Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
YVES BOT
esitatud 3. septembril 2015 [1]

Kohtuasi C-121/14

Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik
versus
Euroopa Parlament,

Euroopa Liidu Nõukogu

Tühistamishagi — ELTL artikkel 91 — ELTL artikkel 170 ja järgmised artiklid — Transport — Üleeuroopalised transpordivõrgud — Euroopa ühendamise rahastu — Raudtee-kaubaveokoridoride pikendamine Londonist kaugemale — Ühishuviprojekt, mis nõuab asjassepuutuva liikmesriigi nõusolekut

1. Oma kaebusega palub Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik Euroopa Kohtul tühistada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määruse (EL) nr 1316/2013, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu, muudetakse määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010,[2] artikkel 29 ja II lisa, peamiselt põhjusel, et esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride pikendamisega, mis on nendes sätetes ette nähtud, on tahetud saavutada ELTL artiklis 170 seatud eesmärke ning sellest tulenevalt oleks need tulnud vastu võtta kooskõlas ELTL artiklitega 171 ja 172.

I. **Õiguslik raamistik**

A. *EL toimimise leping*

2. ELTL artikkel 91 sätestab järgmist:

„1. Euroopa Parlament ja nõukogu, toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ning pärast konsulteerimist majandus- ja sotsiaalkomitee ning regioonide komiteega, kehtestavad transpordi iseärasusi arvesse võttes artikli 90 rakendamiseks:

a) ühised eeskirjad, mida kohaldatakse liikmesriigi territooriumile või sealt välja kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes, samuti läbi ühe või mitme liikmesriigi territooriumi kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes;

b) tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigis transporditeenuseid osutada mitteresidentidest vedajad;

1 — Algkeel: prantsuse.

2 — ELT L 348, lk 129, edaspidi „vaidlusalune määrus”.

c) meetmed transpordi ohutuse tõhustamiseks;

d) kõik muud asjakohased sätted.

2. Lõikes 1 osutatud meetmete vastuvõtmisel võetakse arvesse juhtumeid, mil nende kohaldamine võiks tõsiselt kahjustada teatud piirkondade elatustaset ja tööhõivet, samuti transpordiobjektide haldamist."

3. XVI jaotises „Üleeuroopalised võrgud" sätestab ELTL artikkel 170:

„1. Selleks et aidata saavutada artiklites 26 ja 174 märgitud eesmärke ning võimaldada liidu kodanikel, majandustegevuses osalejatel ning regionaalsetel ja kohalikel kogukondadel saada täit kasu sisepiirideta ala rajamisest, aitab liit kaasa üleeuroopaliste võrkude rajamisele ja arendamisele transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika infrastruktuuri valdkonnas.

2. Avatud ja konkurentsile rajatud turgude süsteemis on liidu meetmed suunatud kaasa aitama üksikriikide võrkude omavahelisele ühendamisele ja koostoimimisvõimele, samuti niisuguste võrkude kasutamise võimalusele. Eelkõige võetakse arvesse vajadust siduda saared, raskesti ligipääsetavad ja perifeersed piirkonnad liidu keskregioonidega."

4. Lisaks näeb ELTL sama jaotise alla kuuluva artikli 171 lõige 1 ette:

„1. Selleks et saavutada artiklis 170 seatud eesmärke, liit:

— sätestab suunised, mis hõlmavad üleeuroopaliste võrkude valdkonnas kavandatud eesmärke, prioriteete ja üldmeetmeid; need suunised määravad kindlaks ühist huvi pakkuvad projektid;

— rakendab kõiki meetmeid, eriti tehnilise standardimise valdkonnas, mis võivad osutuda tarvilikuks niisuguste võrkude koostoimimisvõime tagamiseks;

— võib toetada eelkõige teostatavusuuringute, laenutagatiste või intressitoetuste näol liikmesriikide rahastatavaid ühist huvi pakkuvaid projekte, mis on kindlaks määratud esimeses taandes märgitud suuniste raames; liit võib samuti kaasa aidata transpordi infrastruktuuri alaste eriprojektide rahastamisele liikmesriikides artikli 177 kohaselt loodud Ühtekuuluvusfondi kaudu.

Liidu tegevus võtab arvesse projektide potentsiaalset majanduslikku elujõulisust."

5. Viimaks on ELTL artiklis 172, mis kuulub samuti üleeuroopalisi võrke käsitleva XVI jaotise alla, sätestatud järgmist:

„Parlament ja nõukogu võtavad vastu artikli 171 lõikes 1 märgitud suunised ja muud meetmed, toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ning pärast konsulteerimist majandus- ja sotsiaalkomitee ning regioonide komiteega.

Suuniste ja ühist huvi pakkuvate projektide puhul, mis on seotud mingi liikmesriigi territooriumiga, on nõutav asjassepuutuva liikmesriigi heakskiit."

B. *Raudteekaubaveo määrus*

6. ELTL artikli 91 alusel vastu võetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. septembri 2010. aasta määruse (EL) nr 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta [3] eesmärk on kehtestada rahvusvaheliste raudteekoridoride loomise ja organiseerimise eeskirjad, eesmärgiga luua Euroopa konkurentsivõimeline raudteevõrgustik kaubaveoks. Selleks sätestab see määrus kaubaveokoridoride valiku, organiseerimise, haldamise ja neisse tehtavate soovituslike investeeringute kavandamise eeskirjad. [4]

7. Raudteekaubaveo määruse artikli 2 lõike 2 punkti a kohaselt on mõiste „kaubaveokoridor" – kõik liikmesriikide ja, kui see on asjakohane, Euroopa kolmandate riikide territooriumil asuvad või nende vahelised vastavalt määratud raudteeliinid, sealhulgas raudtee-parvlaevaliinid, mis ühendavad põhiliinil paiknevat kahte või enamat terminali ning, kui see on asjakohane, neid ühendavaid ümbersõiduteid ja koridori osi, sealhulgas raudteeinfrastruktuur ja selle juurde kuuluvad seadmed ja raudteeteenused kooskõlas direktiivi 2001/14/EÜ artikliga 5[[5]]".

