Podľa článku 3 písm. a) tohto nariadenia treba „projekt spoločného záujmu“ chápať ako „akýkoľvek projekt realizovaný v súlade s požiadavkami a ustanoveniami tohto nariadenia“. Uvedený článok písm. d) definuje pojem „európska pridaná hodnota“ ako hodnota projektu, ktorý okrem potenciálnej hodnoty pre samotný dotknutý členský štát vedie k výraznému zlepšeniu buď dopravných spojení alebo dopravných tokov medzi členskými štátmi, čo možno preukázať odkazom na zvýšenie efektívnosti, udržateľnosti, konkurencieschopnosti alebo súdržnosti.

9 Článok 7 uvedeného nariadenia znie takto:

„1. Projekty spoločného záujmu prispievajú k rozvoju transeurópskej dopravnej siete prostredníctvom vytvorenia novej dopravnej infraštruktúry, prostredníctvom obnovy a modernizácie existujúcej dopravnej infraštruktúry a prostredníctvom opatrení na podporu zdrojovo efektívneho využívania siete.

2. Projekt spoločného záujmu:

a) prispieva k cieľom, ktoré patria aspoň do dvoch zo štyroch kategórií uvedených v článku 4;

b) je v súlade s kapitolou II a v prípade, že sa týka základnej siete, aj kapitolou III;

c) je ekonomicky uskutočniteľný na základe analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov;

d) preukazuje európsku pridanú hodnotu.

3. Projekt spoločného záujmu môže zahŕňať celý jeho cyklus vrátane štúdií uskutočniteľnosti a postupov udeľovania povolení, realizácie a hodnotenia.

…“

10 Podľa článku 32 písm. a) nariadenia č. 1315/2013, ktorý sa nachádza v kapitole II tohto nariadenia, členské štáty venujú osobitnú pozornosť projektom spoločného záujmu, ktorými sa zabezpečujú efektívne služby nákladnej dopravy využívajúce infraštruktúru súhrnnej siete a ktoré prispievajú k znižovaniu emisií oxidu uhličitého a iných negatívnych vplyvov na životné prostredie, a ktoré sa zameriavajú na zlepšenie udržateľného využívania dopravnej infraštruktúry vrátane jej efektívneho riadenia.

Nariadenie č. 1316/2013

11 Nariadenie č. 1316/2013, ktoré bolo prijaté na základe článku 172 ZFEÚ, stanovuje podmienky, metódy a postupy poskytovania finančnej pomoci Únie transeurópskym sieťam s cieľom podporiť projekty spoločného záujmu v oblasti dopravných, telekomunikačných a energetických infraštruktúr.

12 Podľa článku 2 bodu 1 tohto nariadenia je „projekt spoločného záujmu“ okrem iného každý projekt určený v nariadení č. 1315/2013.

13 Článok 29 uvedeného nariadenia uvádza:

„Nariadenie (EÚ) č. 913/2010 sa týmto mení takto:

Príloha k nariadeniu (EÚ) č. 913/2010 sa nahrádza textom prílohy II k tomuto nariadeniu. V dôsledku toho sa na revidované koridory železničnej nákladnej dopravy naďalej vzťahujú ustanovenia nariadenia (EÚ) č. 913/2010“.

14 V uvedenej prílohe II, nazvanej „Zoznam počiatočných koridorov nákladnej dopravy“, je koridor nákladnej železničnej dopravy „Severné more – Stredomorie“ opísaný takto:

	Členské štáty	Hlavné trasy	Zriadenie koridorov nákladnej dopravy
Koridor Severné more – Stredomorie	NL, BE, LU, FR a UK(+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)–London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)–Rotterdam–Zeebrugge (+)/Antwerpen–Luxembourg–Metz–Dijon–Lyon/[Basel]–Marseille (+)	do 10. novembra 2013

Návrhy účastníkov konania a konanie pred Súdnym dvorom

15 Spojené kráľovstvo navrhuje, aby Súdny dvor:

— zrušil napadnuté ustanovenia v rozsahu, v akom dochádza k rozšíreniu koridoru č. 2 uvedeného v prílohe nariadenia č. 913/2010 za Londýn, ktorý bol v nariadení č. 1316/2013 zmenený na koridor „Severné more – Stredomorie“, a

— zaviazal Európsky parlament a Radu Európskej únie na náhradu trov konania.

