Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Y. BOT
представено на 3 септември 2015 година[1]

Дело C-121/14

Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия
срещу
Европейски парламент

Съвет на Европейския съюз

„Жалба за отмяна — Член 91 ДФЕС — Член 170 ДФЕС и следващи — Транспорт — Трансевропейска транспортна мрежа — Механизъм за свързване на Европа — Продължение на коридорите за железопътен товарен превоз отвъд Лондон — Проект от общ интерес, за който е необходимо одобрение на съответната държава членка“

1. С жалбата си Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия моли Съда да отмени член 29 и приложение II към Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010[2] основно поради продълженията на първоначалните коридори за железопътен товарен превоз, предвидени в тези разпоредби за осъществяване на целите, посочени в член 170 ДФЕС, и че следователно е трябвало да бъдат приети в съответствие с членове 171 ДФЕС и 172 ДФЕС.

I – **Правна уредба**

A – *Договор за функционирането на ЕС*

2. Член 91 ДФЕС предвижда следното:

„1. За целите на прилагането на член 90, като се вземат предвид специалните аспекти на превозите, Европейският парламент и Съветът, като действат в съответствие с обикновената законодателна процедура и след консултация с Икономическия и социален комитет и с Комитета на регионите, установяват:

а) общи правила, приложими към международния транспорт от и към територията на държава членка или преминаване през територията на дадена държава членка;

б) условията, при които превозвачите, които не пребивават в държава членка, могат да извършват транспортни услуги в тази държава;

1 — Език на оригиналния текст: френски.

2 — ОВ L 348, стр. 129, наричан по-нататък „спорният регламент“.

в) мерки за подобряване на безопасността на транспорта;

г) други необходими разпоредби.

2. При приемането на мерките, посочени в параграф 1, се вземат предвид случаите, при които тяхното прилагане би могло сериозно да засегне жизненото равнище и нивото на заетост в определени региони, както и експлоатацията на транспортното оборудване“.

3. Член 170 ДФЕС от дял XVI, озаглавен „Трансевропейски мрежи“, гласи:

„1. За да подпомогне постигането на целите, посочени в членове 26 и 174 и да даде възможност на гражданите на Съюза, на икономическите оператори и на регионалните и местни общности да извлекат пълните ползи от създаването на област без вътрешни граници, Съюзът дава своя принос за установяването и развитието на трансевропейски мрежи в областта на транспорта, далекосъобщенията и енергийната инфраструктура.

2. В рамките на една система на отворени и конкурентни пазари, действията на Съюза имат за цел насърчаване на взаимосвързаността и на оперативната съвместимост на националните мрежи, както и достъпа до такива мрежи. В частност те отчитат необходимостта от свързването на островните региони, на регионите-анклави и на периферните региони, с централните региони на Съюза“.

4. Освен това член 171, параграф 1 ДФЕС от същия дял предвижда:

„За постигане на целите, посочени в член 170, Съюзът:

— създава поредица от основни насоки, обхващащи целите, приоритетите и най-общите насоки на мерките, предвидени в областта на трансевропейските мрежи; тези основни насоки определят проектите от общ интерес;

— прилага всякакви мерки, които биха могли да се окажат необходими за осигуряване на оперативната съвместимост на мрежите и в частност в областта на техническата стандартизация;

— може да подкрепя проекти от общ интерес, които са подкрепени от държавите членки и определени в рамките на насоките, посочени в първо тире, по-специално под формата на проучвания за възможностите за изпълнение, гаранции или субсидии за покриване на лихви; Съюзът може също така да даде своя принос чрез Кохезионния фонд, създаден в съответствие с член 177 с цел да се финансират специфични проекти от държавите членки в областта на транспортната инфраструктура.

Дейностите на Съюза вземат предвид потенциалната икономическа жизнеспособност на проектите“.

5. Накрая, член 172 ДФЕС, който също е част от дял XVI относно трансевропейските мрежи, гласи следното:

„Насоките и другите мерки, посочени в член 171, параграф 1, се приемат от Европейския парламент и Съвета в съответствие с обикновената законодателна процедура и след консултация с Икономическия и социалния комитет и Комитета на регионите.

Основните насоки и проектите от общ интерес, които се отнасят до територията на държава членка, изискват одобрението на заинтересованите държави членки“.

Б– *Регламент за железопътния товарен превоз*

6. Приет на основание член 91 ДФЕС, Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 година относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз[3] има за цел да определи правилата за създаването и организацията на международни железопътни коридори за конкурентоспособен товарен превоз с оглед развитието на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз. В него се определят правила за избора, организацията, управлението и индикативното инвестиционно планиране на коридорите за товарен превоз[4].

7. По силата на член 2, параграф 2, буква а) от Регламента за железопътния товарен превоз „коридор за товарен превоз“ означава всички определени железопътни линии, включително железопътни фериботни линии, на територията на или между държавите членки, а когато е целесъобразно — и в трети европейски държави, свързващи два или повече терминала по основно трасе, а ако е целесъобразно — и заобиколни трасета и свързващите ги части, включително железопътната инфраструктура и нейното оборудване, както и съответните железопътни услуги в съответствие с член 5 от Директива 2001/14/ЕО[5]“.

8. Глава II от Регламента за железопътния товарен превоз предвижда определяне и управление на международните железопътни коридори за конкурентоспособен товарен превоз. Член 3 от този регламент, поместен в тази глава, има следното съдържание:

„Държавите членки, посочени в приложението, пускат в експлоатация, не по-късно от определените в него дати, първоначалните коридори за товарен превоз, предвидени в приложението. Съответните държави членки уведомяват Комисията за създаването на коридорите за товарен превоз“.

9. Приложението към посочения регламент предвижда:

	„Държави членки	Основни маршрути [1]	Създаване на коридори за товарен превоз
[…]	[…]	[…]	[…]
„Северноморско-Средиземноморски“	NL, BE, LU, FR и UK(+)	Глазгоу (*)/Единбург (*)/Саутхамптън (*)/Филикстоу (*)-Лондон (+)/Дюнкерк (+)/Лил (+)/Лиеж (+)/Париж (+)/Амстердам (+)-Ротердам-Зеебруге (+)/Антверпен-Люксембург-Мец-Дижон-Лион/[Базел]-Марсилия (+)	До 10 ноември 2013 г.
[…]	[…]	[…]	[…]

3 — ОВ L 276, стр. 22 и поправка в ОВ 2012, L 325, стр. 19. В измененията му редакция със спорния регламент, наричан по-нататък „Регламент за железопътния товарен превоз“.

4 — Вж. член 1, параграф 1, първа алинея от този регламент.

5 — Директива на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (ОВ L 75, стр. 29; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 66).

([1]) „/“ означава алтернативни трасета. В съответствие с насоките за [трансевропейска транспортна мрежа (наричана по-нататък „TEM-T“)] атлантическите и средиземноморските коридори в бъдеще следва да бъдат допълнени с оста за товарен превоз Синеш/Алхесирас-Мадрид-Париж, която пресича Централните Пиренеи посредством нисковисочинен тунел.

([+]) Маршрутите, отбелязани с „[+]“, се включват в съответните коридори най-късно 3 години след датата на създаване, посочена в таблицата. Съществуващите структури, посочени в член 8 и член 13, параграф 1 от настоящия регламент, се адаптират към включването на други държави членки и управители на инфраструктури в съответните коридори. Тези нови участия се базират на пазарни проучвания и вземат под внимание съществуващия пътнически и товарен транспорт в съответствие с член 14, параграф 3 от настоящия регламент.

(*)Маршрутите, отбелязани с „*“, се включват в съответните коридори най-късно 5 години след датата на създаване, посочена в таблицата. Съществуващите структури, посочени в член 8 и член 13, параграф 1 от настоящия регламент, се адаптират към включването на други държави членки и управители на инфраструктури в съответните коридори. Тези нови участия се базират на пазарни проучвания и вземат под внимание съществуващия пътнически и товарен транспорт в съответствие с член 14, параграф 3 от настоящия регламент.

[...]“.

10. Преди изменението със спорния регламент първоначалният коридор за железопътен товарен превоз 2 е бил следният:

„2.	NL, BE, LU, FR	Ротердам-Антверпен-Люксембург-Мец-Дижон-Лион/[Базел]	До 10 ноември 2013 г.“

11. Членове 4—6 от Регламента за железопътен товарен превоз установяват критерии за създаване на допълнителни коридори за товарен превоз, определят правила за избора на тези коридори, както и за промяната им. Тези разпоредби предвиждат:

„Член 4

Критерии относно допълнителните коридори за товарен превоз

При избора на допълнителните коридори за товарен превоз, посочен в член 5, и промяната на коридорите за товарен превоз, посочена в член 6, се вземат предвид следните критерии:

а) преминаването на коридора за товарен превоз през територията на най-малко три държави членки или на две държави членки, ако разстоянието между обслужваните от коридора терминали е по-голямо от 500 км;

б) съгласуваността между коридора за товарен превоз и [TEM-T], коридорите в рамките на ERTMS [European Rail Traffic Management System (ERTMS)] [6] и/или определените от RNE коридори [RailNetEurope (RNE) [7]];

в) интегрирането на приоритетни проекти на [TEM-T] в коридора за товарен превоз;

6 — ERTMS е система за хармонизиране на железопътната сигнализация, която включва и установяване на наличието на влак върху релсовите пътища.

7 — RNE е основана през 2004 г. организация, която обединява управители на инфраструктури.

г) балансът между социално-икономическите разходи и ползи, произтичащи от създаването на коридора за товарен превоз;

д) съгласуваността между всички коридори за железопътен товарен превоз, предложени от държавите членки за изграждането на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз;

е) развитието на железопътния товарен трафик и на основните търговски потоци и трафика на стоки по коридора за товарен превоз;

ж) ако е целесъобразно — по-добрите връзки между държавите членки и европейски трети държави;

з) интересът от страна на кандидатите към коридора за товарен превоз;

и) наличието на добри връзки с други видове транспорт, по-специално благодарение на подходяща мрежа от терминали, включително в морските пристанища и пристанищата във вътрешността.

Член 5

Избор на допълнителни коридори за товарен превоз

1. Всяка държава членка, която има железопътна линия на границата с друга държава членка, участва в създаването на най-малко един коридор за товарен превоз, освен ако вече не е изпълнила това задължение съгласно член 3.

2. Независимо от параграф 1, по искане на държава членка, държавите членки участват в създаването на коридора за товарен превоз съгласно посочения параграф или в продължаването на съществуващ коридор, за да предоставят на съседна държава членка възможността да изпълни задължението си по посочения параграф.

3. Без да се засягат задълженията на държавите членки по член 7 от Директива 91/440/ЕИО[8], ако след като е представила социално-икономически анализ, държава членка счита, че създаването на коридор за товарен превоз не би било в интерес на кандидатите, които вероятно биха използвали коридора за товарен превоз, или не би осигурило значителни социално-икономически ползи, или би довело до несъразмерна тежест, съответната държава членка не е задължена да участва, както е посочено в параграфи 1 и 2 от настоящия член, при условие че бъде прието решение на Комисията в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 21, параграф 2.

4. Дадена държава членка не е задължена да участва, както е посочено в параграфи 1 и 2, ако има железопътна мрежа с междурелсие, различно от това на основната железопътна мрежа на Съюза.

5. Създаването на коридор за товарен превоз се предлага от съответните държави членки. За тази цел те изпращат до Комисията общо писмо за намерение, включващо предложение, изготвено след консултация с управителите на инфраструктурата и съответните кандидати, като вземат предвид предвидените в член 4 критерии.

8 — Директива на Съвета от 29 юли 1991 година относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 86).

За да изпълнят задължението по параграфи 1 и 2, съответните държави членки изпращат на Комисията общо писмо за намерение в срок до 10 ноември 2012 г.

6. Комисията разглежда предложенията за създаване на коридор за товарен превоз, посочен в параграф 5, и в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 21, параграф 3, приема решение относно съответствието на тези предложения с настоящия член най-късно девет месеца след представянето им.