8. Raudteekaubaveo määruse II peatükk sätestab rahvusvaheliste raudteekoridoride kindlaksmääramise ja haldamise. Kõnealuse määruse nimetatud peatükis sisalduv artikkel 3 on sõnastatud järgmiselt:

„Lisas osutatud liikmesriigid loovad lisas sätestatud tähtajaks esialgsed kaubaveokoridorid. Asjaomased liikmesriigid teatavad komisjonile kaubaveokoridoride loomisest."

9. Nimetatud määruse lisas on ette nähtud:

	Liikmesriigid	Põhiliinid ([1])	Kaubaveokoridoride loomine
[...]	[...]	[...]	[...]
„Põhjameri – Vahemeri"	NL, BE, LU, FR ja UK(+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)- London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	Hiljemalt 10. novembriks 2013
[...]	[...]	[...]	[...]

([1]) „/" tähistab alternatiivseid liine. Kooskõlas [üleeuroopalise transpordivõrgu (edaspidi „TEN-T")] suunistega tuleks Atlandi ookeani ja Vahemere koridore tulevikus täiendada kaubaraudtee teljega Sines/Algeciras-Madrid-Pariis, mis ületab peatunneli kaudu Kesk-Püreneed.

3 — ELT L 276, lk 22 ja parandus ELT 2012, L 325, lk 19. Vaidlusaluse määrusega muudetud määrus, edaspidi „raudteekaubaveo määrus".

4 — Vt määruse artikli 1 lõike 1 esimene lõik.

5 — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT L 75, lk 29; ELT eriväljaanne 07/05, lk 404).

(+) Ristiga märgitud teed + lisatakse vastavatesse koridoridesse hiljemalt kolm aastat pärast käesolevas tabelis sätestatud rajamise kuupäeva. Artikli 8 ja artikli 13 lõike 1 kohaselt määratletud olemasolevaid struktuure kohandatakse vastavates koridorides täiendavate liikmesriikide ja infrastruktuuri-ettevõtjate osalusel. Need kaasamised põhinevad turu-uuringutel ja neis võetakse arvesse olemasoleva reisijate- ja kaubaveo aspekte määruse artikli 14 lõikega 3.

(*) Tärniga märgitud teed * lisatakse vastavatesse koridoridesse hiljemalt viis aastat pärast käesolevas tabelis sätestatud rajamise kuupäeva. Artikli 8 ja artikli 13 lõike 1 kohaselt määratletud olemasolevaid struktuure kohandatakse vastavates koridorides täiendavate liikmesriikide ja infrastruktuuri-ettevõtjate osalusel. Need kaasamised põhinevad turu-uuringutel ja neis võetakse arvesse olemasoleva reisijate- ja kaubaveo aspekte kooskõlas artikli 14 lõikega 3.

[…]"

10. Enne vaidlusaluse määrusega tehtud muudatust oli esialgne raudtee-kaubaveokoridor nr 2 järgmine:

„2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam-Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]	Hiljemalt 10. novembriks 2013"

11. Raudteekaubaveo määruse artiklites 4–6 on kehtestatud raudtee-kaubaveokoridoride edasise loomise kriteeriumid, koostatud eeskirjad nende koridoride valikuks ja muutmiseks. Nendes on ette nähtud:

„Artikkel 4

Kaubaveokoridoride edasise valiku kriteeriumid

Artiklis 5 osutatud kaubaveokoridoride edasisel valikul ja artiklis 6 osutatud kaubaveokoridoride muutmisel võetakse arvesse järgmisi kriteeriume:

a) kas kaubaveokoridor läbib vähemalt kolme liikmesriigi territooriumi või kahe liikmesriigi territooriumi, kui kaubaveokoridori kaudu teenindatavate raudteeterminalide vaheline kaugus on suurem kui 500 km;

b) kaubaveokoridori vastavus TEN-T-ile, [European Rail Traffic Management System (ERTMS)][6] koridoridele ja/või [RailNetEurope (RNE)][7] raames määratletud koridoridele;

c) TEN-T prioriteetsete projektide integreerimine kaubaveokoridoriga;

d) kaubaveokoridori loomisest tulenevate sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude vaheline tasakaal;

e) liikmesriikide kavandatavate kõigi kaubaveokoridoride ühilduvus, et luua Euroopa konkurentsivõimelise kaubaveo raudteevõrgustik;

f) raudteekaubaveo areng ning kaubaveokoridori kasutamine suurteks kaubavoogudeks ja -vedudeks;

6 — ERTMS on süsteem raudteeliikluse juhtimise ühtlustamiseks, mis hõlmab ka rongituvastust raudteedel.

7 — RNE on 2004. aastal asutatud ühing, mis ühendab taristuettevõtjaid.

g) vajadusel parem vastastikune ühendus liikmesriikide ja Euroopa kolmandate riikide vahel;

h) taotlejate huvi kaubaveokoridori vastu;

i) hea ühenduse olemasolu teiste veoliikidega, eelkõige tänu terminalide piisavale võrgule, sealhulgas nii meresadamad kui ka siseveesadamad.

Artikkel 5

Edasine kaubaveokoridoride valik

1. Iga liikmesriik, kellel on ühisel piiril teise liikmesriigiga piiriületuskoht, kus raudtee ületab piiri, osaleb vähemalt ühe kaubaveokoridori loomisel, välja arvatud juhul, kui see nõue on juba artikli 3 kohaselt täidetud.

2. Olenemata lõikest 1 osaleb liikmesriik teise liikmesriigi taotlusel kaubaveokoridori loomisel, nagu on osutatud kõnealuses lõikes, või olemasoleva koridori pikendamisel, et võimaldada naaberliikmesriigil täita nimetatud lõikest tulenevat kohustust.

3. Ilma et see piiraks direktiivi 91/440/EMÜ[8] artiklist 7 tulenevaid liikmesriikide kohustusi, kui liikmesriik pärast talle esitatud sotsiaal-majanduslikku analüüsi leiab, et kaubaveokoridori loomine ei oleks seda kaubaveokoridori tõenäoliselt kasutavate taotlejate huvides või see ei tooks märkimisväärset sotsiaal-majanduslikku kasu või sellega kaasneks ebaproportsionaalne koormus, ei ole asjaomane liikmesriik kohustatud osalema käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 osutatud protsessides, kui sellise otsuse teeb komisjon, kes toimib vastavalt artikli 21 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele.