16 Parlament a Rada navrhujú, aby Súdny dvor:

— zamietol žalobu a

— zaviazal Spojené kráľovstvo na náhradu trov konania.

17 Rozhodnutím predsedu Súdneho dvora z 24. júla 2014 bolo Komisii povolené vstúpiť do konania ako vedľajší účastník konania na podporu návrhov Parlamentu a Rady.

O žalobe

O prípustnosti

18 Spojené kráľovstvo tvrdí, že napadnuté ustanovenia sú samostatné časti nariadenia č. 1316/2013, ktoré sú oddeliteľné od jeho zvyšku.

19 Parlament, Rada, ako aj Komisia sa zhodujú v tom, že návrh na čiastočné zrušenie nariadenia, ktorý predložilo Spojené kráľovstvo, je prípustný.

20 Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že čiastočné zrušenie aktu Únie je možné len vtedy, ak časti, ktorých zrušenie sa navrhuje, sú oddeliteľné od ostatných častí aktu (pozri rozsudky Komisia/Rada, C-29/99, EU:C:2002:734, bod 45, a Nemecko/Komisia, C–239/01, EU:C:2003:514, bod 33). V tejto súvislosti Súdny dvor opakovane rozhodol, že táto požiadavka oddeliteľnosti nie je splnená, ak by čiastočné zrušenie aktu spôsobilo zmenu jeho podstaty (pozri rozsudok Komisia/Parlament a Rada, C-427/12, EU:C:2014:170, bod 16, ako aj citovanú judikatúru).

21 Overovanie oddeliteľnosti častí určitého aktu Únie si vyžaduje preskúmanie rozsahu pôsobnosti týchto ustanovení, aby bolo možné posúdiť, či by ich zrušenie zmenilo účel a podstatu tohto aktu (pozri rozsudok Komisia/Estónsko, C-505/09 P, EU:C:2012:179, bod 112 a citovanú judikatúru).

22 V prejednávanej veci možno konštatovať, že napadnuté ustanovenia sa týkajú iných cieľov, ako je cieľ sledovaný ostatnými ustanoveniami nariadenia č. 1316/2013 a jeho prílohou.

23 Zámerom normotvorcu Únie je totiž snaha uľahčiť a zrýchliť prostredníctvom nariadenia č. 1316/2013 prepojenie sietí v Európe aj v dopravnej, telekomunikačnej a energetickej oblasti zriadením nástroja prepojenia. Zriadený nástroj má za cieľ podporovať investičné plány v oblasti transeurópskych sietí. Na tieto účely stanovuje najmä podmienky, metódy a postupy poskytovania finančnej pomoci Únie uvedeným sieťam.

24 Napadnuté ustanovenia sú však samostatné časti, pretože sa týkajú len vymedzenia počiatočných koridorov nákladnej železničnej dopravy stanovených nariadením č. 913/2010. Sú teda oddeliteľné od zvyšku nariadenia č. 1316/2013, takže ich zákonnosť možno preskúmať oddelene.

25 Za daných podmienok, keďže zrušenie týchto ustanovení by nijako nezmenilo samotnú podstatu nariadenia č. 1316/2013, žaloba Spojeného kráľovstva týkajúca sa čiastočného zrušenia tohto nariadenia je prípustná.