7. Съответните държави членки създават коридор за товарен превоз най-късно две години след приемането на посоченото в параграф 6 решение от Комисията.

Член 6

Промяна на допълнителните коридори за товарен превоз

1. Коридорите за товарен превоз, посочени в член 5, може да бъдат променяни въз основа на общо предложение до Комисията, представено от съответните държави членки след консултация с управителите на инфраструктурата и заинтересованите кандидати.

2. В съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 21, параграф 3, Комисията приема решение по предложението, като взема предвид посочените в член 4 критерии“.

B– *Регламент за TEM-T*

12. Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС[9] е приет въз основа на член 172 ДФЕС. По силата на член 1, параграфи 1 и 2 от Регламента за TEM-T целта му е да се определят насоките за развитие на TEM-T, съставляваща структура на две нива — широкообхватна мрежа и основна мрежа, създадена въз основа на широкообхватната мрежа, както и да се посочват проекти от общ интерес и да се определят изискванията, които трябва да се спазват при управлението на инфраструктурата на TEM-T.

13. Член 2 от този регламент предвижда:

„1. Настоящият регламент се прилага за [TEM-T], съдържаща се в приложение I. [TEM-T] обхваща транспортна инфраструктура и телематични приложения, както и мерки за насърчаване на ефективното управление и използване на тази инфраструктура и даващи възможност за устойчиви и ефективни транспортни услуги.

2. Инфраструктурата на [TEM-T] се състои от инфраструктура за железопътен транспорт, транспорт по вътрешните водни пътища, автомобилен транспорт, морски транспорт, въздушен транспорти мултимодален транспорт, както са определени в съответните раздели на глава II“.

14. Съгласно член 3, буква а) от Регламента за TEM-T „проект от общ интерес“ означава всеки проект, осъществяван съгласно изискванията и в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент.

9 — ОВ L 348, стр. 1. В изменената му редакция с Делегиран регламент (ЕС) № 473/2014 на Комисията от 17 януари 2014 г. (ОВ L 136, стр. 10, наричан по-нататък „Регламентът за TEM-T“).

15. Член 5, параграф 1, буква а) от същия регламент посочва, че ТЕМ-Т се планират, развиват и експлоатират при ефективно използване на ресурсите чрез развитие, подобряване и поддръжка на съществуващата транспортна инфраструктура.

16. Съгласно член 6 от Регламента за ТЕМ-Т постепенното развитие на ТЕМ-Т се постига преди всичко чрез реализирането на структура от две нива за тази мрежа, която се основава на последователен и прозрачен методологичен подход и се състои от широкообхватна и основна мрежа. Широкообхватната мрежа се състои от всички съществуващи и планирани транспортни инфраструктури на трансевропейската транспортна мрежа, както и от мерките за насърчаване на ефективното и социално и екологично устойчиво използване на тези инфраструктури. Основната мрежа се състои от тези части на широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите за развитие на трансевропейската транспортна мрежа. Тя се определя и развива в съответствие с глави II и III.

17. Член 7 от посочения регламент има следното съдържание:

„1. Проектите от общ интерес допринасят за развитието на [ТЕМ-Т] чрез изграждането на нова транспортна инфраструктура, възстановяването и модернизацията на съществуващата транспортна инфраструктура и чрез мерки, стимулиращи ефикасното използване на ресурсите на мрежата.

2. Проекти от общ интерес:

а) допринасят за постигане на целите, попадащи в обхвата на най-малко две от четирите категории, посочени в член 4;

б) са в съответствие с глава II, и освен това, ако се отнасят до основната мрежа, са в съответствие с глава III;

в) са икономически целесъобразни въз основа на социално-икономически анализ „разходи-ползи“;

г) имат европейска добавена стойност.

3. Проектите от общ интерес могат да обхващат цялостния цикъл на реализиране, включително предпроектни проучвания и процедури за издаване на разрешения, изпълнение и оценка.

[…]“.

18. Член 32, буква а) от Регламента за ТЕМ-Т, част от глава II, посветена на широкообхватната мрежа, посочва, че държавите членки обръщат особено внимание на проекти от общ интерес, осигуряващи ефикасни услуги за товарен превоз, чрез които се използва инфраструктурата на широкообхватната мрежа и които допринасят за намаляването на емисиите на въглероден диоксид и на други негативни последици за околната среда с цел подобряване на устойчивото използване на транспортната инфраструктура, включително нейното ефикасно управление.

19. Член 42 от този регламент предвижда:

„1. Коридорите на основната мрежа са инструмент, който улеснява координираното реализиране на основната мрежа. За да се стигне до мултимодален транспорт с ефикасно използване на ресурсите, като по този начин се допринесе за сближаване чрез по-добро териториално сътрудничество, при коридорите на основната мрежа се акцентира върху:

а) интеграцията на различните видове транспорт;

б) оперативна съвместимост и

в) координираното развитие на инфраструктурата, по-специално в трансграничните участъци и тесните места.

2. Коридорите на основната мрежа дават възможност на държавите членки да постигнат координиран и синхронизиран подход по отношение на инвестициите в инфраструктурата, така че капацитетите да се управляват по най-ефикасен начин. Коридорите на основната мрежа подпомагат широкото внедряване на оперативно съвместими системи за управление на трафика и, където е възможно, използването на иновации и нови технологии“.

20. Член 43 от посочения регламент определя коридорите на основната мрежа по следния начин:

„1. Коридорите на основната мрежа обхващат най-важните потоци на дълги разстояния в основната мрежа и са предназначени по-специално да подобрят трансграничните връзки в рамките на Съюза.

2. Коридорите на основната мрежа са мултимодални и отворени за включването на всички видове транспорт, обхванати от настоящия регламент. Те пресичат най-малко две граници и включват, ако е възможно, поне три вида транспорт, включително, където е приложимо — морски магистрали“.

21. Съобразно член 44, параграф 1 от Регламента за ТЕМ-Т списъкът на коридорите на централната мрежа е поместен в дял I от приложението към спорния регламент. Държавите членки участват, както е предвидено в глава IV, в коридорите на основната мрежа.

22. Членове 45—47 от този регламент установяват структурата за управление на коридорите на основната мрежа, за да се улесни координираното им реализиране, в съгласие със заинтересованите държави членки. За всеки коридор на основната мрежа се назначава един или повече европейски координатори, подпомаган от консултативен форум, създаден в съгласие със заинтересованата държава членка. Европейският координатор установява работен план за коридора със заинтересованата държава членка и контролира изпълнението му.

23. Накрая, член 48 от този регламент има следното съдържание:

„1. Осигурява се адекватно сътрудничество между коридорите на основната мрежа и коридорите за железопътен товарен превоз, както е предвидено в Регламент[а за железопътния товарен превоз], с цел да се избегне всякакво дублиране на дейности, особено при съставянето на работния план или създаването на работни групи.

2. Разпоредбите на настоящата глава не засягат структурите на управление, предвидени в Регламент[а за железопътен товарен превоз]“.

Г – *Спорният регламент*

24. В член 1 от спорния регламент се посочва, че целта му е създаване на Механизъм за свързване на Европа. С този механизъм се определят условията, методите и процедурите за предоставяне на финансова помощ от Съюза за трансевропейските мрежи с цел да се подкрепят проекти от общ интерес в секторите на транспортните, телекомуникационните и енергийните инфраструктури и да се използват потенциалните полезни взаимодействия между тези сектори.

25. По силата на член 2, точка 1 от този регламент „проект от общ интерес“ означава проект, определен в Регламента за ТЕМ-Т, в Регламент (ЕС) № 347/2013 [10] или в Регламента относно насоките за трансевропейските мрежи в областта на телекомуникационната инфраструктура.

26. Приложение I, част I от спорния регламент установява по-специално коридора на основната мрежа „Северноморско-Средиземноморски“. Що се отнася до Обединеното кралство, то предвижда по-специално следните трасета:

— Глазгоу/Единбург — Ливърпул/Манчестър — Бирмингам,

— Бирмингам — Феликстоу/Лондон/Саутхамптън,

— Лондон — Лил — Брюксел.

27. Член 29 от спорния регламент предвижда, че Регламентът за железопътния товарен превоз се изменя, както следва:

„Приложението към Регламент[а за железопътния товарен превоз] се заменя с текста от приложение II към [спорния] регламент Следователно преразгледаните коридори за железопътен товарен превоз остават в обхвата на разпоредбите на Регламент[а за железопътния товарен превоз]“.

28. В приложение II към спорния регламент коридорът за железопътен товарен превоз „Северноморско-Средиземноморски“ заменя първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2, установен в приложението към Регламента за железопътен товарен превоз преди изменението му с член 29 от спорния регламент [11].

29. По този начин коридорът за железопътен товарен превоз 2 достига до Глазгоу, като по отношение на Обединеното кралство включва Глазгоу, Единбург, Саутхамптън, Филикстоу и Лондон.

II – **Законодателна процедура, довела до приемането на спорния регламент**

30. Първоначално Обединеното кралство не е част от нито един от първоначалните коридори за товарни превози, както са предвидени в Регламента за железопътен товарен превоз. Впоследствие, въз основа на социално-икономически проучвания, то започва процедура за създаване на допълнителен коридор за товарен превоз в съответствие с член 5 от този регламент, за да продължи първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2 до Лондон през тунела под Ламанша.

31. В жалбата си Обединеното кралство обяснява, че по отношение на спорния регламент то подкрепя изложените в член 1 от него принципи. В хода на преговорите относно приемането на този регламент обаче е представено предложение за изменение на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2 за продължение до Глазгоу. Посоченото продължение не е одобрено от Обединеното кралство и според него също така не е подкрепено от социално-икономическото проучване.

10 — Регламент (ЕС) № 347/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2013 година относно указания за трансевропейската енергийна инфраструктура и за отмяна на Решение № 1364/2006/ЕО, както и за изменение на регламенти (ЕО) № 713/2009, (ЕО) № 714/2009 и (ЕО) № 715/2009 (ОВ L 115, 25.4.2013 г., стр. 39).

11 — Вж. точки 9 и 10 от настоящото заключение.

32. Така че Обединеното кралство се въздържа при гласуването за приемането на спорния регламент и на 25 ноември 2013 г. внася декларация с изложение на мотивите за въздържането си[12]. Освен това Федерална република Германия и Република Латвия също представят становища, в които изразяват загрижеността си относно продължението на първоначалните коридори за железопътен товарен превоз при тези условия[13].

III – **Искания на страните**

33. Обединеното кралство моли Съда:

— да отмени член 29 и приложение II към спорния регламент, доколкото тези разпоредби предвиждат продължаване на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2 отвъд Лондон, и

— да осъди Парламента и Съвета да заплатят съдебните разноски.

34. Парламентът и Съветът, както и Комисията, която встъпва в тяхна подкрепа, молят Съда:

— да отхвърли жалбата, и

— да осъди Обединеното кралство да заплати съдебните разноски.

IV – **Относно допустимостта на жалбата поради искането за частична отмяна на спорния регламент**

35. Обединеното кралство счита, че член 29 от спорния регламент и приложение II към него са самостоятелни и отделими от останалата част на този регламент. Вследствие на това то уточнява, че жалбата му е за частична отмяна на посочения регламент, а именно за отмяна на член 29 и на приложение II към него.

36. Съгласно постоянната съдебна практика обаче частичната отмяна на акт на Съюза е възможна само ако частта, за която се иска отмяна, може да бъде отделена от останалата част на акта. Съдът нееднократно е постановявал, че това условие за отделимост не е изпълнено, когато частичната отмяна на акта би довело до изменение на неговата същност[14].

37. Между Парламента, Съвета и Комисията няма спор по факта, че направеното от Обединеното кралство искане за частична отмяна е допустимо.

38. Споделям тази гледна точка.