4. Kui liikmesriigil on raudteevõrgustik, mille rööpmevahe on erinev liidusisese peamise raudteevõrgustiku rööpmevahest, ei ole see liikmesriik kohustatud osalema lõigetes 1 ja 2 osutatud protsessides.

5. Kaubaveokoridori loomiseks teevad ettepaneku asjaomased liikmesriigid. Selleks saadavad nad ühiselt komisjonile eelkokkuleppe, milles sisaldub pärast asjaomaste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja taotlejatega konsulteerimist koostatud ettepanek, võttes arvesse artiklis 4 sätestatud kriteeriume.

Lõigete 1 ja 2 kohaste kohustuste täitmiseks saadavad asjaomased liikmesriigid ühiselt komisjonile eelkokkuleppe hiljemalt 10. novembriks 2012.

6. Komisjon analüüsib vastavalt lõikes 5 osutatule kaubakoridori loomise kohta tehtud ettepanekuid ning võtab hiljemalt 9 kuu möödumisel vastava ettepaneku esitamisest artikli 21 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetluse kohaselt vastu otsuse selle kohta, kas ettepanek on kooskõlas käesoleva artikliga.

7. Asjaomased liikmesriigid loovad kaubaveokoridori hiljemalt kahe aasta möödumisel lõikes 6 osutatud komisjoni otsusest.

8 — Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT L 237, lk 25; ELT eriväljaanne 07/01, lk 341).

Artikkel 6

Kaubaveokoridoride edasine muutmine

1. Artiklis 5 osutatud kaubaveokoridore võib muuta asjaomaste liikmesriikide poolt pärast asjaomaste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja taotlejatega konsulteerimist komisjonile esitatava ühise ettepaneku alusel.

2. Komisjon võtab ettepaneku suhtes vastavalt artikli 21 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele vastu otsuse, võttes arvesse artiklis 4 sätestatud kriteeriume."

C. TEN-T määrus

12. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL[9] võeti vastu ELTL artikli 172 alusel. TEN-T määruse artikli 1 lõigete 1 ja 2 kohaselt on selle esemeks kehtestada suunised, millega arendatakse TEN-T, mis koosneb kahetasandilisest struktuurist, mis hõlmab üldvõrku ja põhivõrku, millest viimane luuakse üldvõrgu baasil; ning määrata kindlaks ühishuviprojektid ja üksikasjalikud nõuded, mida peab TEN-T taristu haldamiseks täitma.

13. Määruse artikkel 2 näeb ette:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse [TEN-T] suhtes, nagu see on ära toodud I lisas sisalduvatel kaartidel. [TEN-T] hõlmab transporditaristut ja telemaatilisi rakendusi ning meetmeid, millega tõhustatakse kõnealuse taristu haldamist ja kasutamist ning võimaldatakse jätkusuutlike ja tõhusate transporditeenuste loomist ja osutamist.

2. [TEN-T] taristu koosneb raudtee-, sisevee-, maantee-, mere-, lennu- ja mitmeliigilise transpordi taristutest, nagu see on kindlaks määratud II peatüki vastavates jagudes."

14. Vastavalt TEN-T määruse artikli 3 punktile a on „ühishuviprojekt" projekt, mis viiakse läbi selles määruses sätestatud nõuete kohaselt ja kooskõlas selle sätetega.

15. Nimetatud määruse artikli 5 lõike 1 punktis a on märgitud, et TEN-T planeeritakse, arendatakse ja käitatakse ressursitõhusalt olemasoleva transporditaristu arendamise, täiustamise ja hooldamise abil.

16. TEN-T määruse artikli 6 kohaselt arendatakse TEN-T järk-järgult, eelkõige rakendades sidusa ja läbipaistva metoodilise lähenemisviisi abil selle võrgu kahetasandilist struktuuri, mis koosneb üld- ja põhivõrgust. Üldvõrk koosneb TEN-T kõigist olemasolevatest ja planeeritavatest transporditaristutest ning hõlmab kõnealuse taristu tõhusat, sotsiaalselt ja ökoloogiliselt jätkusuutlikku kasutamist edendavaid meetmeid. Põhivõrk koosneb üldvõrgu neist osadest, mis on TEN-T arendamise eesmärkide saavutamiseks strateegiliselt kõige tähtsamad. Need võrgud määratakse kindlaks ja neid arendatakse selle määruse II ja III peatüki kohaselt.

17. Selle määruse artikkel 7 on sõnastatud järgmiselt:

„Ühishuviprojektid aitavad [TEN-T] arendamisele kaasa uue transporditaristu rajamise, olemasoleva transporditaristu taastamise ja ajakohastamise ning võrgu ressursitõhusat kasutamist edendavate meetmetega.

9 — ELT L 348, lk 1. Määrust on muudetud komisjoni 17. jaanuari 2014. aasta delegeeritud määrusega (EL) nr 473/2014 (ELT L 136, lk 10, edaspidi „TEN-T määrus").

2. Ühishuviprojekt peab:

a) aitama saavutada eesmärke, mis kuuluvad artiklis 4 esitatud neljast valdkonnast vähemalt kahte;

b) olema kooskõlas II peatükiga ning põhivõrgu puhul lisaks ka III peatükiga;

c) olema sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude analüüsi põhjal majanduslikult elujõuline;

d) olema Euroopa jaoks lisaväärtusega.

3. Ühishuviprojekt võib hõlmata kogu projektitsüklit, sealhulgas teostatavusuuringuid, loa taotlemise menetlusi, rakendamist ja hindamist.

[...]"

18. TEN-T määruse artikli 32 punktis a, mis kuulub üldvõrku käsitleva II peatüki alla, on märgitud, et liikmesriigid pööravad erilist tähelepanu ühishuviprojektidele, millega tagatakse tõhusad üldvõrgu taristut kasutavad kaubaveoteenused ja aidatakse vähendada CO^2-heidet ning muid negatiivseid keskkonnamõjusid ning mille eesmärk on soodustada transporditaristu säästvat kasutamist, sealhulgas selle tõhusat haldamist.