O veci samej

Argumentácia účastníkov konania

26 Spojené kráľovstvo svojimi dvoma žalobnými dôvodmi, ktoré treba preskúmať spoločne, uvádza:

— že cieľom rozšírenia počiatočných koridorov nákladnej dopravy, ktoré vyplýva z článku 29 nariadenia č. 1316/2013, je dosiahnutie cieľov článku 170 ZFEÚ v súvislosti s transeurópskou politikou v oblasti dopravy. V dôsledku toho vzhľadom na skutočnosť, že články 170 ZFEÚ až 172 ZFEÚ sú špeciálne ustanovenia týkajúce sa takýchto opatrení, možno tieto opatrenia prijať iba na základe týchto ustanovení,

— že rozšírenia počiatočných koridorov nákladnej dopravy, ktoré vyplývajú z článku 29 nariadenia č. 1316/2013, sú „projekty spoločného záujmu“ v zmysle článku 171 ods. 1 ZFEÚ a týkajú sa územia každého členského štátu, ktorý sa zaviazal podieľať sa na ich zriadení. Uvedené rozšírenia v rozsahu, v akom sa dotýkajú Spojeného kráľovstva, boli údajne prijaté v rozpore s požiadavkou schválenia dotknutého členského štátu podľa článku 172 druhého odseku ZFEÚ.

27 Spojené kráľovstvo na úvod uvádza, že v tejto veci vzniká otázka, či napadnuté ustanovenia sú ako celok, na rozdiel od opatrenia „spoločnej politiky sietí/jednotného trhu“, v prevažnej miere „sieťovými“ opatreniami. Cieľom nariadenia č. 913/2010 je prispievať k rozvoju systému konkurencieschopnej nákladnej železničnej dopravy a dosiahnuť tak ciele uvedené v článku 91 ZFEÚ. Zmena zoznamu počiatočných koridorov nákladnej železničnej dopravy, nachádzajúceho sa v prílohe tohto nariadenia, sa však môže zakladať len na politike Únie týkajúcej sa transeurópskych sietí v oblasti dopravy.

28 Spojené kráľovstvo tvrdí, že rozšírenie počiatočných koridorov nákladnej železničnej dopravy, ktoré vyplýva z článku 29 nariadenia č. 1316/2013, je dôležité na zriadenie uvedených sietí. Zámerom tohto rozšírenia je teda dosiahnutie cieľov stanovených v článku 170 ZFEÚ, ktorého účel spočíva v stanovení a rozvoji transeurópskych sietí napríklad v oblasti dopravy so zameraním na podporu vzájomného prepojenia a súčinnosti národných sietí a prístupu k ním. Rozšírenie koridorov nákladnej železničnej dopravy je súčasťou týchto cieľov. Napadnuté ustanovenia mali byť preto prijaté na základe článkov 171 ZFEÚ a 172 ZFEÚ.

29 Spojené kráľovstvo sa domnieva, že vzhľadom na to, že tieto ustanovenia označujú koridor „Severné more – Stredomorie“ ako jeden z počiatočných koridorov nákladnej dopravy, jeho rozšírenie predstavuje „projekt spoločného záujmu“ v zmysle článkov 171 ZFEÚ a 172 ZFEÚ. Takýto projekt by sa mal totiž zakladať na analýze socio-ekonomických nákladov a prínosov, ako je stanovené v článku 7 ods. 2 písm. c) nariadenia č. 1315/2013.

30 Spojené kráľovstvo spresňuje, že konanie stanovené nariadením č. 913/2010 týkajúce sa výberu ďalších koridorov nákladnej dopravy zohľadňuje otázku, či si zriadenie koridorov vyžaduje neprimeranú záťaž dotknutého členského štátu, pričom pripúšťa, že členský štát nie je povinný podieľať sa na zriadení koridorov v prípade, ak disponuje železničnou sieťou, ktorej rozchod koľajníc je odlišný od rozchodu koľajníc hlavnej železničnej siete v rámci Únie.

31 Spojené kráľovstvo tvrdí, že skutočnosť, že koridory základnej siete sú nástrojmi, ktoré umožňujú uľahčiť koordinované zriadenie uvedenej siete v súlade s článkom 42 nariadenia č. 1315/2013 a nevyžadujú si vytvorenie novej infraštruktúry, nevylučuje, že by ich nebolo možné považovať za „projekt spoločného záujmu“.