39. Всъщност член 29 и приложение II към спорния регламент са отделими от неговата цялост. Дори този член и приложението към него бъдат обявени за незаконосъобразни, този регламент няма да спре да произвежда правно действие, доколкото другите разпоредби на споменатия регламент преследват цел, различна от тази на горепосочените член и приложение.

12 — Вж. документ № 16096/13 ADD 2 на Съвета относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010.

13 — Пак там.

14 — Решение Комисия/Парламент и Съвет (C-427/12, EU:C:2014:170, т. 16 и цитираната съдебна практика).

40. Самата същност на спорния регламент е да се установи Механизъм за свързване на Европа, за да се ускори инвестирането в областта на трансевропейските мрежи [15]. За да постигне това, той определя условията, методите и процедурите за предоставяне на финансова помощ от Съюза за трансевропейските мрежи с цел да се подкрепят проекти от общ интерес в секторите на транспортните, телекомуникационните и енергийните инфраструктури [16].

41. За сметка на това член 29 и приложение II към спорния регламент посочват единствено направленията на коридорите за железопътен товарен превоз, предвидени в рамките на Регламента за железопътния товарен превоз, както и коридорите на основната мрежа. Така че тяхната отмяна с нищо няма да промени същността на спорния регламент.

42. Тъй като член 29 и приложение II към спорния регламент са отделими от останалата му част, искането на Обединеното кралство за частична отмяна според мен трябва да бъде обявено за допустимо.

V – **Относно жалбата**

43. В подкрепа на жалбата Обединеното кралство посочва две основания.

44. С първото си основание то поддържа, че промените, внесени в приложението към първоначалната редакция на Регламента за железопътния товарен превоз, от член 29 и приложение II към спорния регламент, следствие от които е продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2, трябвало да се приемат в съответствие с членове 171 ДФЕС и 172 ДФЕС, доколкото тези промени са насочени към постигането на поставените в член 170 ДФЕС цели.

45. С второто си основание Обединеното кралство счита, че щом като посочените промени са насочени към постигането на поставените в член 170 ДФЕС цели, продължението на първоначалните коридори за железопътен товарен превоз, които са „проекти от общ интерес“ по смисъла на член 171, параграф 1 ДФЕС и се отнасят до територията на Обединеното кралство, е прието в нарушение на изискването за съгласие на заинтересованата държава членка, предвидено в член 172, втора алинея ДФЕС.

A – *Относно първото основание, изведено от грешен избор на правно основание за продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2*

1. Доводи на страните

46. Обединеното кралство поддържа, че изменението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2, извършено с член 29 и приложение II към спорния регламент и довело до продължение на този коридор до Глазгоу, е трябвало да се приеме на основание член 172 ДФЕС, който е част от дял XVI от Договора за функционирането на ЕС относно трансевропейските мрежи.

47. Всъщност то счита, че продължението на първоначалните коридори за железопътен товарен превоз е от съществено значение за създаването на ТЕМ-Т и поради това то е насочено към постигането на целите, посочени в членове 170 ДФЕС и 171 ДФЕС. Това се потвърждавало от обстоятелството, че продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз

15 — Вж. съображение 2 от този регламент.

16 — Вж. член 1 от посочения регламент.

2 има за цел да съобрази коридора на основната мрежа с него, което представлявало една от целите на Регламента за ТЕМ-Т и следователно на член 170 ДФЕС съгласно съображение 46 от този регламент, в което се посочва, че „[к]оридорите на основната мрежа следва да бъдат съобразени с коридорите за железопътен товарен превоз, установени съгласно Регламент[а за железопътен товарен превоз]“. В това отношение Обединеното кралство цитира и съображение 16 от спорния регламент, което предвижда, че „[с]ъгласуваността от географска гледна точка на железопътните коридори за товарен превоз, предвидена в Регламент[а за железопътен товарен превоз], и на коридорите на основната мрежа по част I от приложение I към настоящия регламент, следва да бъдат гарантирани при целесъобразност, като се отчитат целите на съответните инструменти, за да се намали административната тежест и да се рационализира развиването и използването на железопътната инфраструктура“.

48. Освен това Обединеното кралство счита, че изменението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2 преследва по-точно целите на член 170, параграф 2 ДФЕС, в който се предвижда, че „[в] рамките на една система на отворени и конкурентни пазари, действията на Съюза имат за цел насърчаване на взаимосвързаността и на оперативната съвместимост на националните мрежи, както и достъпа до такива мрежи“.

49. В това отношение Обединеното кралство обяснява, че коридорите за железопътен товарен превоз и коридорите на основната мрежа са инструменти за координиране, чиято цел е по-точно подобряване на оперативната съвместимост и достъпа до националните мрежи. Този довод се потвърждавал от член 48, параграф 1 от Регламента за ТЕМ-Т, в който се предвижда следното: „[о]сигурява се адекватно сътрудничество между коридорите на основната мрежа и коридорите за железопътен товарен превоз, както е предвидено в Регламент[а за железопътен товарен превоз], с цел да се избегне всякакво дублиране на дейности, особено при съставянето на работния план или създаването на работни групи“.

50. Освен това, макар да съзнава, че повече не може законно да поставя под въпрос правното основание, на което е приет Регламентът за железопътния товарен превоз, Обединеното кралство поддържа, че основната цел на този регламент е постигането на целите на член 170, параграф 2 ДФЕС, както впрочем предвижда съображение 5 от посочения регламент, който гласи: „създаването на международни железопътни коридори за европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз с благоприятни условия за движение на товарните влакове и за лесно преминаване от една национална мрежа към друга би позволило подобряване на условията за използване на инфраструктурата“.

51. Освен това, противно на твърденията на Парламента и Съвета, Обединеното кралство счита, че не е необходимо да се създават нови железопътни инфраструктури, за да може коридорите за железопътен товарен превоз да отговарят на преследваните от член 170 ДФЕС цели, което впрочем не било задължение и според Регламента за ТЕМ-Т относно създаването на коридорите на основната мрежа.

52. Накрая, Обединеното кралство смята, че въпросът е да се установи дали мярката като цяло е предимно мярка от общата транспортна политика или мярка относно мрежите, като тук противопоставя член 91 ДФЕС и член 170, параграф 2 ДФЕС. Макар да не отрича, че Регламентът за железопътния товарен превоз цели да допринесе за развитието на конкурентоспособен и ефикасен железопътен товарен превоз, като по този начин преследва целите на член 91 ДФЕС, в действителност основната цел на този регламент била създаване на мрежа, състояща се от надеждни коридори за железопътен товарен транспорт и механизми за сътрудничество между управителите на инфраструктурата, което е сред целите на Регламента за ТЕМ-Т и оттук — тези на член 170, параграф 2 ДФЕС.

53. Така че член 172 ДФЕС представлявал по-специално правно основание от член 91 ДФЕС и изменението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2 трябвало да се приеме съгласно първия посочен член.

54. Според Парламента, Съвета и Комисията фактът, че само член 172 ДФЕС се посочва като правно основание в съображенията от спорния регламент, е резултат от прилагането на правилата относно правните основания. Така Парламентът припомня практиката на Съда, според която изборът на правното основание на даден акт на Съюза трябва да се основава на обективни критерии, които подлежат на съдебен контрол, сред които са по-специално целта и съдържанието на съответния акт [17]. Той цитира също решение Комисия/Съвет [18], в което Съдът посочва, че „[а]ко при проверката на съответния акт се установи, че той има двойна цел или че е съставен от две части, едната от които може да бъде определена като основна или преобладаваща, докато другата е само акцесорна, актът трябва да има едно-единствено правно основание, а именно правно основание, което съответства на основната или преобладаващата цел или съставна част“ [19].

55. Така че Парламентът, Съветът и Комисията считат, че съгласно член 1 от спорния регламент основната или преобладаващата цел или съставна част на последния е предоставяне на финансова помощ от Съюза за трансевропейските мрежи и подкрепа за проектите от общ интерес, докато член 29 и приложение II към същия регламент, които изменят първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2, преследват само акцесорна цел, а именно за изменение на Регламента за железопътен товарен превоз за съгласуване на коридорите на основната мрежа с първоначалните коридори за товарен превоз. В действителност, както впоследствие твърдят Парламентът и Съветът, ако е бил приет отделен акт за целите на това изменение, то член 91 ДФЕС би представлявал правното му основание.

56. Освен това разбирам, че според Парламента и Съвета, за да бъде част от ТЕМ-Т, коридорът трябва да бъде проект в смисъл, че трябва да съществува задължение за промяна на съществуваща инфраструктура или за създаване на нова инфраструктура, какъвто не е случаят по настоящото дело. Всъщност задължението за създаване на първоначален коридор за железопътен товарен превоз не налагало на държавите членки да изграждат нови железопътни линии. Това задължение изисквало от тях единствено да се постараят да осигурят по-добра координация на железопътния товарен транспорт по определени съществуващи железопътни линии и тяхното по-добро управление, по-специално чрез обслужване на едно гише. Оттук Съветът заключава, че самото използване на дадена инфраструктура не може да се разглежда като „инфраструктура“ по смисъла на член 170, параграф 1 ДФЕС.

57. Освен това Парламентът счита, че причината за промяната на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2, а именно съгласуването на този коридор със съответния коридор на основната мрежа, която е уточнена в съображение 16 от спорния регламент, с нищо не доказва, че тези коридори са свързани и че целта и на двата е постигане на целите на член 170, параграф 2 ДФЕС. Според него целта на съобразяването е единствено да се рационализира използването на инфраструктурата от коридорите за железопътен товарен превоз по отношение на развитието ѝ чрез създаването на основна мрежа, за да се намали по-специално административната тежест.

17 — Решения Комисия/Парламент и Съвет (C-411/06, EU:C:2009:518, т. 45 и цитираната съдебна практика) и Парламент/Съвет (C-130/10, EU:C:2012:472, т. 42 и цитираната съдебна практика).

18 — C-137/12, EU:C:2013:675.

19 — Точка 53.

58. Парламентът посочва също и това, че терминът „мрежа“ в Регламента за железопътния товарен превоз има функционален характер. Според него, ако всяка мярка, която води до подобряване на използването на инфраструктури, като предвидените в този регламент, може да се определи като „мярка, попадаща в обхвата на ТЕМ-Т“, като това включвало всички мерки относно транспорта в тази област като тези, свързани със сигурността или правилата за таксуване. Съгласно членове 11—13 от Регламента за ТЕМ-Т целта на мярка относно мрежата, свързана с железопътния транспорт, била единствено да изпълни критериите относно транспортните инфраструктури и представлявала основата за определяне на проектите от общ интерес.

59. Съветът от своя страна поддържа, че Регламентът за железопътния товарен превоз е приет въз основа на член 91 ДФЕС и че той не съдържа насоки относно трансевропейските мрежи по смисъла на член 171, параграф 1 ДФЕС. Следователно този регламент изцяло попада в обхвата на общата транспортна политика. Що се отнася по-специално до член 29 и приложение II към спорния регламент, Съветът изтъква, че необходимостта от гарантиране на съгласуваността от географска гледна точка на коридорите за железопътен товарен превоз и коридорите на основната мрежа не води до включване на промяната на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2 в ТЕМ-Т.

60. Колкото до довода на Обединеното кралство, по силата на който, за да се определи дали дадена мярка попада в обхвата на член 170 ДФЕС, следва да се разгледа дали тази мярка е мярка относно мрежата за разлика от мярка от общата транспортна политика, Съветът счита, че е необходимо да се прибягва до прилагането на член 9 от Регламента за ТЕМ-Т и изброените в него условия. Той посочва също, че членове 11—13 от същия регламент се отнасят до инфраструктурните компоненти, изискванията към транспортната инфраструктура и приоритетите за развитието на железопътната инфраструктура. Следователно дадена мярка, попадаща в обхвата на ТЕМ-Т, трябва да бъде мярка, засягаща инфраструктурите.