19. Selle määruse artiklis 42 on sätestatud:

„1. Põhivõrgukoridorid on põhivõrgu kooskõlastatud rakendamist lihtsustavad vahendid. Ressursitõhusa mitmeliigilise transpordi saavutamiseks, aidates niiviisi suurendada ühtekuuluvust parema territoriaalse koostöö kaudu, keskenduvad põhivõrgukoridorid järgmisele:

a) transpordiliikide integreerimine;

b) koostalitlusvõime ja

c) taristu kooskõlastatud arendamine, eelkõige piiriülestes lõikudes ja kitsaskohtades.

2. Põhivõrgukoridoride abil on liikmesriikidel võimalik saavutada kooskõlastatud ja sünkroniseeritud lähenemisviis taristu investeeringutele, et läbilaskevõimet kõige tõhusamalt juhtida. Põhivõrgukoridorid toetavad koostalitlusvõimeliste liikluskorraldussüsteemide ning kui see on asjakohane, innovatsiooni ja uute tehnoloogiate ulatuslikku kasutamist."

20. Selle määruse artikkel 43 määratleb põhivõrgukoridorid järgmiselt:

„1. Põhivõrgukoridorid hõlmavad kõige tähtsamaid põhivõrgu kaugtranspordivoogusid ja eelkõige on nende eesmärk parandada piiriüleseid ühendusi liidus.

2. Põhivõrgukoridorid on mitmeliigilised ning on avatud kõigile käesoleva määrusega hõlmatud transpordiliikidele. Nad ületavad vähemalt kahe riigi piire ja hõlmavad võimaluse korral vähemalt kolme transpordiliiki, sealhulgas vajaduse korral meremagistraale."

21. Vastavalt TEN-T määruse artikli 44 lõikele 1 on põhivõrgukoridoride loetelu sätestatud vaidlusaluse määruse lisa I osas. Liikmesriigid osalevad TEN-T määruse IV peatükis sätestatu kohaselt nendes põhivõrgukoridorides.

22. Selle määruse artiklid 45–47 kehtestavad põhivõrgukoridoride juhtimisstruktuuri, et hõlbustada nende kooskõlastatud rakendamist, kokkuleppel asjaomaste liikmesriikidega. Iga põhivõrgukoridori jaoks nimetatakse ametisse Euroopa koordinaator või koordinaatorid, keda abistab asjaomaste liikmesriikidega kokkuleppel loodud nõuandefoorum. Euroopa koordinaator koostab koos asjaomaste liikmesriikidega koridori tööplaani ja jälgib selle rakendamist.

23. Selle määruse artikkel 48 on sõnastatud järgmiselt:

„1. Põhivõrgukoridoride ja raudteekaubaveo koridoride vahel tagatakse piisav koordineerimine, nagu on sätestatud [raudteekaubaveo määruses], et vältida topelttööd, eelkõige tööplaanide kehtestamisel või töörühmade loomisel.

2. Käesoleva peatüki sätted ei piira [raudteekaubaveo määruses] sätestatud juhtimisstruktuuride rakendamist."

D. *Vaidlusalune määrus*

24. Vaidlusaluse määruse artiklis 1 on märgitud, et selle määruse ese on luua Euroopa ühendamise rahastu. Sellega määratakse kindlaks tingimused, meetodid ja menetlused liidu rahalise abi andmiseks üleeuroopalistele võrkudele eesmärgiga toetada ühishuviprojekte transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiataristu sektoris ning kasutada ära nende sektorite omavahelist võimalikku koostoimet.

25. Selle määruse artikli 2 punkti 1 kohaselt on „ühishuviprojekt" projekt, mis on määratletud TEN-T määruses, määruses (EL) nr 347/2013[10] või telekommunikatsioonitaristu valdkonna üleeuroopaliste võrkude suuniseid käsitlevas määruses.

26. Vaidlusaluse määruse I lisa I osa kehtestab muuhulgas põhivõrgukoridori „Põhjameri – Vahemeri". Ühendkuningriiki puudutavas osas on selles eelkõige ette nähtud järgmised ühendused:

— Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham,

— Birmingham – Felixstowe/London/Southampton,

— London – Lille – Brüssel.

27. Vaidlusaluse määruse artikkel 29 näeb ette, et raudteekaubaveo määrust muudetakse järgmiselt:

„[Raudteekaubaveo määruse] lisa asendatakse [vaidlusaluse] määruse II lisaga. Sellest tulenevalt kohaldatakse muudetud raudteeveokoridoride suhtes jätkuvalt [raudteekaubaveo määruse] sätteid."

28. Vaidlusaluse määruse II lisas asendab raudtee-kaubaveokoridor „Põhjameri – Vahemeri" esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2, mis kehtestati raudteekaubaveo määruse lisas enne selle muutmist vaidlusaluse määruse artikliga 29.[11]

29. Nõnda laiendati esialgset raudtee-kaubaveokoridori nr 2 kuni Glasgow'ni, lisades Ühendkuningriiki puudutavas osas Glasgow, Edinburgh', Southampton'i, Felixstowe'i ja Londoni.

10 — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2013. aasta määrus üleeuroopalise energiataristu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 1364/2006/EÜ ning muudetakse määrusi (EÜ) nr 713/2009, (EÜ) nr 714/2009 ja (EÜ) nr 715/2009 (ELT L 115, lk 39).

11 — Vt käesoleva ettepaneku punktid 9 ja 10.

II. **Seadusandlik menetlus, mille tulemusel võeti vastu vaidlusalune määrus**

30. Algselt ei osalenud Ühendkuningriik üheski esialgses raudteekaubaveo koridoris, mis olid ette nähtud raudteekaubaveo määrusega. Seejärel algatas ta sotsiaalmajanduslike uuringute põhjal täiendava raudteekaubaveo koridori loomise menetluse vastavalt selle määruse artiklile 5, et pikendada esialgset raudtee-kaubaveokoridori nr 2 la Manche'i tunneli kaudu Londonini.

31. Ühendkuningriik selgitab oma kaebuses, et vaidlusaluse määruse puhul nõustus ta selle määruse artiklis 1 esitatud põhimõtetega. Siiski esitati selle määruse vastuvõtmist puudutavatel läbirääkimistel ettepanek muuta esialgset raudtee-kaubaveokoridori nr 2, et pikendada seda kuni Glasgow'ni. Pikendamist Ühendkuningriik heaks ei kiitnud ning tema väitel ei toeta seda sotsiaalmajanduslik analüüs.