32 Spojené kráľovstvo sa domnieva, že rozšírenia počiatočných koridorov nákladnej dopravy, ktoré vyplývajú z napadnutých ustanovení, sú v každom prípade „projekty spoločného záujmu“ v zmysle článku 171 ods. 1 ZFEÚ a článku 172 druhého odseku ZFEÚ, ktoré sa týkajú územia členského štátu, ktorý sa zaviazal podieľať sa na ich zriadení. Z toho vyplýva, že rozšírenie týchto koridorov v rozsahu, v akom sa dotýkajú Spojeného kráľovstva, bolo prijaté v rozpore s požiadavkou schválenia dotknutého členského štátu stanovenou v článku 172 druhom odseku ZFEÚ.

33 Parlament uvádza, že účel, ako aj hlavná a prevažujúca zložka nariadenia č. 1316/2013 spočívajú v poskytnutí finančnej pomoci Únie transeurópskym sieťam, ako je uvedené v článku 1 tohto nariadenia. Napadnuté ustanovenia sledujú len doplnkový cieľ tohto účelu, a to zmenu nariadenia č. 913/2010 s cieľom zosúladiť zoznam počiatočných koridorov nákladnej dopravy s koridormi základnej siete. Nariadenie č. 1316/2013 bolo teda správne prijaté na základe článku 172 ZFEÚ, hoci stanovuje zmenu nariadenia č. 913/2010, ktorá v prípade, že by bola predmetom samostatného aktu, by bola prijatá na základe článku 91 ZFEÚ.

34 Parlament tvrdí, že každé opatrenie uľahčujúce používanie existujúcej infraštruktúry nemožno kvalifikovať ako „projekt všeobecného záujmu“. V kontexte článku 172 ZFEÚ výraz „projekt“ nemožno chápať ako len nástroj koordinácie s cieľom zabezpečiť rýchle odpovede kandidátom, ktorí majú záujem používať železničnú trať.

35 Parlament z toho vyvodzuje záver, že vzhľadom na skutočnosť, že v prejednávanej veci nejde o „projekt spoločného záujmu“ v zmysle článkov 171 ZFEÚ a 172 ZFEÚ, normotvorca Únie nemal povinnosť získať schválenie Spojeného kráľovstva podľa článku 172 druhého odseku ZFEÚ.

36 Rada uvádza, že Spojené kráľovstvo nepreukázalo, že zámerom rozšírenia počiatočných koridorov nákladnej železničnej dopravy je dosiahnutie cieľov nariadenia č. 1315/2013. Rozšírenia koridorov nákladnej železničnej dopravy „Severné more – Stredomorie“ za Londýn nepredstavujú „projekty spoločného záujmu“ v zmysle článkov 171 ZFEÚ a 172 ZFEÚ. V dôsledku toho nebolo potrebné získať súhlas Spojeného kráľovstva v súlade s článkom 172 druhým odsekom ZFEÚ.

37 Rada tvrdí, že normotvorca Únie, ak to považuje za vhodné, či dokonca potrebné, môže zmeniť zoznam počiatočných koridorov uplatnením toho istého konania, aké sa uplatnilo predtým, aby sa zabezpečila koherencia medzi koridormi nákladnej železničnej dopravy a koridormi základnej siete. V rámci zmeny zoznamu počiatočných koridorov nákladnej železničnej dopravy v poznámkach pod čiarou (+) a (*) prílohy II nariadenia č. 1316/2013 sa normotvorca snažil pri tvorbe počiatočných koridorov nákladnej železničnej dopravy uplatniť konanie, ktoré sa uplatnilo pri zriaďovaní ďalších koridorov nákladnej železničnej dopravy, pričom zmeny počiatočných koridorov nákladnej železničnej dopravy podliehali štúdiám trhu a stanovovali prechodné obdobie potrebné na ich zriadenie.