61. Накрая, Съветът добавя, че член 11 от Регламента за железопътния товарен превоз, който е част от глава III от него и е озаглавен „Инвестиции в коридора за товарен превоз“, представлява само разпоредба за управление или за координация и тя не налага инвестиране в железопътните инфраструктури, като по този начин отхвърля довода на Обединеното кралство, според който целта на този регламент също са проекти, признати за проекти от общ интерес, които могат да получават средства, отпуснати на основание на ТЕМ-Т.

62. За Комисията член 29 и приложение II към спорния регламент не попадат в обхвата на неговото материално приложно поле. Те съставлявали формално изменение на Регламента за железопътен товарен превоз, приет въз основа на член 91 ДФЕС. Така че за тези разпоредби се прилагал последно посоченият член.

63. Комисията също счита, че разпоредбите относно коридорите за железопътен товарен превоз са по същество средства за координация и управление, с които се цели услугите за железопътен товарен превоз да бъдат по-конкурентоспособни. Следователно тези разпоредби попадат единствено в обхвата на общата транспортна политика.

2. Моята преценка

64. Първото представено от Обединеното кралство основание е изведено от нарушение на съществени процесуални правила по смисъла на член 263, втора алинея ДФЕС. По-точно тази държава членка счита, че продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2 се стреми към изпълнение на целите на член 170 ДФЕС и че въведеното с член 29 и приложение II към спорния регламент изменение следователно е трябвало да бъде направено в съответствие с членове 171 ДФЕС и 172 ДФЕС.

65. Ако този регламент действително е приет въз основа на член 172 ДФЕС, Парламентът и Съветът, подкрепяни от Комисията, считат, че изменението по отношение на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2, въведено с член 29 и приложение II към посочения регламент, преследва само акцесорна цел в сравнение с тази, преследвана от същия този регламент, и че продължението на този коридор попада в обхвата на общата транспортна политика. Така че подходящото правно основание за това единствено изменение било член 91 ДФЕС, ако е предмет на отделен акт.

66. Съответно трябва да се установи дали съгласуваността от географска гледна точка на първоначалните коридори за железопътен товарен превоз и на коридорите на основната мрежа попадат в обхвата на общата транспортна политика или пък на политиката за ТЕМ-Т. Този въпрос е от съществено значение. Всъщност, ако Съдът счита, че подходящото правно основание действително е член 172 ДФЕС, грешката в избора на процедура за вземане на решение може да е лишила Обединеното кралство от правото му да упражни влияние върху самото съдържание на акта, доколкото член 172, втора алинея ДФЕС предвижда, че се изисква одобрението на държавата членка, заинтересована от насоките и проектите от общ интерес относно трансевропейските мрежи, въз основа на което Обединеното кралство не се съгласява с продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2 до Глазгоу.

67. Следва да се напомни, че съгласно постоянната съдебна практика „изборът на правното основание на акт на Съюза трябва да се основава на обективни елементи, които подлежат на съдебен контрол, сред които по-специално са целта и съдържанието на акта“ [20]. „В това отношение е ирелевантно правното основание за приемането на други актове на Съюза, които евентуално може да притежават сходни характеристики, тъй като правното основание на даден акт трябва да се определи при отчитане на неговата цел и съдържание“ [21].

68. Освен това Съдът многократно се е произнасял, че „[а]ко при проверката на съответния акт се установи, че той има двойна цел или че е съставен от две части, едната от които може да бъде определена като основна или преобладаваща, докато другата е само акцесорна, актът трябва да има едно-единствено правно основание, а именно правното основание, изисквано от основната или преобладаващата цел или съставна част“ [22].

69. Затова, както твърди Обединеното кралство, с оглед на тази съдебна практика следва да се определи дали единственото подходящо правно основание за продължението на коридорите за железопътен товарен превоз, произтичащи от член 29 и приложение II към спорния регламент, е член 172 ДФЕС.

70. За този анализ най-напред е необходимо да се разгледат членовете на Договора за функционирането на ЕС относно общата транспортна политика и тези относно трансевропейските мрежи. После, с оглед на целта и съдържанието на член 29 и на приложение II към спорния регламент, следва да се провери дали предвидената в тези разпоредби дейност на Съюза попада или не в приложното поле на член 170 ДФЕС и следващи.

20 — Решения Обединеното кралство/Съвет (C-81/13, EU:C:2014:2449, т. 35 и цитираната съдебна практика) и Испания/Съвет (C-147/13, EU:C:2015:299, т. 68 и цитираната съдебна практика).

21 — Решение Обединеното кралство/Съвет (C-81/13, EU:C:2014:2449, т. 36 и цитираната съдебна практика).

22 — Решение Комисия/Парламент и Съвет (C-43/12, EU:C:2014:298, т. 30 и цитираната съдебна практика).

а) Обща транспортна политика и трансевропейски мрежи

71. Според член 90 ДФЕС, що се отнася до транспорта, целите на Договорите се осъществяват в рамките на обща транспортна политика. Сред тези цели член 3, параграф 3 ДЕС посочва, че „Съюзът установява вътрешен пазар. Той работи за устойчивото развитие на Европа, основаващо се на балансиран икономически растеж и ценова стабилност, силно конкурентна социална пазарна икономика, която има за цел пълна заетост и социален прогрес, и високо равнище на защита и подобряване качеството на околната среда. Той насърчава научния и техническия прогрес“.

72. Целта на член 91, параграф 1, букви а) и б) ДФЕС е по-точно създаване на вътрешен пазар, като определя насоки в това отношение за законодателя на Съюза. Тази разпоредба предвижда, че последният установява „общи правила, приложими към международния транспорт от и към територията на държава членка или преминаване през територията на дадена държава членка“ и „условията, при които превозвачите, които не пребивават в държава членка, могат да извършват транспортни услуги в тази държава“.

73. Посочената разпоредба предоставя на законодателя на Съюза необходимото основание за либерализирането на сектора на услугите и отварянето за конкуренция в транспортния сектор [23]. Следователно тази разпоредба урежда условията за конкуренция и търговията в рамките на Съюза. В железопътния сектор например три последователни законодателни пакета позволяват постепенното либерализиране на сектора на услугите и отварянето за конкуренция [24].

74. В член 91, параграф 1, букви в) и г) ДФЕС са посочени мерки с нетърговски характер. Така по силата на тази разпоредба законодателят на Съюза установява мерки за подобряване на безопасността на транспорта и други необходими разпоредби. Относно безопасността на транспорта ще цитирам Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства [25] или в сектора на корабоплаването — Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 година за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби [26].

75. По отношение на „други необходими разпоредби“ Съдът е имал повод да уточни обхвата на това понятие в решението си Schumalla [27]. Така той е приел, че институциите на Съюза разполагат с широки нормотворчески компетенции относно приемането на подходящи общи правила в областта на общата транспортна политика [28]. От това решение по-специално е видно, че общоприложимите разпоредби за отстраняване на несъответствията, които са от естество да

23 — Вж. решение Парламент/Съвет (13/83, EU:C:1985:220, т. 62).

24 — Първият пакет от мерки за железопътния транспорт включва Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година за изменение на Директива 91/440 (ОВ L 75, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 38), Директива 2001/13/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензиране на железопътните предприятия (ОВ L 75, стр. 26; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 63) и Директива 2001/14. Вторият пакет от мерки за железопътния транспорт се състои от Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година за създаване на Европейска железопътна агенция („Регламент за създаване на Агенция“) (ОВ L 164, стр. 1) и Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО (ОВ L 164, стр. 44). Третият пакет от мерки за железопътния транспорт съдържа Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година за изменение на Директива 91/440 и на Директива 2001/14 (ОВ L 315, стр. 44; (Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 66), както и Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността (ОВ L 315, стр. 51). Следва също да се посочи и Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, стр. 32).

25 — (ОВ L 403, стр. 18; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 17, стр. 216 и поправка в ОВ L 19, 2009 г., стр. 67).

26 — ОВ L 163, стр. 1.

27 — 97/78, EU:C:1978:211.

28 — Точка 4. Вж. също решение Испания и Финландия/Парламент и Съвет (C-184/02 и C-223/02, EU:C:2004:497, т. 29).

доведат до значително нарушаване на условията за конкуренция в транспортния сектор, се оказват „необходими“ за създаване на обща транспортна политика по смисъла на член 91, параграф 1, буква г) ДФЕС[29]. Въз основа на тази разпоредба законодателят на Съюза приема по-специално мерки в областта на данъчното облагане и в социалната сфера[30].

76. Целта на член 170 ДФЕС е установяването и развитието на трансевропейските мрежи с оглед на реализирането на вътрешния пазар и засилването на икономическото, социалното и териториалното сближаване, каквато е и целта на членове 26 ДФЕС и 174 ДФЕС. В член 170 ДФЕС се уточнява също така, че целта на трансевропейските мрежи е да се даде възможност на гражданите на Съюза, на икономическите оператори и на регионалните и местни общности да извлекат пълните ползи от създаването на област без вътрешни граници.

77. Установяването и развитието на трансевропейските мрежи и по-специално на ТЕМ-Т трябва да позволят свързването на националните мрежи помежду им, за да се премахнат всякакви пречки пред свободното движение на стоки и на хора. Тези пречки са често географски, какъвто е случаят на Алпите между Франция и Италия, или технически — като наличието на бордови национални системи за сигнализация и за контрол на скоростта в железопътния транспорт, които позволяват на влаковете да реагират на предавани наземни сигнали. Подобни пречки непременно представляват спирачка за установяването на вътрешния пазар.

78. Колкото до постигането на посочените в член 174 ДФЕС цели, напомням, че в първа и втора алинея от него е предвидено, че „[з]а да насърчи цялостното си хармонично развитие, Съюзът разработва и осъществява свои инициативи, които водят до укрепването на неговото икономическо, социално и териториално сближаване“ и „[п]о-специално Съюзът има за цел намаляването на неравенството между нивата на развитие на различните региони и изостаналостта на най-необлагодетелстваните региони“. В съобщението си относно териториалното сближаване[31] Комисията обяснява, че то „цели да осигури хармонично развитие на всички [територии на Съюза] и да гарантира на гражданите им, че могат да се възползват в максимална степен от присъщите за тези територии характеристики. Така то се оказва средство за превръщане на многообразието в ценно качество, което спомага за устойчивото развитие на целия ЕС“[32].

79. В областта на ТЕМ-Т това се изразява в хармонично развитие на европейската мрежа с цел предлагане на икономическите оператори и на пътниците на достъп до новаторски, ефикасни и конкурентоспособни инфраструктури във всички региони на Съюза[33]. Следователно ТЕМ-Т играят съществена роля в цялостното хармонично развитие на Съюза с това, че създават условия за мобилност на икономическите субекти в оптимална във възможно най-висока степен среда с цел по-добро разпределение на икономическата дейност върху цялата територия на Съюза[34]. Те ще помогнат на най-изолираните региони на Съюза да се свържат с най-централните и урбанизираните. Следователно са инструмент в служба на икономическите

29 — Вж. решения Schumalla (97/78, EU:C:1978:211, т. 6) и Испания и Финландия/Парламент и Съвет (C-184/02 и C-223/02, EU:C:2004:497, т. 40).

30 — Вж. по-специално Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ L 187, стр. 42; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 7, стр. 88) и Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2002 година за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт (ОВ L 80, стр. 35; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 6, стр. 125).

31 — Вж. Съобщение на Комисията до Съвета, Европейския парламент, Комитета на регионите и Европейския икономически и социален комитет относно Зелена книга за териториално сближаване: Да превърнем териториалното многообразие в предимство (COM(2008) 616 окончателен).

32 — Точка 1, стр. 3.

33 — Вж. по-специално съображения 2—5 от Регламента за TEN-T.

34 — В горепосоченото Съобщение относно териториалното сближаване Комисията посочва, че „[т]ранспортната политика очевидно има отражение върху териториалното сближаване поради въздействието си върху мястото на осъществяване на икономическата дейност и върху модела на разпределение на населените места. Тя играе особено важна роля при подобряването на връзките със и в по-малко развитите региони“ (точка 3.1, п. 10).