32. Seetõttu loobus Ühendkuningriik vaidlusaluse määruse vastuvõtmisel hääletamisest ja esitas 25. novembril 2013 avalduse, milles ta põhjendab, miks ta jättis hääletamata.[12] Lisaks esitasid ka Saksamaa Liitvabariik ja Läti Vabariik seisukohad, milles nad väljendasid kartust seoses esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride sellistel tingimustel pikendamisega.[13]

III. **Poolte nõuded**

33. Ühendkuningriik palub Euroopa Kohtul:

— tühistada vaidlusaluse määruse artikkel 29 ja II lisa osas, milles need sätted pikendavad esialgset raudtee-kaubaveokoridori nr 2 Londonist kaugemale, ja

— mõista kohtukulud välja parlamendilt ja nõukogult.

34. Parlament, nõukogu ning nende toetuseks menetlusse astunud komisjon paluvad Euroopa Kohtul:

— jätta kaebus rahuldamata ja

— mõista kohtukulud välja Ühendkuningriigilt.

IV. **Kaebuse vastuvõetavus, arvestades vaidlusaluse määruse osalise tühistamise nõuet**

35. Ühendkuningriik leiab, et vaidlusaluse määruse artikkel 29 ja selle II lisa on eraldiseisvad osad ning neid saab eraldada määruse ülejäänud osast. Seega täpsustab ta, et tema kaebuse eesmärk on selle määruse osaline tühistamine, st selle artikli 29 ja II lisa tühistamine.

36. Väljakujunenud kohtupraktika järgi on liidu õigusakti osaline tühistamine võimalik vaid juhul, kui need osad, mille tühistamist on nõutud, on ülejäänud aktist eraldatavad. Euroopa Kohus on samuti korduvalt otsustanud, et eraldatavuse nõue ei ole täidetud, kui õigusakti osalise tühistamisega muutub akti sisu.[14]

37. Parlament, nõukogu ja komisjon on nõus sellega, et Ühendkuningriigi esitatud osalise tühistamise nõue on vastuvõetav.

12 — Vt nõukogu dokument 16096/13 ADD 2 teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu, muudetakse määrust nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010".

13 — *Idem.*

14 — Kohtuotsus komisjon *vs.* parlament ja nõukogu (C-427/12, EU:C:2014:170, punkt 16 ja seal viidatud kohtupraktika).

38. Ma nõustun selle arvamusega.

39. Vaidlusaluse määruse artikkel 29 ja II lisa on tõepoolest kogu määrusest eraldatavad. Kui otsustatakse, et see artikkel ja see lisa on õigusvastased, ei lõppeks sellegipoolest kõnealuse määruse õiguslikud tagajärjed, kuivõrd selle määruse teistel sätetel on teine eesmärk kui kõnealusel artiklil ja lisal.

40. Nimelt on vaidlusaluse määruse põhisisu Euroopa ühendamise rahastu loomine, et kiirendada investeerimist üleeuroopalistesse võrkudesse.[15] Selleks on selles määruses kehtestatud tingimused, meetodid ja menetlused liidu rahalise abi andmiseks üleeuroopalistele võrkudele, eesmärgiga toetada ühishuviprojekte transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiataristu sektoris.[16]

41. Seevastu on vaidlusaluse määruse artikli 29 ja II lisa eesmärk üksnes ühendada raudteekaubaveo määruse raames ette nähtud raudtee-kaubaveokoridore ning põhivõrgu koridore. Seega ei muudaks nende tühistamine mitte kuidagi vaidlusaluse määruse sisu ennast.

42. Kuna vaidlusaluse määruse artikkel 29 ja II lisa on selle ülejäänud osast eraldatavad, tuleb Ühendkuningriigi esitatud osalise tühistamise nõue minu arvates tunnistada vastuvõetavaks.

V. **Kaebus**

43. Ühendkuningriik esitab oma kaebuse põhjendamiseks kaks väidet.

44. Esimesena väidab ta, et muudatused, mis tehti vaidlusaluse määruse artikliga 29 ja II lisaga raudteekaubaveo määruse lisa esialgsesse versiooni ning mille tagajärjel pikendati esialgset raudtee-kaubaveokoridori nr 2, oleks tulnud vastu võtta vastavalt ELTL artiklitele 171 ja 172, kuivõrd nende muudatuste eesmärk on saavutada ELTL artiklis 170 viidatud eesmärke.

45. Teises väites leiab Ühendkuningriik, et kuna kõnealuste muudatuste eesmärk on saavutada ELTL artiklis 170 seatud eesmärke, siis võttes vastu esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride pikendamised, mis on tema väitel „ühist huvi pakkuvad projektid" ELTL artikli 171 lõike 1 tähenduses ja mis on seotud Ühendkuningriigi territooriumiga, rikuti ELTL artikli 172 teises lõigus ette nähtud nõuet, et vajalik on asjassepuutuva liikmesriigi nõusolek.

A. *Esimene väide, et esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 pikendamiseks valiti vale õiguslik alus*

1. Poolte argumendid

46. Ühendkuningriik väidab, et esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 muutmine vaidlusaluse määruse artikliga 29 ja II lisaga, mille tagajärjel pikendatakse seda koridori kuni Glasgow'ni, oleks tulnud vastu võtta ELTL artikli 172 alusel, mis kuulub EL toimimise lepingu XVI jaotisse, mis käsitleb üleeuroopalisi võrke.

47. Ta leiab nimelt, et esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride pikendamine on oluline TEN-T loomiseks ning just seeläbi soovitakse sellega seega saavutada ELTL artiklites 170 ja 171 seatud eesmärke. Seda kinnitab tema väitel asjaolu, et esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 pikendamise eesmärk on ühendada põhivõrgukoridor selle koridoriga, mis on TEN-T määruse – ja seega ELTL artikli 170 – üks eesmärke, vastavalt selle määruse põhjendusele 46, milles on märgitud, et

15 — Vt selle määruse põhjendus 2.

16 — Vt selle määruse artikkel 1.