38 Rada pripomína, že nariadenie č. 913/2010 neobsahuje usmernenia týkajúce sa transeurópskych sietí ani definíciu projektov spoločného záujmu. Toto nariadenie úplne vyplýva z dopravnej politiky a definuje koridory nákladnej železničnej dopravy ako nástroj koordinácie a riadenia existujúcich železničných tratí.

39 Komisia sa domnieva, že napadnuté ustanovenia nespadajú do vecnej pôsobnosti nariadenia č. 1316/2013. Tieto ustanovenia predstavujú zmenu nariadenia č. 913/2010, ktorého právnym základom je článok 91 ZFEÚ. Napadnuté ustanovenia ako také zostávajú upravené nariadením č. 913/2010.

40 Komisia uvádza, že počiatočné koridory nákladnej dopravy v napadnutých ustanoveniach nesledujú ciele článku 171 ZFEÚ a nemožno ich ani považovať za „projekty spoločného záujmu“ v zmysle tohto článku. Hlavný cieľ a obsah nariadenia č. 1316/2013 sa týka podpory projektov spoločného záujmu uvedených v ustanoveniach nariadenia č. 1315/2013.

41 Komisia zdôrazňuje, že hlavný účel nariadenia č. 913/2010 spočíva v prevádzke dopravnej politiky. Toto nariadenie definuje modality zriadenia a organizácie koridorov nákladnej železničnej dopravy, ako aj pravidlá výberu, riadenia a orientačného investičného plánovania súvisiace s týmito koridormi. Ustanovenia týkajúce sa koridorov nákladnej železničnej dopravy sú teda v prvom rade nástroje koordinácie a riadenia, ktorých cieľom je zabezpečiť, aby služby nákladnej železničnej dopravy boli výkonné a viac konkurencieschopné.

Posúdenie Súdnym dvorom

42 Spojené kráľovstvo argumentáciou uvádzanou na podporu svojich dvoch žalobných dôvodov v podstate tvrdí, že rozšírenie dotknutých koridorov nákladnej železničnej dopravy, stanovené napadnutými ustanoveniami, je projektom spoločného záujmu v zmysle článku 171 ods. 1 tretej zarážky ZFEÚ

a článku 172 druhého odseku ZFEÚ v spojení s článkom 170 ZFEÚ. Vzhľadom na to, že toto rozšírenie sa týka územia uvedeného členského štátu, malo byť prijaté so schválením tohto štátu v súlade s článkom 172 druhým odsekom ZFEÚ.

43 Je potrebné zdôrazniť, že pojem „projekt spoločného záujmu“, ktorý sa nachádza v uvedených ustanoveniach, Zmluva o FEÚ nedefinuje.

44 Z článku 171 ods. 1 prvej a tretej zarážky ZFEÚ totiž na jednej strane vyplýva, že Únia na dosiahnutie cieľov uvedených v článku 170 ZFEÚ stanoví usmernenia, pričom tieto usmernenia vymedzia projekty spoločného záujmu, a že Únia môže takéto projekty podporovať. Na druhej strane podľa článku 172 prvého odseku ZFEÚ uvedené usmernenia prijme Európsky parlament a Rada v súlade s riadnym legislatívnym postupom a po porade s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom a Výborom regiónov Európskej únie.

45 Z toho vyplýva, že týmto inštitúciám Únie prislúcha prijať usmernenia a tým klasifikovať projekty spoločného záujmu týkajúce sa zriadenia a rozvoja transeurópskych sietí v oblasti dopravných, telekomunikačných a energetických infraštruktúr uvedených v článku 170 ods. 1 ZFEÚ.

46 V tomto prípade, pokiaľ ide o dopravné infraštruktúry, možno konštatovať, že Parlament a Rada tým, že prijali nariadenie č. 1315/2013, ktoré stanovuje usmernenia pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete s dvojúrovňovou štruktúrou, ktorá pozostáva zo súhrnnej siete a základnej siete, vykonali svoju právomoc, ktorá im bola zverená uvedenými ustanoveniami. Na tieto účely uvedené nariadenie klasifikuje projekty spoločného záujmu ako hlavný nástroj na realizáciu tejto transeurópskej siete.