субекти и гражданите на Съюза. В това отношение според мен мястото в Договора за функционирането на ЕС на дела, посветен на трансевропейските мрежи, не е без значение, тъй като мястото му е след дял XV, посветен на защитата на потребителите, и преди дял XVII относно промишлеността.

80. В зелената си книга за ТЕМ-Т [35] Комисията обяснява, че „чрез транспортната политика се цели насърчаването на икономични и екологично-ефикасни, безопасни и сигурни транспортни услуги в рамките на вътрешния пазар и извън него“ [36]. А политиката за ТЕМ-Т „трябва да осигури тяхното функциониране по възможно най-ефективния начин, основан на интегрирана и иновативна инфраструктура, която съответства на технологичното развитие в енергийния и инфраструктурния сектор, както и в сектора на [транспортните средства от всички видове]“ [37].

81. Предвид гореизложените обстоятелства следователно въпросът е да се установи дали член 29 и приложение II към спорния регламент са само инструменти, които служат основно и дори изключително за реализирането на вътрешния пазар или надхвърлят тази цел и се стремят по-специално към цялостно хармонично развитие на Съюза.

б) Попада ли продължението на първоначалните коридори за железопътен товарен превоз в приложното поле на член 170 ДФЕС и следващи?

82. Член 29 и приложение II към спорния регламент се вписват в него. Целта на този регламент е създаване на финансов инструмент за финансиране на проекти от общ интерес, осъществявани в рамките на политиката за трансевропейските мрежи [38]. Съгласно съображение 2 от него целта му по-специално е да се ускори инвестирането в областта на трансевропейските мрежи и стимулирането на финансирането както от публичния, така и от частния сектор.

83. В тази връзка спорният регламент уточнява целите във всеки посочен сектор. В транспортната област например в член 4, параграф 2 от този регламент се посочва, че създаденият финансов механизъм подкрепя проекти от общ интерес, чиято цел по-специално е премахване на участъците със затруднения, повишаване на оперативната съвместимост на железопътните линии, изграждане на липсващите връзки, и по-конкретно подобряване на трансграничните участъци. Освен това посоченият регламент определя бюджета за определен период [39] и дефинира различните форми на финансова помощ, както и необходимите за прилагането им финансови разпоредби [40].

84. Член 29 от спорния регламент е включен в неговия последен дял, посветен на общите и заключителни разпоредби. Само съображение 16 от този регламент дава яснота за причината, поради която законодателят на Съюза е включил в него въпросния член 29. Съображение 16 гласи, че „[с]ъгласуваността от географска гледна точка на железопътните коридори за товарен превоз, предвидена в Регламент[а за железопътния товарен превоз], и на коридорите на основната мрежа по част I от приложение I към [спорния] регламент, следва да бъдат гарантирани при целесъобразност, като се отчитат целите на съответните инструменти, за да се намали административната тежест и да се рационализира развиването и използването на железопътната инфраструктура“.

35 — ТЕМ-Т: Преглед на политиката — За по-добре интегрирана трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика (COM(2009) 44 окончателен).

36 — Точка 1, стр. 3.

37 — Пак там.

38 — Вж. членове 1 и 3 от посочения регламент.

39 — Вж. член 5 от спорния регламент.

40 — Вж. глави II—V от този регламент.

85. Следователно целта на член 29 и приложение II към спорния регламент е да промени първоначалните коридори за железопътен товарен превоз и да ги съгласува с предварително определените коридори на централната мрежа в транспортния сектор, както са предвидени в част I от приложение I към този регламент.

86. Само тази констатация обаче не ми позволява да разреша въпроса дали тези разпоредби попадат или не в обхвата на приложното поле на член 170 ДФЕС. Доколкото целта на посочените разпоредби е да изменят първоначалната редакция на Регламента за железопътния товарен превоз, следва да се придържам към неговата цел и съдържание, за да определя дали продължението на първоначалните коридори за железопътен товарен превоз, както е въведено с член 29 и приложение II към спорния регламент, е трябвало да бъде прието в съответствие с член 172 ДФЕС.

87. Макар заглавието на Регламента за железопътния товарен транспорт да навежда на мисълта, че изключителната му или основната му цел е подобрението на вътрешния железопътен пазар, при прегледа на разпоредбите му се вижда, че в действителност той надхвърля хармонизирането на условията на вътрешния пазар на този вид транспорт.

88. Най-напред отбелязвам, че съгласно съображение 3 от този регламент „[з]а да бъдат конкурентоспособни спрямо останалите видове транспорт, международните и вътрешните услуги за железопътен товарен превоз [...] трябва да бъдат обезпечени с качествена и достатъчно добре финансирана железопътна инфраструктура, т.е. такава, която да позволява предоставянето на услуги за товарен превоз при добри условия по отношение на търговската скорост и времето на пътуване, и която да е надеждна“. Именно за да се оптимизира използването на мрежата и за да се гарантира нейната надеждност, Регламентът за железопътния товарен превоз установява „допълнителни процедури за засилване на сътрудничеството между управителите на инфраструктурата във връзка с разпределянето на международните влакови маршрути за товарни влакове“ [41].

89. Съображение 5 от посочения регламент от своя страна подчертава необходимостта от оперативна съвместимост между националните инфраструктури. В това съображение се посочва също, че „създаването на международни железопътни коридори за европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз с благоприятни условия за движение на товарните влакове и за лесно преминаване от една национална мрежа към друга би позволило подобряване на условията за използване на инфраструктурата“. Съображение 9 от Регламента за железопътния товарен превоз подчертава също така необходимостта от взаимовръзките между съществуващите железопътни инфраструктури и тяхното значение за развитието на коридорите за железопътен товарен превоз.

90. Член 1 от този регламент посочва, че целта му е определяне на „правилата за създаването и организацията на международни железопътни коридори за конкурентоспособен товарен превоз с оглед развитието на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз“. За тази цел в него се определят „правила за избора, организацията, управлението и индикативното инвестиционно планиране на коридорите за товарен превоз“.

41 — Вж. съображение 4 от този регламент.

91. Няколко първоначални коридора за железопътен товарен превоз са посочени от държавите членки и фигурират в приложение към посочения регламент [42]. Сред тези коридори присъства първоначалният коридор за железопътен товарен превоз 2, който след изменението със спорния регламент става „Северноморско-Средиземноморски“ коридор. В последствие могат да бъдат избрани и променени допълнителни коридори за железопътен товарен превоз в съответствие с процедурата, предвидена в членове 4—6 от Регламента за железопътен товарен превоз.

92. За всеки коридор за товарен превоз член 8 от този регламент предвижда създаването на изпълнителен съвет, съставен от заинтересованите държави членки, както и на управителен съвет — от заинтересованите управители на инфраструктурата. Тези съвети са натоварени с осигуряване на развитието на съответния коридор за товарен превоз съгласно план за изграждане, установен от управителния съвет в съответствие с член 9 от посочения регламент.

93. Съгласно член 11 от Регламента за железопътен товарен превоз управителният съвет трябва също така да изготвя и прави периодичен преглед на инвестиционен план за инфраструктурата на коридора за железопътен товарен превоз и да го представя за одобрение на изпълнителния съвет. Този план съдържа по-специално списъка на предвидените проекти за разширяване, обновяване или пренасочване на железопътната инфраструктура и нейното оборудване по протежението на коридора за товарен превоз, както и план за разполагане на оперативно съвместими системи по протежението на коридора за железопътен товарен превоз [43].

94. Освен това по силата на член 13 от посочения регламент управителният съвет на коридор за товарен превоз трябва да въведе обслужване на едно гише, за да предостави на заинтересованите икономически оператори възможността да внасят заявки за влакови маршрути [44] на едно място за маршрути, които пресичат територията на различни държави членки.

95. Създаването на предварително установени международни влакови маршрути се извършва от различните заинтересовани управители на инфраструктурата, като се взимат предвид нуждите на пазара и след като се направи оценка на необходимостта от разпределяне на капацитет [45].

96. Трябва да отбележа, че целта на Регламента за железопътния товарен превоз е последователно и координирано създаване и развитие на коридорите за железопътен товарен превоз, в които участват или за които е проведена консултация с всички субекти от засегнатия сектор.

97. В член 2, параграф 2, буква а) от този регламент коридорът за товарен превоз е определен като „всички определени железопътни линии, включително железопътни фериботни линии, на територията на или между държавите членки, а когато е целесъобразно — и в трети европейски държави, свързващи два или повече терминала по основно трасе, а ако е целесъобразно — и заобиколни трасета и свързващите ги части, включително железопътната инфраструктура и нейното оборудване, както и съответните железопътни услуги в съответствие с член 5 от Директива 2001/14/ЕО“.

42 — Вж. член 3 от Регламента за железопътния товарен превоз.

43 — Вж. член 11, параграф 1, букви а) и б) от този регламент.

44 — Влаковият маршрут представлява зона, в която е възможно да се включат определен брой влакове със сходна скорост и които се следват на кратки периоди от време от една точка до друга за определен момент. С други думи, това е възможността да се предостави дадена инфраструктура за движение на влак между две точки от железопътната мрежа.

45 — Вж. член 14 от Регламента за железопътния товарен превоз.

98. Решението за развиване на европейската железопътна мрежа чрез създаване на коридори за товарен превоз не е случайно. Всъщност концепцията за коридор включва отчитането на множество показатели и характеристики, които да позволят хармоничното развитие на дадена територия. Коридорът се определя например като „зона, чийто обхват зависи от използваните показатели — географски условия, гъстота на населението, културни критерии, сфери на влияние, институционални структури, политически разделения и др.“ [46]. Терминът „коридор“ позволява „да се идентифицират транспортни маршрути […], да се опишат процеси за преодоляване на изолираността на вътрешността на територията […], да се обоснове достъпът до ресурси […], да се изобрази мрежа от взамнозависими градски кръстовища за натоварено движение, връзки и обмен между тях […], както и да се опишат пътища в различни географски мащаби“ [47].

99. Не оспорвам факта, че чрез създаването на коридори за железопътен товарен превоз Регламентът за железопътния товарен превоз се стреми да подобри функционирането на вътрешния пазар в сектора на железопътния транспорт. Освен това в този сектор, който е в упадък след края на Втората световна война, цялата правна уредба на Съюза е приета с цел да се даде нов тласък на посочения сектор, изоставащ в сравнение с автомобилния транспорт, транспорта по море или въздух.

100. При все това анализът на съдържанието на този регламент ме навежда на мисълта, че целта му е да обслужва територията на Съюза балансирано и хармонично с оглед на специалните нужди на заинтересованите субекти както според икономическите, така и според социалните изисквания [48]. Член 4 от посочения регламент дава особена яснота в това отношение. Той всъщност задължава да се вземат предвид няколко критерия при създаването на допълнителни коридори за товарен превоз. Изборът на тези коридори трябва да се извърши, като се вземат предвид по-специално преминаването на коридора за товарен превоз през територията на най-малко три държави членки или на две държави членки, ако разстоянието между обслужваните от коридора терминали е по-голямо от 500 км, съгласуваността между коридора за товарен превоз и ТЕМ-Т, коридорите в рамките на ERTMS и/или определените от RNE коридори, интегрирането на приоритетни проекти на ТЕМ-Т [49] в коридора за товарен превоз, както и балансът между социално-икономическите разходи и ползи, произтичащи от създаването на коридора за товарен превоз [50].

101. Следователно според мен Регламентът за железопътния товарен превоз отговаря на двояката цел, преследвана от политиката на трансевропейските мрежи, както е посочена в член 170 ДФЕС, а именно установяване или осигуряване на функционирането на вътрешния пазар (член 26 ДФЕС) и насърчаване на цялостното хармонично развитие на Съюза, като укрепва неговото икономическо, социално и териториално сближаване (член 174 ДФЕС).

46 — Вж. *Debrie*, J. et *Comtois*, C. Une relecture du concept de corridors de transport: illustration comparée Europe/Amérique du Nord. — Les Cahiers Scientifiques du Transport, № 58/2010, p. 127, point 2.1.1, p. 128.