„[p]õhivõrgukoridorid peaksid olema vastavuses raudteekaubaveo koridoridega, mis on rajatud vastavalt [raudteekaubaveo määrusele]". Selles osas viitab Ühendkuningriik ka vaidlusaluse määruse põhjendusele 16, milles on ette nähtud, et „[raudteekaubaveo määruses] sätestatud raudtee-kaubaveokoridoride ning käesoleva määruse I lisa I osa kohaste põhivõrgukoridoride geograafiline ühendamine tuleks vajaduse korral tagada vastavate vahendite eesmärke arvesse võttes, selleks et vähendada halduskoormust ja tõhustada raudteetaristu väljaarendamist ja kasutamist".

48. Peale selle leiab Ühendkuningriik, et esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 muutmisega taotletakse just nimelt ELTL artikli 170 lõike 2 eesmärkide saavutamist, milles on ette nähtud, et „[a]vatud ja konkurentsile rajatud turgude süsteemis on liidu meetmed suunatud kaasa aitama üksikriikide võrkude omavahelisele ühendamisele ja koostoimimisvõimele, samuti niisuguste võrkude kasutamise võimalusele".

49. Selle kohta selgitab Ühendkuningriik, et nii raudteekaubaveo koridorid kui ka põhivõrgukoridorid on koordineerimisvahendid, mille eesmärk on just üksikriikide võrkude koostoimimisvõime ja kasutamise võimaluse parandamine. Seda argumenti kinnitab tema väitel TEN-T määruse artikli 48 lõige 1, milles on ette nähtud, et „[p]õhivõrgukoridoride ja raudteekaubaveo koridoride vahel tagatakse piisav koordineerimine, nagu on sätestatud [raudteekaubaveo määruses], et vältida topelttööd, eelkõige tööplaanide kehtestamisel või töörühmade loomisel".

50. Kuigi Ühendkuningriik on teadlik asjaolust, et ta ei saa enam seada õiguspäraselt kahtluse alla raudteekaubaveo määruse vastuvõtmise õiguslikku alust, väidab ta lisaks, et selle määruse põhieesmärk on tõepoolest ELTL artikli 170 lõike 2 eesmärkide saavutamine, mis on ka ette nähtud nimetatud määruse põhjenduses 5, mille kohaselt „võimaldaks rahvusvaheliste raudteekoridoride loomine konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku jaoks, kus kaubarongide liiklemiseks oleks loodud head tingimused ja võimalus hõlpsalt liikuda ühest riigisisesest võrgust teise, parandada infrastruktuuri kasutamise tingimusi".

51. Peale selle leiab Ühendkuningriik, et vastupidi parlamendi ja nõukogu väitele ei ole vaja luua uusi raudteetaristuid selleks, et raudteekaubaveo koridorid kuuluksid ELTL artiklis 170 seatud eesmärkide hulka, mida pealegi ei kohusta ka TEN-T määrus põhivõrgukoridoride loomise osas.

52. Viimaks leiab Ühendkuningriik, et kogu küsimus on selles, kas meede on tervikuna vaadeldes peamiselt ühise transpordipoliitika meede või võrgumeede, vastandades siinkohal ELTL artiklit 91 ja ELTL artikli 170 lõiget 2. Kuigi ta ei eita, et raudteekaubaveo määruse eesmärk on aidata kaasa konkurentsivõimelise ja tõhusa raudteekaubaveo arendamisele, järgides seega ELTL artikli 91 eesmärke, on tema väitel selle määruse peamine eesmärk tegelikult luua usaldusväärsetest raudteekaubaveo koridoridest koosnev võrk koos taristuettevõtjate vaheliste koostöömehhanismidega, mis edendab TEN-T määruse eesmärke ja seeläbi ka ELTL artikli 170 lõike 2 eesmärke.

53. ELTL artikkel 172 on niisiis konkreetsem õiguslik alus kui ELTL artikkel 91 ning esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 muutmine oleks tulnud vastu võtta vastavalt esimesena nimetatud artiklile.

54. Parlament, nõukogu ja komisjon väidavad, et asjaolu, et vaidlusaluse määruse õiguslikes alustes on mainitud ainuüksi ELTL artiklit 172, tuleneb õiguslikke aluseid käsitlevate eeskirjade kohaldamisest. Parlament meenutab Euroopa Kohtu praktikat, mille kohaselt peab liidu õigusakti õigusliku aluse valik põhinema objektiivsetel asjaoludel, mis on kohtulikult kontrollitavad ja mille hulka kuuluvad õigusakti eesmärk ja sisu.[17] Ta viitab ka kohtuotsusele komisjon *vs.* nõukogu[18], milles Euroopa Kohus märkis, et

17 — Kohtuotsused komisjon *vs.* parlament ja nõukogu (C-411/06, EU:C:2009:518, punkt 45 ja seal viidatu kohtupraktika) ning parlament *vs.* nõukogu (C-130/10, EU:C:2012:472, punkt 42 ja seal viidatud kohtupraktika).

18 — C-137/12, EU:C:2013:675.

„[k]ui asjaomase õigusakti kontrollimise käigus selgub, et see taotleb kahte eesmärki või et sellega reguleeritakse kahte valdkonda ning üks neist on määratletav peamise või ülekaalukana, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab õigusaktil olema üksainus õiguslik alus, st peamisest või ülekaalukast eesmärgist või valdkonnast tingitud õiguslik alus”[19].

55. Seega leiavad parlament, nõukogu ja komisjon, et vaidlusaluse määruse artikli 1 kohaselt on selle määruse peamine ja ülekaalukas eesmärk ja valdkond liidu rahalise abi andmine üleeuroopalistele võrkudele ning ühishuviprojektide toetamine, samas kui selle määruse artiklil 29 ja II lisal, mis muudavad esialgset raudtee-kaubaveokoridori nr 2, on üksnes kõrvaline eesmärk, mis on raudteekaubaveo määruse muutmine, et ühendada põhivõrgukoridorid esialgsete kaubaveokoridoridega. Parlament ja nõukogu lisavad, et juhul, kui selle muudatuse tegemise jaoks oleks vastu võetud eraldi õigusakt, oleks selle õiguslik alus tegelikult olnud ELTL artikkel 91.