47 Podľa článku 3 písm. a) nariadenia č. 1315/2013 treba „projekt spoločného záujmu“ chápať ako akýkoľvek projekt realizovaný v súlade s požiadavkami a ustanoveniami toho istého nariadenia. Tento pojem je podrobne rozpracovaný v článku 7 tohto nariadenia a vysvetlený v jeho odôvodneniach 9, 19 až 33.

48 V tejto súvislosti z týchto ustanovení vyplýva, že „projekty spoločného záujmu prispievajú k rozvoju transeurópskej dopravnej siete prostredníctvom vytvorenia novej dopravnej infraštruktúry, prostredníctvom obnovy a modernizácie existujúcej dopravnej infraštruktúry“. Spresňujú, že takéto projekty musia byť hlavne ekonomicky uskutočniteľné na základe analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov, ako aj že musia preukazovať „európsku pridanú hodnotu“.

49 Okrem toho uvedený pojem „európska pridaná hodnota“ je definovaný v článku 3 písm. d) nariadenia č. 1315/2013 ako „hodnota projektu, ktorý okrem potenciálnej hodnoty pre samotný dotknutý členský štát vedie k výraznému zlepšeniu buď dopravných spojení alebo dopravných tokov medzi členskými štátmi, čo možno preukázať odkazom na zvýšenie efektívnosti, udržateľnosti, konkurencieschopnosti alebo súdržnosti“.

50 Inovačnú funkciu a prierezový charakter projektov spoločného záujmu potvrdzuje článok 32 písm. a) nariadenia č. 1315/2013, ktorý stanovuje, že takéto projekty majú prispievať k znižovaniu emisií oxidu uhličitého a iných negatívnych vplyvov na životné prostredie a že ich cieľ spočíva v zlepšení udržateľného využívania dopravnej infraštruktúry.

51 Okrem toho v súlade s cieľom spočívajúcim v prispievaní k zriadeniu a rozvoju transeurópskych sietí v oblasti dopravných infraštruktúr, uvedeným v článku 170 ods. 1 ZFEÚ, z odôvodnenia 8 tohto nariadenia vyplýva, že transeurópska dopravná sieť by sa mala rozvíjať prostredníctvom vytvorenia novej dopravnej infraštruktúry, obnovy a modernizácie existujúcej infraštruktúry, ako aj prostredníctvom opatrení na podporu jej efektívneho využívania zdrojov.

52 Hoci pripustiť, že opatrenie je projektom spoločného záujmu, si nesporne nevyžaduje vytvorenie novej dopravnej infraštruktúry, takýto projekt musí zahŕňať investovanie, ktoré sa prinajmenšom týka obnovy a modernizácie existujúcej infraštruktúry, aby sa prispelo k zlepšeniu ich efektívnosti a výkonnosti, ako to vyplýva najmä z článku 7 nariadenia č. 1315/2013.

53 Napokon z článku 48 ods. 1 nariadenia č. 1315/2013, ktorý poukazuje len na to, že „medzi koridormi základnej siete a koridormi nákladnej dopravy… sa zabezpečí primeraná koordinácia“, vyplýva, že Parlament a Rada pri výkone právomoci, ktorú im priznáva článok 171 ods. 1 ZFEÚ a článok 172 druhý odsek ZFEÚ, usúdili, že koridory nákladnej železničnej dopravy nespadajú pod projekty spoločného záujmu, ako ich klasifikuje toto nariadenie.

54 Za týchto podmienok nemôže Spojené kráľovstvo tvrdiť, že napadnutými ustanoveniami došlo k realizácii projektu spoločného záujmu.