47 — Пак там.

48 — Идеята на Комисията в Предложението ѝ за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен железопътен товарен превоз (COM(2008) 852 окончателен) е по-специално „в услуга на гражданите и предприятията [на Съюза] да изгради възможно най-незамърсяващата и ефикасна транспортна система“ (точка 1.1).

49 — Следва да се отбележи, че понятието за „приоритетни проекти“, използвано в член 4, буква в) от Регламента за железопътния товарен превоз, е заменено съобразно член 58, параграф 3 от Регламента за ТЕМ-Т. Всъщност в последната разпоредба се посочва, че „[п]озоваването на „приоритетни проекти“, изброени в приложение III към Решение № 611/2010/ЕС [на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (ОВ L 204, стр. 1)], се тълкува като позоваване на „основната мрежа“, определена в настоящия регламент“.

50 — Вж. член 4, букви а)—г) от този регламент.

102. Впрочем изглежда, че самият законодател на Съюза е имал идеята за създаване на коридори за железопътен товарен превоз, които да участват в развитието на ТЕМ-Т. В подготвителните работи по приемането на този регламент е написано, че коридорът за железопътен товарен превоз цели да позволи предоставянето на национални и международни товаро-транспортни услуги на територията на най-малко две държави членки и че той има характеристиката да бъде част от ТЕМ-Т [51].

103. Един от доводите на Парламента, Съвета и Комисията е, че Регламентът за железопътния товарен превоз не може да попадне в приложното поле на член 170 ДФЕС и следващи, доколкото е необходимо въпросният акт да има за цел създаване на нови железопътни инфраструктури.

104. Не мисля, че това е така.

105. Най-напред, нищо в този регламент не ми позволява да направя заключението, че за създаването на коридори за железопътен товарен превоз, както и за въвеждането на мерки за управлението и използването им по ефикасен начин, не е необходимо изграждане на физическа инфраструктура. Според мен дори е възможно да бъде необходимо да се прибегне до подобно изграждане за реализирането на оперативната съвместимост между инфраструктурите на държавите членки, което, както бих искал да напомня, е целта на създаването на тези коридори [52], тъй като оперативна съвместимост означава тъкмо „способността, включително регулаторните, техническите и оперативните условия, на инфраструктурата при даден вид транспорт да дава възможност за безопасни и непрекъснати транспортни потоци, отговарящи на изискванията от тази инфраструктура или вид транспорт равнища на ефективност“ [53].

106. След това, от текста на членове 170 ДФЕС и 171 ДФЕС по никакъв начин не следва изискване за създаване на нова физическа инфраструктура.

107. В член 170, параграф 1 ДФЕС се посочва, че Съюзът дава своя принос за установяването и развитието на трансевропейски мрежи в областта на транспорта, далекосъобщенията и енергийната инфраструктура. Установяването на трансевропейски мрежи не създава непременно необходимост от изграждане на нова инфраструктура и отчасти може да се опре на вече съществуващи национални структури. Това се потвърждава от съображения 7 и 8 от Регламента за ТЕМ-Т, в които се посочва съответно, че „[ТЕМ-Т] се основава в голяма степен на съществуващата инфраструктура“ и че „[тази ТЕМ-Т] следва да се развива чрез изграждане на нова транспортна инфраструктура, *чрез рехабилитация и подобряване на съществуващата инфраструктура* и чрез мерки за насърчаване на ефикасното използване на ресурсите“ [54].

108. Освен това по силата на член 170, параграф 2 ДФЕС, действията на Съюза имат за цел насърчаване на взаимосвързаността и на оперативната съвместимост на националните мрежи, както и достъпа до такива мрежи. Според мен тук действително става дума за съществуващи национални мрежи, които трябва да бъдат свързани помежду си и оперативно съвместими.

109. Накрая, целта на член 171, параграф 1, второ тире ДФЕС са действията, които са ясно насочени към оперативната съвместимост на мрежите, като на преден план се поставя техническата стандартизация. За тези действия не е непременно необходимо изграждане на нова инфраструктура. Освен това оперативната съвместимост на железопътните линии е една от целите, посочени в насоките на Съюза, определени в Регламента за ТЕМ-Т. Всъщност още в

51 — Вж. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета, споменато в бележка под линия 48 (стр. 13), документи на Европейския парламент A7-0162/2010 (стр. 47) и P6_TA(2009)0285 (стр. 7), както и документ на Съвета 11069/5/09 REV 5 ADD 1.

52 — Вж. съображение 5 от посочения регламент.

53 — Вж. член 3, буква о) от Регламента за ТЕМ-Т.

54 — Курсивът е мой.

съображение 2 от него е посочено, че „оперативната съвместимост на железопътните мрежи може да бъде подобрена чрез новаторски решения за подобряване на съвместимостта между системите, например на бордовото оборудване и различните междурелсия“. Макар без никакво съмнение за последната система да са необходими ремонтни работи по релсите и оттук — железопътна инфраструктура, то случаят не е такъв за бордовото оборудване. В съображение 5 от този регламент впрочем се посочва, че „[в] Бялата книга [55]се призовава за въвеждане на информационна и комуникационна технология, свързана с транспорта, така че да се осигури подобрено и интегрирано управление на трафика и да се опростят административните процедури чрез подобрена логистика на превоза на товари, проследяване и откриване на товари и оптимизирани разписания и транспортни потоци. Тъй като *такива мерки биха насърчили ефикасното управление и използване на транспортната инфраструктура, те следва да попаднат в обхвата на [посочения] регламент*“ [56].

110. Както по-специално се уточнява в член 2, параграф 1 от Регламента за ТЕМ-Т, те обхващат транспортна инфраструктура и телематични приложения, както и мерки за насърчаване на ефективното управление и използване на тази инфраструктура и даващи възможност за устойчиви и ефективни транспортни услуги. Оттук е видно, че мерки, които не създават необходимост от изграждане на нова физическа инфраструктура в смисъл на нови железопътни линии, въпреки всичко попадат в обхвата на приложното поле на този регламент, отнасящ се до ТЕМ-Т.

111. Ако бе необходимо даден акт на Съюза да предвижда изграждане на нова инфраструктура, за да може да попадне в приложното поле на член 170 ДФЕС, според мен това значително би ограничило възможностите за приемане на подобни актове не само в сектора на транспорта, но и в този на телекомуникациите и енергетиката. Трансевропейските мрежи, които са част от сектора на транспорта, телекомуникациите или енергетиката, не се ограничават с физическа инфраструктура. Те обединяват всички мерки, които могат да послужат за изпълнение на целите на член 170 ДФЕС.

112. Предвид гореизложените съображения считам, че продължението на първоначалните коридори за железопътен товарен превоз, предвидени в член 29 и приложение II към спорния регламент, попада в приложното поле на член 170 ДФЕС относно трансевропейските мрежи.

113. Следователно първото основание, изведено от погрешен избор на правно основание за продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2, е основателно.

114. Сега ми остава да определя дали законодателят на Съюза е трябвало да получи одобрението на Обединеното кралство за това продължение в съответствие с член 172, втора алинея ДФЕС.

Б – *Относно второто основание, изведено от нарушение на член 172, втора алинея ДФЕС поради неспазване на изискването за съгласие на заинтересованата държава членка*

115. С второто си основание Обединеното кралство поддържа, че продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2 е прието в нарушение на член 172, втора алинея ДФЕС, доколкото тази разпоредба предвижда, че „[о]сновните насоки и проектите от общ интерес, които се отнасят до територията на държава членка, изискват одобрението на заинтересованите държави членки“.

55 — Бяла книга на Комисията, озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011)144 окончателен/2).

56 — Курсивът е мой.

1. Доводи на страните

116. Обединеното кралство посочва два довода в подкрепа на второто си основание, а именно че продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2 представлява проект от общ интерес и че то се отнася до територията на Обединеното кралство.

а) Продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2 представлява проект от общ интерес

117. Обединеното кралство счита, че измененията, произтичащи от член 29 и приложение II към спорния регламент, са „проекти от общ интерес“ по смисъла на член 172, втора алинея ДФЕС. Последиците от тези изменения, които са продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2, били определени в рамките на насоките, установени за целите на политиката за ТЕМ-Т. По-конкретно съображение 46 от Регламента за ТЕМ-Т и съображение 16 от спорния регламент, които посочват, че коридорите на основната мрежа следва да бъдат съобразени с установените коридори за железопътен товарен превоз, ясно изразявали необходимостта от подобно продължение. Обединеното кралство впрочем отбелязва, че това продължение е прието в рамките на основания на член 172 ДФЕС спорен регламент.

118. Освен това Обединеното кралство поддържа, че посоченото продължение очевидно съответства на определението за проектите от общ интерес, което е дадено в член 7, параграф 1 от Регламента за ТЕМ-Т.

119. Обединеното кралство обяснява също така, че широкообхватната мрежа, основната мрежа и коридорите, които я съставляват, както и първоначалните коридори за железопътен товарен превоз са тясно свързани. Така, по мое мнение, за Обединеното кралство по силата на член 9, параграф 1, буква г) от този регламент широкообхватната мрежа съставлява основата, която позволява да се определят проектите от общ интерес. Що се отнася до основната мрежа, тя се състои от частите на широкообхватната мрежа с най-голямо стратегическо значение за постигане на целите за развитие на ТЕМ-Т съгласно член 38, параграф 1 от посочения регламент. Основната мрежа впрочем е съставена от коридори, които обхващат най-важните потоци на дълги разстояния в основната мрежа и са предназначени по-специално да подобрят трансграничните връзки в рамките на Съюза[57]. Така че продълженията на първоначалните коридори за товарен превоз, доколкото водят до съгласуване на коридорите на основната мрежа с коридорите за железопътен товарен транспорт, също допринасят за постигане на целите за развитие на ТЕМ-Т и затова те могат да се определят като проекти от общ интерес, тъй като в действителност са част от широкообхватната мрежа.

120. Обединеното кралство посочва впрочем, че член 7, параграф 1 от Регламента за ТЕМ-Т, който предвижда насоки, обхващащи целите на политиката на трансевропейските мрежи по смисъла на член 171, параграф 1 ДФЕС, описва даден проект от общ интерес като благоприятстващ развитието на ТЕМ-Т, по-специално благодарение на мерки за насърчаване на ефективното използване на ресурсите. Следователно това била целта на измененията на списъка с първоначалните коридори за железопътен товарен превоз, тъй като съгласно съображение 16 от спорния регламент съгласуваността на коридорите на основната мрежа с коридорите за железопътен товарен транспорт има за цел „да се намали административната тежест и да се рационализира развиването и използването на железопътната инфраструктура“.

57 — Член 43, параграф 1 от Регламента за ТЕМ-Т.

121. Обединеното кралство добавя, че във всички случаи самите първоначални коридори за железопътен товарен превоз, първоначално създадени с Регламента за железопътния товарен превоз, са проекти от общ интерес, доколкото представляват основни аспекти на ТЕМ-Т. Този регламент не се отнасял до създаването на вътрешен пазар на железопътния товарен превоз. Съгласно съображения 5 и 10 от него целта му е създаване на международна железопътна мрежа за движение на влакове при добри условия и лесно преминаване от една национална мрежа към друга. Член 4, букви б) и в) от посочения регламент показвал, че целта на последния е осигуряване на съгласуваността на коридорите за железопътен товарен превоз с ТЕМ-Т, както и гарантиране, че се взема предвид интегрирането на проектите на основната мрежа в тези коридори.

122. Освен това Обединеното кралство счита, че понятието за проекти от общ интерес не трябва да се тълкува ограничително. Така че това понятие не включвало единствено проекти, чиято цел е изграждане на инфраструктури. В това отношение Обединеното кралство цитира член 3, буква а) от Регламента за ТЕМ-Т, който определя проект от общ интерес като всеки проект, осъществяван съгласно изискванията и в съответствие с разпоредбите на този регламент, както и член 7, параграф 1 от посочения регламент, като поддържа, че последният се отнася само до създаването на нова транспортна структура като едно от средствата, позволяващи на проектите от общ интерес да допринесат за развитието на ТЕМ-Т.

123. Вследствие на това Обединеното кралство счита, че продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2, както е предвидено в член 29 и приложение II към спорния регламент, съставлява „проект от общ интерес“ по смисъла на член 171 ДФЕС. В този смисъл било достатъчно, че това продължение е определено в рамките на насоките, дефинирани от Регламента за ТЕМ-Т и от спорния регламент, че то е прието със спорния регламент, чиято цел е да се позволи създаването и финансирането на проекти от общ интерес в рамките на политиката относно трансевропейските мрежи, и че то безспорно попада в обхвата на описанието на проектите от общ интерес по смисъла на член 7, параграф 1 от Регламента за ТЕМ-Т.

124. Според Парламента първоначалните коридори за железопътен товарен превоз не могат да съставляват „проекти“ по смисъла на член 172, втора алинея ДФЕС. Предоставянето на възможност за един-единствен отговор по отношение на използването им посредством обслужването на едно гише било само логично продължение на наличието на инфраструктура. Така че единствената цел на първоначалните коридори за железопътен товарен превоз била улесняване на използването на релсовите пътища, за да се подобри ефективността на превоза на стоки с товарни влакове.

125. Парламентът изтъква, че според буквалния прочит на член 7, параграф 4 от Регламента за ТЕМ-Т връзката между проект от общ интерес и инфраструктура е очевидна. В това отношение той напомня, че тази разпоредба задължава държавите членки да гарантират, че проектите от общ интерес се осъществяват съгласно съответното право на Съюза и националното право, по-конкретно в съответствие с правните актове на Съюза в областта на околната среда, опазването на климата, безопасността, сигурността, конкуренцията, държавната помощ, обществените поръчки, общественото здравеопазване и достъпността. Следователно Парламентът не вижда защо и как създаването на координационен комитет или на обслужване на едно гише може да бъде съпоставимо с нещо, което да отговаря на подобни изисквания.

126. С цел да разграничи първоначалните коридори за железопътен товарен превоз и коридорите на основната мрежа Парламентът посочва, че съгласно съображения 42—44 от Регламента за ТЕМ-Т концепцията на първите коридори значително се различава от тази на вторите. Той посочва, че според текста на тези съображения коридорният подход по отношение на основната мрежа може да помогне за координиране на различни проекти на транснационално равнище и че коридорите на основната мрежа трябва да подпомогнат

развитието на инфраструктурата на основната мрежа. След това споменава, че специфичните им цел и естество пораждат необходимостта от определяне на източниците на финансиране — както частни, така и публични, за комплексни трансгранични проекти за всеки коридор от основната мрежа.

127. Съветът от своя страна изтъква, че Регламентът за железопътния товарен превоз е приет въз основа на член 91 ДФЕС и не съдържа насоки относно трансевропейските мрежи или определение на проектите от общ интерес. Следователно попада изцяло в обхвата на общата транспортна политика.

128. Съветът също счита, че при прочита на Регламента за ТЕМ-Т е видно, че проектите от общ интерес са проекти, които водят до създаване на нови транспортни инфраструктури, както и до възстановяване и модернизиране на съществуващите инфраструктури.

129. Освен това Съветът посочва, че не е достатъчно дадена мярка да отговаря на едно от изискванията по член 7 от този регламент, както предлага Обединеното кралство, за да може тази мярка да попадне в обхвата на определението за проект от общ интерес. В това отношение Обединеното кралство не доказва, че продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2 отговаря на изискванията по глави II и III, които засягат разпоредбите, отнасящи се съответно за широкообхватната и основната мрежа, както предвижда член 7, параграф 2, буква б) от Регламента за ТЕМ-Т.

130. Според Комисията създаването, съгласуваността и замяната на списъка на първоначалните коридори за железопътен товарен превоз не попадат в обхвата на насоките, определени в член 171, параграф 1 ДФЕС, и следователно не могат да се считат за проекти от общ интерес.

131. Комисията също счита, че основанието да съществува изискването, свързано с одобрението от заинтересованата от проекта от общ интерес държава членка, както е възпроизведено в член 172, втора алинея ДФЕС, не може да бъде такова, че за всяка мярка, пораждаща правни последици за дадена държава членка, да бъде необходимо одобрението на тази държава.

б) Продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2 се отнася до територията на Обединеното кралство

132. Според Обединеното кралство продълженията на първоначалните коридори за железопътен товарен превоз очевидно се отнасят до територията на държава членка по смисъла на член 172, втора алинея ДФЕС. Според него, за да бъдат приети насоките и проектите от общ интерес по смисъла на член 171 ДФЕС, е необходимо одобрението на заинтересованата държава членка, защото засягат интересите на държавите членки, какъвто е случаят по настоящото дело, поради създаването и продължението на първоначален коридор за железопътен товарен превоз.

133. Всъщност Обединеното кралство обяснява, че след създаването на коридора от него произтичат редица задължения за заинтересованата държава членка по силата на Регламента за железопътния товарен превоз. По-специално член 14 от този регламент налага за товарните влакове да се запазят предварително установени влакови маршрути, които да се разпределят чрез обслужване на едно гише, създадено съгласно член 13 от посочения регламент. Това води до очевидни последици за инфраструктурния капацитет на заинтересованата държава членка. Освен това обстоятелството, че съгласно член 5, параграф 3 от този регламент предвидената в Регламента за железопътния товарен превоз процедура за избор на допълнителни коридори за товарен превоз взима предвид въпроса дали създаването на коридор налага несъразмерна тежест на държавата членка, както и обстоятелството, че както се посочва в член 5, параграф 4

от посочения регламент, дадена държава членка не е задължена да участва, ако има железопътна мрежа с междурелсие, различно от това на основната железопътна мрежа на Съюза, доказва, че създаването на коридор за железопътен товарен превоз води до значителни конкретни последици за съответната държава членка.

134. Според Обединеното кралство, за да засегне територията на държава членка по смисъла на член 172, втора алинея ДФЕС, даден проект от общ интерес не трябва непременно да води до създаване на нова инфраструктура. Доказателство за това е обстоятелството, че коридорите на основната мрежа, които по силата на член 42, параграф 1 от Регламента за ТЕМ-Т са инструмент за улесняване на координираното създаване на основната мрежа, не изискват сами по себе си изграждане на нови инфраструктури. Създаването на тези коридори обаче не се изключва от определението за проект от общ интерес, който се отнася до територията на дадена държава членка по смисъла на член 172, втора алинея ДФЕС.

135. Според Парламента положения, при които насоките и проектите от общ интерес се отнасят до територията на държава членка по смисъла на тази разпоредба, могат да съществуват само ако инфраструктурен проект е в пряка връзка с територията. Разширителното тълкуване на това понятие би довело до извода, че се изисква получаване на одобрение от всяка държава членка за всяка мярка по подобряване на функционирането на трансевропейските мрежи, тъй като по дефиниция всяка мярка от това естество трябва да се прилага на територията на държавите членки. Парламентът и Съветът цитират решение Испания/Съвет [58], в което по отношение на член 192, параграф 2, буква б) ДФЕС, който предвижда изключителна процедура за гласуване по мерките относно градоустройството и устройството на територията и земеползването по отношение на опазването на околната среда, Съдът приема, че мерки, които не регламентират реализирането на специални инфраструктурни проекти, са с общ характер и следователно не изискват прибягване до изключителна процедура. Това е така и за „мерки, които […] макар да налагат определени ограничения на начина на използване на земите на държавите членки не регламентират използването, което са предвидили за тях“ [59].

136. Парламентът прави паралел с първоначалните коридори за железопътен товарен превоз и посочва, че в конкретния случай не може да съществува дори подобна непряка връзка, понеже нищо не може да се приеме за налагащо каквото и да било ограничение за използването на земите, тъй като единствената цел на тези коридори е координирането между управителите на инфраструктурата и създаването на обслужване на едно гише за постигане на конкурентоспособен товарен превоз.

137. Освен това Парламентът счита, че първоначалните коридори за железопътен превоз не могат да засегнат територията на Обединеното кралство, доколкото загубата на контрол върху предоставянето на капацитети, както се посочва от тази държава членка, е само чисто оперативна преценка. Задължението за управителя на инфраструктурата да се консултира с други относно предоставянето на влакови маршрути не се отнася до територията на държава членка.

138. Съветът от своя страна счита, че връзката с територията на държавата членка съществува единствено когато разглежданият инфраструктурен проект има пряко отношение към територията на тази държава, т.е. че той има конкретни последици върху автономността на последната при градоустройството и устройството на територията ѝ. Случаят не е такъв за първоначалните коридори за железопътен товарен превоз, които не водят до ремонтни работи, каквото за сметка на това може да бъде положението за коридорите на основната мрежа.

58 — C-36/98, EU:C:2001:64.

59 — Точка 53.

139. Това изискване относно инфраструктурите произтича пряко от член 170 ДФЕС и е от съществено значение за установяването на трансевропейските мрежи. Според Съвета член 172, втора алинея ДФЕС, който определя процедурата за вземане на решение, трябва да се тълкува ограничително.

2. Моята преценка

140. Член 172, първа алинея ДФЕС предвижда процедура по съвместно вземане на решение след консултация с Икономическия и социален комитет и Комитета на регионите. В случай обаче, че актът, предмет на тази процедура, засяга насоките или проектите от общ интерес, които се отнасят до територията на дадена държава членка, е необходимо одобрението на тази държава членка.

141. Следователно второто основание ме кара на първо място да разгледам въпроса дали продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2 отговаря на понятието „проект от общ интерес“ по смисъла на член 172, втора алинея ДФЕС и на второ място — дали се отнася до територията на Обединеното кралство по смисъла на тази разпоредба.

а) Относно въпроса дали продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз попада в обхвата на понятието за проект от общ интерес

142. Напомням, че Регламентът за ТЕМ-Т, който определя насоките на Съюза за развитието на ТЕМ-Т, посочва проектите от общ интерес[60]. Последните допринасят за реализирането на ТЕМ-Т. Освен това те съответстват на определените в насоките приоритети[61], по-специално на общите приоритети, установени в член 10 от Регламента за ТЕМ-Т, както и, което тук е от значение, на приоритетите относно развитието на железопътните инфраструктури, изброени в член 13 от този регламент.

143. За да бъде определен като такъв, даден проект от общ интерес следователно трябва да отговаря на определената в Регламента за ТЕМ-Т рамка. В това отношение член 3, буква а) от него дефинира проект от общ интерес като „всеки проект, осъществяван съгласно изискванията и в съответствие с разпоредбите на [този] регламент“.

144. Член 7 от Регламента за ТЕМ-Т предоставя няколко допълнителни елемента за по-ясно определяне на това понятие. Всъщност в параграф 1 се посочва, че „[п]роектите от общ интерес допринасят за развитието на [ТЕМ-Т] чрез изграждането на нова транспортна инфраструктура, възстановяването и модернизацията на съществуващата транспортна инфраструктура и чрез мерки, стимулиращи ефикасното използване на ресурсите на мрежата“.

145. Освен това член 7, параграф 2 от този регламент уточнява, че проектите от общ интерес трябва да допринасят за постигане на целите, попадащи в обхвата на най-малко две от четирите категории, посочени в член 4 от посочения регламент, да са в съответствие с глава II от него и освен това, ако се отнасят до основната мрежа, да са в съответствие и с глава III от него, да са икономически целесъобразни въз основа на социално-икономически анализ „разходи-ползи“ и да имат европейска добавена стойност. Четирите посочени в член 4 от Регламента за ТЕМ-Т категории са сближаване, ефикасност, устойчивост и увеличаване на ползите за потребителите на мрежата.

60 — Вж. член 1, параграфи 1 и 2 от този регламент.