55 Konkrétne, nariadenie č. 913/2010 nestanovuje, a to ani v prípade existujúcich koridorov nákladnej železničnej dopravy, aby boli vybudované ako projekty súvisiace s infraštruktúrou. Hospodárske subjekty totiž disponujú viacerými nástrojmi riadenia týchto koridorov, aby mohli čo najúčinnejšie používať dotknuté železnice a zlepšiť tak fungovanie železničnej dopravy. Zriadenie takýchto koridorov má teda za cieľ zabezpečiť lepšiu koordináciu dopravy na určitých železničných tratiach v súlade so zásadami riadenia uvedenými v ustanoveniach nariadenia č. 913/2010.

56 V tejto súvislosti článok 8 tohto nariadenia, ako aj ustanovenia jeho kapitoly IV majú za cieľ vytvoriť na základe koordinácie medzi správcami sietí zjednodušený prístup ku koridorom nákladnej železničnej dopravy prostredníctvom miesta jedného kontaktu, ktoré poskytuje hospodárskym subjektom odpovede na ich žiadosti o používanie uvedených koridorov, pričom sa má znižovať s tým súvisiaca administratívna záťaž.

57 Tento cieľ spočívajúci v racionalizácií prideľovania dopravných kapacít týchto koridorov potvrdzuje založenie správnych orgánov, ktoré majú zabezpečiť koordináciu riadenia železničnej dopravy na celej dĺžke každého koridoru nákladnej dopravy.

58 Naopak, pojem „projekt spoločného záujmu“ v zmysle článku 171 ods. 1 ZFEÚ a článku 172 druhého odseku ZFEÚ sa vzťahuje na projekty, ktoré idú nad rámec jednoduchého nástroja koordinácie dopravy a ktoré zahŕňajú kvalitatívne štrukturálne zlepšenie počiatočného koridoru nákladnej železničnej dopravy.

59 Nie je to tak v prípade napadnutých ustanovení, ktoré stanovujú len zosúladenie dotknutého koridoru nákladnej železničnej dopravy s koridorom základnej siete, pričom tento koridor bol navyše schválený Spojeným kráľovstvom. Nespadá teda pod pojem „projekt spoločného záujmu“ v zmysle článku 171 ods. 1 ZFEÚ a článku 172 druhého odseku ZFEÚ.

60 Zo všetkých predchádzajúcich skutočností vyplýva, že pojem „projekt spoločného záujmu“ v zmysle uvedených ustanovení Zmluvy o FEÚ sa má vykladať v tom zmysle, že sa neuplatňuje na projekt, ktorého cieľom je len predĺženie existujúceho koridoru nákladnej železničnej dopravy.

61 Z tohto dôvodu prvá podmienka týkajúca sa existencie projektu spoločného záujmu, stanovená v článku 172 druhom odseku ZFEÚ, nie je splnená.

62 Keďže sú obe podmienky kumulatívne, nie je potrebné preskúmať druhú podmienku uvedenú v článku 172 druhom odseku ZFEÚ, podľa ktorej projekt spoločného záujmu, ktorý sa týka územia členského štátu, si vyžaduje schválenie dotknutého členského štátu.

63 Oba žalobné dôvody predložené Spojeným kráľovstvom treba preto zamietnuť.

64 Zo všetkých predchádzajúcich úvah vyplýva, že žaloba sa musí zamietnuť.

O trovách

65 Podľa článku 138 ods. 1 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže Parlament a Rada navrhli zaviazať Spojené kráľovstvo na náhradu trov konania a Spojené kráľovstvo nemalo úspech vo svojich dôvodoch, je opodstatnené zaviazať ho na náhradu trov konania. Podľa článku 140 ods. 1 rokovacieho poriadku Komisia znáša svoje vlastné trovy konania.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (druhá komora) rozhodol a vyhlásil:

1. **Žaloba sa zamieta.**

2. **Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska znáša svoje vlastné trovy konania a je povinné nahradiť trovy konania, ktoré vznikli Európskemu parlamentu a Rade Európskej únie.**

3. **Európska komisia znáša svoje vlastné trovy konania.**

Podpisy