61 — Вж. съображение 20 от посочения регламент.

146. С оглед на всички гореизложени елементи следва да се разгледа въпросът дали първоначалният коридор за железопътен товарен превоз 2 може да се определи като „проект от общ интерес“ по смисъла на член 172, втора алинея ДФЕС.

147. Що се отнася до член 7, параграф 1 от Регламента за ТЕМ-Т, Парламентът, Съветът и Комисията според мен правят твърде ограничителен прочит на тази разпоредба. Те считат по същество, че даден проект от общ интерес непременно означава изграждане или развитие на железопътните инфраструктури, какъвто не е случаят при първоначалните коридори за железопътен товарен превоз.

148. Както посочих в точки 105—111 от настоящото заключение, установяването и развитието на трансевропейските мрежи не се ограничава с изграждане на нови инфраструктури. Следователно това е така и за проектите от общ интерес, доколкото те допринасят за реализирането на тези мрежи.

149. Текстът на член 7, параграф 1 от Регламента за ТЕМ-Т подкрепя това виждане, тъй като освен изграждане на нови инфраструктури, той посочва също така, че проектите от общ интерес допринасят за развитието на ТЕМ-Т благодарение на мерки, стимулиращи ефикасното използване на ресурсите на мрежата. В останалата си част текстът е напълно съгласуван с член 2, параграф 1 от този регламент, който посочва, че ТЕМ-Т обхваща транспортна инфраструктура и телематични приложения, както и „мерки за насърчаване на ефективното управление и използване на тази инфраструктура и даващи възможност за устойчиви и ефективни транспортни услуги“. Сред тези мерки ще цитирам изброените в член 32 от посочения регламент, който предвижда, че държавите членки обръщат особено внимание на проекти от общ интерес, осигуряващи ефикасни услуги за товарен превоз, чрез които се използва инфраструктурата на широкообхватната мрежа и които допринасят за намаляването на емисиите на въглероден диоксид и на други негативни последици за околната среда с цел по-специално подобряване на устойчивото използване на транспортната инфраструктура, включително нейното ефикасно управление, улесняване на услугите за мултимодални транспортни операции, включително на необходимите съпътстващи информационни потоци, и подобряване на сътрудничеството между доставчиците на транспортни услуги, както и анализиране и предоставяне на информация за характеристиките и показателите на автомобилния парк, административните изисквания и човешките ресурси.

150. Налага се изводът, че определението на „проекти с общ интерес“ не се ограничава до проекти, за които е необходимо изграждане или преобразуване на инфраструктури. Това определение излиза извън тези рамки и включва по-специално мерки, позволяващи координирано и съгласувано управление и използване на тези инфраструктури, което е крайната цел на първоначалните коридори за железопътен товарен превоз. Подобен подход е напълно логичен, доколкото за постигане на оптимално функциониране на ТЕМ-Т изграждането или физическото подобрение на инфраструктури никак не е достатъчно и непременно трябва да бъде придружено от ефективно управление и използване.

151. Освен това според мен не подлежи на съмнение, че създаването на допълнителни коридори за железопътен товарен транспорт, каквото е продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2, отговаря на посочените в член 4 от Регламента за ТЕМ-Т цели, по-специално тези за сближаване и ефикасност.

152. Всъщност, както вече посочих, създаването на коридори има за цел да засили икономическото, социалното и териториалното сближаване на територията на Съюза, като по-специално подчертава оперативната съвместимост и свързаността [62]. Освен това целта на развитието на коридори за железопътен товарен превоз е предоставянето на услуги за товарен превоз при добри условия и които да бъдат надеждни [63]. Тази цел съвпада с тази, посочена в член 4, буква г) от Регламента за ТЕМ-Т, а именно увеличаване на ползите за потребителите на ТЕМ-Т.

153. Освен това съгласно член 4 от Регламента за железопътния товарен превоз изборът на допълнителни коридори за железопътен товарен превоз и промяната им се извършват, като се вземат предвид няколко критерия. По-специално в точка б) от него се предвижда, че при избора трябва да се вземат предвид съгласуваността между коридора за товарен превоз и ТЕМ-Т, коридорите в рамките на ERTMS и/или определените от RNE коридори. В точка в) се посочва, че за избора трябва да се отчете и интегрирането на проекти на основната мрежа в коридора за товарен превоз. Следователно според мен коридорите за железопътен товарен превоз непременно трябва да отговарят на изискванията по глава II от Регламента за ТЕМ-Т относно широкообхватната мрежа и тези по глава III от него относно основната мрежа [64].

154. Освен това в рамките на избора на допълнителни коридори за железопътен товарен превоз е необходимо да се представи социално-икономически анализ, посочващ баланса на разходите и ползите, очаквани от създаването на тези коридори [65].

155. Накрая, по отношение на европейската добавена стойност, каквато трябва да представлява даден проект от общ интерес [66], тя се определя като „стойността на даден проект, която в допълнение към потенциалната стойност за съответната държава членка сама по себе си води до значително подобрение или на транспортните връзки, или на транспортните потоци между държавите членки, което може да бъде демонстрирано посредством подобрения в сферата на ефективността, устойчивостта, конкурентоспособността или сближаването, в съответствие с целите, посочени в член 4 [от Регламента за ТЕМ-Т]“ [67]. С оглед на определените в член 4 от Регламента за железопътния товарен превоз критерии и обосновката на коридорите за товарен превоз, както посочих в точки 97 и 98 от настоящото заключение, смятам, че допълнителните коридори за железопътен товарен превоз, каквото е продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2, гарантирано водят до подобно подобрение.

156. Следователно с оглед на изложеното считам, че продължението на първоначалните коридори за железопътен товарен превоз следва да се определи като „проект от общ интерес“ по смисъла на член 172, втора алинея ДФЕС.

б) Относно въпроса дали продължението на първоначалните коридори за железопътен товарен превоз се отнася до територията на държава членка

157. Член 172, втора алинея ДФЕС предвижда, че насоките и проектите от общ интерес, които се отнасят до територията на дадена държава членка, изискват одобрението на последната.

62 — Вж. съображения 5, 9 и 11 от Регламента за железопътния товарен превоз.

63 — Вж. съображения 3 и 4 от този регламент.

64 — Съгласно член 38 от Регламента за ТЕМ-Т основната мрежа се състои от тези части на широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение, като развитието на първата непременно се извършва съгласно необходимите изисквания за втората.

65 — Вж. член 4, буква г) от Регламента за железопътния товарен превоз.

66 — Член 7, параграф 2, буква г) от Регламента за ТЕМ-Т.

67 — Вж. член 3, буква г) от този регламент.

158. Според мен изборът да се въведе право на вето за засегнатата държава членка се обяснява с факта, че политиката на трансевропейските мрежи включва териториални аспекти и следователно в определена степен засяга устройството на територията, което е традиционно свързано със суверенитета на държавите членки.

159. Както посочих в точки 132—139 от настоящото заключение, страните спорят какво тълкуване следва да се даде на израза „които се отнасят до територията на държава членка“, съдържащ се в член 172, втора алинея ДФЕС.

160. Според мен използваните в тази разпоредба понятия са ясни и не търпят никакво тълкуване. Щом даден проект, определен като такъв „от общ интерес“, се отнася до територията на държава членка, е необходимо одобрението на последната за изпълнението на този проект. Всъщност проектите от общ интерес, както посочих в предишните точки, предвиждат цяла поредица от мерки по отношение на заинтересованата държава членка, които непременно имат отражение върху нейната територия.

161. Употребата от създателите на Договора за функционирането на ЕС на напълно ясните понятия като израза „които се отнасят до територията на държава членка“ не създава необходимост от тълкуване, различно от автентичния им смисъл.

162. В конкретния случай продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2, оспорвано в настоящата жалба, се отнася до участък от Лондон до Глазгоу. Следователно е безспорно, че този проект от общ интерес се отнася до територията на Обединеното кралство по смисъла на член 172, втора алинея ДФЕС. Така че за посочения проект от общ интерес е трябвало да бъде изискано одобрението на тази държава членка, какъвто не е случаят по настоящото дело.

163. С оглед на всички изложени съображения считам, че второто основание на Обединеното кралство, изведено от нарушение на изискването за одобрение по силата на член 172, втора алинея ДФЕС, е основателно.

B – *Заключителни бележки*

164. Смятам за уместно да уточня, че различен анализ на делото във всички случаи би довел до идентично решение.

165. Всъщност, ако допуснем, че продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2 е прието на базата на правилно правно основание, а именно член 91 ДФЕС, за което одобрението на съответната държава членка не би било необходимо във никакъв случай, това не променя обстоятелството, че член 29 и приложение II към спорния регламент трябва да бъдат отменени.

166. Припомням също така, че Регламентът за железопътния товарен превоз предвижда много точна процедура за избор и промяна на допълнителните коридори за железопътен товарен превоз. В член 5, параграф 3 от този регламент по-специално се посочва, че „ако след като е представила социално-икономически анализ, държава членка счита, че създаването на коридор за товарен превоз не би било в интерес на кандидатите, които вероятно биха използвали коридора за товарен превоз, или не би осигурило значителни социално-икономически ползи, или би довело до несъразмерна тежест, съответната държава членка не е задължена да участва, както е посочено в параграфи 1 и 2 от настоящия член, при условие че бъде прието решение на

Комисията в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 21, параграф 2“. Освен това член 5, параграф 5 от посочения регламент уточнява, че „[с]ъздаването на коридор за товарен превоз се предлага от съответните държави членки“. Следователно коридорът за товарен превоз може да бъде създаден по тяхно желание.

167. В конкретния случай в съответствие с тези разпоредби Обединеното кралство започва процедура относно продължението на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2 до Лондон [68].

168. Тази държава членка обаче не е направила никакво предложение относно продължение до Глазгоу, нито социално-икономически анализ, който в конкретния случай да докаже ползите от подобно продължение. Обединеното кралство смята, че спрямо продължението е трябвало да бъдат приложени процедурите, предвидени в Регламента за железопътния товарен превоз [69]. Както разбирам, според Съвета не е необходимо да се спазва специално предвидената в член 5 от този регламент процедура [70]. Комисията от своя страна счита, че предвид обстоятелствата по делото не е от голямо значение, че съществува специална процедура за промяна на първоначалните коридори за железопътен товарен превоз [71].

169. В това отношение следва да се напомни, че Федерална република Германия, както и Република Латвия в рамките на производството по приемането на спорния регламент са изразили загрижеността си относно неспазването на предвидената в Регламента за железопътния товарен превоз процедура за промяна на първоначалните коридори за железопътен товарен превоз [72].

170. Налага се изводът, че член 29 от спорния регламент и приложение II към него, които целят промяна на първоначалния коридор за железопътен товарен превоз 2, са приети, без да се спази процедурата, предвидена в член 5 от Регламента за железопътния товарен превоз.

171. Нарушаването на тази процедура води единствено до отмяна на член 29 от спорния регламент и на приложение II към него, доколкото безспорно съставлява съществено процесуално нарушение по смисъла на член 263, втора алинея ДФЕС. Всъщност грешката в избора на процедурата за вземане на решение лишава Обединеното кралство от правото му да упражни влияние върху самото съдържание на тези разпоредби.

VI – **Заключение**

172. Предвид всички изложени по-горе съображения предлагам на Съда:

1) да отмени член 29 от Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010 и приложение II към него.

2) да осъди Европейския парламент и Съвета на Европейския съюз да заплатят съдебните разноски, като Европейската комисия понася направените от нея съдебни разноски.

68 — Вж. точка 23 и сл. от жалбата на Обединеното кралство, както и точка 33 от писмената защита на Съвета.

69 — Вж. точка 12 от писмения отговор на Обединеното кралство на становището на Комисията като встъпила страна.

70 — Вж. точка 42 от писмената защита на Съвета.

71 — Вж. точка 39 от становището на Комисията като встъпила страна.

72 — Вж. документ 16096/13 ADD 2 на Съвета.