56. Peale selle saan aru, et parlament ja nõukogu arvavad, et TEN-T alla kuulumiseks peab koridor olema projekt selles tähenduses, et peab olemas olema kohustus muuta olemasolevat infrastruktuuri või luua uus infrastruktuur, millega ei ole käesolevas asjas tegemist. Esialgse raudtee-kaubaveokoridori loomise kohustus ei nõua nimelt nende arvates seda, et liikmesriigid ehitaksid uusi raudteeliine. See piirdub nõudmisega, et nad tagaksid raudteekaubaveo parema koordineerimise teatud olemasolevatel raudteeliinidel ning nende liinide parema haldamise, eelkõige universaalteenistuse abil. Nõukogu järeldab sellest, et ainuüksi infrastruktuuri kasutamist ei saa pidada „infrastruktuuriks” ELTL artikli 170 lõike 1 tähenduses.

57. Lisaks leiab parlament, et esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 muutmise põhjus, st selle koridori ühendamine vastava põhivõrgukoridoriga, mis on täpsustatud vaidlusaluse määruse põhjenduses 16, ei tõenda mitte kuidagi seda, et need koridorid on seotud ja et nende mõlemaga tahetakse saavutada ELTL artikli 170 lõike 2 eesmärke. Parlamendi arvates on selle ühendamise eesmärk üksnes taristu kasutamise tõhustamine raudtee-kaubaveokoridoridega, arendades seda taristut põhivõrgu loomise kaudu, eelkõige halduskoormuse vähendamiseks.

58. Parlament toob samuti välja asjaolu, et mõiste „võrk” raudteekaubaveo määruses on funktsionaalset laadi. Ta leiab, et kui iga meedet, mille tulemusena parandatakse taristute kasutamist, nagu selle määrusega ette nähtud meetmeid, saaks pidada „TEN-T alla kuuluvaks meetmeks”, hõlmaks see kõiki transporti puudutavaid meetmeid selles valdkonnas, nagu ohutusmeetmeid või kasutustasude kehtestamise norme käsitlevaid meetmeid. Raudteetransporti puudutava võrgumeetme eesmärk on tema sõnul TEN-T määruse artiklite 11–13 kohaselt üksnes vastata transporditaristule esitatavatele nõuetele ja see on ühishuviprojektide kindlakstegemise alus.

59. Nõukogu omakorda märgib, et raudteekaubaveo määrus võeti vastu ELTL artikli 91 alusel ning selles ei ole suuniseid üleeuroopaliste võrkude kohta ELTL artikli 171 lõike 1 tähenduses. See kuulub tema arvates seega täielikult ühise transpordipoliitika alla. Ta märgib täpsemalt vaidlusaluse määruse artikli 29 ja II lisa kohta, et raudtee-kaubaveokoridoride ning põhivõrgukoridoride geograafilise ühendamise tagamise vajaduse tagajärg ei ole see, et esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 muutmine läheb TEN-T alla.

60. Ühendkuningriigi argumendi kohta, mille kohaselt tuleb selleks, et teha kindlaks, kas meede kuulub ELTL artikli 170 alla, uurida, kas see meede on võrgumeede, vastandina ühise transpordipoliitika meetmele, leiab nõukogu, et tuleb viidata TEN-T määruse artiklile 9 ja selles loetletud tingimustele. Ta märgib samuti, et selle määruse artiklid 11–13 käsitlevad taristu osasid, taristule esitatavaid nõudeid ja taristu arendamise prioriteete. Seega peab TEN-T alla kuuluv meede olema taristut puudutav meede.

19 — Punkt 53.

61. Viimaks lisab nõukogu, et raudteekaubaveo määruse III peatükki „Kaubaveokoridori tehtavad investeeringud" kuuluv artikkel 11 on üksnes haldus- või koordineerimisvahend ning see ei nõua raudteetaristutesse investeerimist, lükates nõnda tagasi Ühendkuningriigi argumendi, et selle määruse tulemus on samuti ühishuviprojektideks tunnistatud projektid, mida võidakse rahastada TEN-T alusel.

62. Komisjoni arvates ei kuulu vaidlusaluse määruse artikkel 29 ja II lisa selle määruse esemelisse kohaldamisalasse. Need kujutavad endast ELTL artikli 91 alusel vastu võetud raudteekaubaveo määruse vormilist muutmist. Seega reguleerib neid sätteid viimati nimetatud artikkel.

63. Komisjon leiab samuti, et raudteekaubaveo koridore käsitlevad sätted on peamiselt koordineerimis- ja haldamisvahendid, mille eesmärk on raudteekaubaveo teenuste suurem konkurentsivõime. Seega kuuluvad need vaid ühise transpordipoliitika alla.

2. Kohtujuristi hinnang

64. Ühendkuningriigi esimese väite kohaselt on rikutud olulisi menetlusnorme ELTL artikli 263 teise lõigu tähenduses. Täpsemalt leiab see liikmesriik, et esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 pikendamisega on tahetud saavutada ELTL artikli 170 eesmärke ning vaidlusaluse määruse artikliga 29 ja II lisaga tehtud muudatus oleks seega tulnud teha vastavalt ELTL artiklitele 171 ja 172.

65. Kuigi see määrus võeti vastu ELTL artikli 172 alusel, leiavad parlament ja nõukogu, keda toetab komisjon, et esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 muutmisel nimetatud määruse artikliga 29 ja II lisaga on ainult kõrvalise tähtsusega eesmärk võrreldes sama määrusega seatud eesmärgiga ning selle koridori pikendamine kuulub ühise transpordipoliitika alla. Nii et kui see muudatus oleks tehtud eraldiseisva õigusaktiga, oleks ainuüksi selle muudatuse sobiv õiguslik alus ELTL artikkel 91.

66. Kogu küsimus on seega selles, kas raudtee-kaubaveokoridoride ning põhivõrgukoridoride geograafiline ühendamine kuulub ühise transpordipoliitika alla või TEN-T poliitika alla. Sellel küsimusel on märkimisväärne tähtsus. Nimelt kui Euroopa Kohus leiab, et sobiv õiguslik alus on tõepoolest ELTL artikkel 172, võis viga otsustamismenetluse valikus jätta Ühendkuningriigi ilma tema õigusest mõjutada akti sisu ennast, kuivõrd ELTL artikli 172 teises lõigus on märgitud, et üleeuroopalisi transpordivõrke käsitlevate suuniste ja ühist huvi pakkuvate projektide puhul on nõutav asjassepuutuva liikmesriigi heakskiit ning Ühendkuningriik ei nõustu esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 pikendamisega kuni Glasgow'ni.

67. Tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt „peab liidu õigusakti õigusliku aluse valik põhinema objektiivsetel asjaoludel, mis on kohtulikult kontrollitavad ja mille hulka kuuluvad eelkõige õigusakti eesmärk ja sisu".[20] „Seejuures ei oma mingit tähtsust see õiguslik alus, mis valiti muude selliste liidu õigusaktide vastuvõtmiseks, millel võivad olla asjaomase õigusaktiga sarnased iseloomulikud tunnused; õigusakti õiguslik alus tuleb kindlaks teha selle enda eesmärgi ja sisu alusel."[21]

68. Lisaks on Euroopa Kohus korduvalt leidnud, et „[k]ui õigusakti kontrollimise käigus selgub, et see taotleb kahte eesmärki või et sellega reguleeritakse kahte valdkonda ning üks neist on määratletav peamise või ülekaalukana, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab õigusaktil olema üksainus õiguslik alus, st peamisest või ülekaalukast eesmärgist või valdkonnast tingitud õiguslik alus".[22]

20 — Kohtuotsused Ühendkuningriik *vs.* nõukogu (C-81/13, EU:C:2014:2449, punkt 35 ja seal viidatud kohtupraktika) ning Hispaania *vs.* nõukogu (C-147/13, EU:C:2015:299, punkt 68 ja seal viidatud kohtupraktika).

21 — Kohtuotsus Ühendkuningriik *vs.* nõukogu (C-81/13, EU:C:2014:2449, punkt 36 ja seal viidatud kohtupraktika).

22 — Kohtuotsus komisjon *vs.* parlament ja nõukogu (C-43/12, EU:C:2014:298, punkt 30 ja seal viidatud kohtupraktika).

69. Seega tuleb just seda kohtupraktikat arvestades kindlaks määrata, kas vaidlusaluse määruse artiklist 29 ja II lisast tuleneva raudtee-kaubaveokoridoride pikendamise ainus õige õiguslik alus on ELTL artikkel 172, nagu väidab Ühendkuningriik.

70. Selle analüüsi jaoks tuleb kõigepealt uurida EL toimimise lepingu artikleid, mis käsitlevad ühist transpordipoliitikat ja üleeuroopalisi võrke. Teiseks tuleb vaidlusaluse määruse artikli 29 ja II lisa eesmärki ja sisu arvestades kontrollida, kas nendes sätetes ette nähtud liidu tegevus kuulub ELTL artikli 170 ja sellele järgnevate artiklite reguleerimisalasse või mitte.

a) Ühine transpordipoliitika ja üleeuroopalised võrgud

71. ELTL artikli 90 kohaselt taotletakse transpordiküsimustes aluslepingute eesmärke ühist transpordipoliitikat rakendades. Nende eesmärkide hulgas märgib ELL artikli 3 lõige 3: „Liit rajab siseturu. Liit taotleb Euroopa säästvat arengut, mis põhineb tasakaalustatud majanduskasvul, hindade stabiilsusel ja kõrge konkurentsivõimega sotsiaalsel turumajandusel, mille eesmärk on saavutada täielik tööhõive ja sotsiaalne progress, samuti kõrgetasemelisel keskkonnakaitsel ja keskkonna kvaliteedi parandamisel. Liit edendab teaduse ja tehnoloogia arengut."

72. ELTL artikli 91 lõike 1 punktides a ja b ongi tahetud saavutada see siseturu rajamise eesmärk, kehtestades liidu seadusandjale sellekohased suunised. Selles sättes on seega ette nähtud, et liidu seadusandja kehtestab „ühised eeskirjad, mida kohaldatakse liikmesriigi territooriumile või sealt välja kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes, samuti läbi ühe või mitme liikmesriigi territooriumi kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes" ja „tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigis transporditeenuseid osutada mitteresidentidest vedajad".

73. Nimetatud säte annab liidu seadusandjale vajaliku aluse transpordi valdkonnas teenuste liberaliseerimiseks ja konkurentsile avamiseks.[23] See säte reguleerib seega konkurentsitingimusi ja kaubandust liidus. Näiteks raudteevaldkonnas võimaldasid teenuste järkjärgulist liberaliseerimist ja konkurentsile avamist kolm järjestikkust õigusaktide paketti.[24]

74. ELTL artikli 91 lõike 1 punktid c ja d omakorda käsitlevad mittekaubanduslikke meetmeid. Liidu seadusandja kehtestab selle sätte kohaselt seega meetmed transpordi ohutuse tõhustamiseks ning kõik muud asjakohased sätted. Transpordi ohutuse kohta võib viidata Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiivile 2006/126/EÜ juhilubade kohta[25] või siseveetranspordi osas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiivile 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta.[26]

23 — Vt kohtuotsus parlament *vs.* nõukogu (13/83, EU:C:1985:220, punkt 62).

24 — Esimene raudteepakett sisaldab Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/12/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT L 75, lk 1; ELT eriväljaanne 07/05, lk 376); Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/13/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta (EÜT L 75, lk 26; ELT eriväljaanne 07/05, lk 401), ja direktiivi 2001/14. Teine raudteepakett sisaldab Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määrust (EÜ) nr 881/2004, millega asutatakse Euroopa Raudteeagentuur (agentuuri määrus) (ELT L 164, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 214) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivi 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutuse sertifitseerimise kohta (raudteede ohutuse direktiiv) (ELT L 164, lk 44; ELT eriväljaanne 07/08, lk 227). Kolmas raudteepakett sisaldab Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiivi 2007/58/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ning direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta (ELT L 315, lk 44), ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiivi 2007/59/EÜ ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta (ELT L 315, lk 51). Samuti tuleb nimetada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, lk 32).

25 — ELT L 403, lk 18.

26 — ELT L 163, lk 1.

75. Mis puudutab „muid asjakohaseid sätteid", siis Euroopa Kohus täpsustas selle mõiste ulatust oma otsuses Schumalla.[27] Euroopa Kohus leidis nimelt, et liidu institutsioonidel on ulatuslik seadusandlik pädevus ühise transpordipoliitika valdkonnas asjakohaste ühiseeskirjade vastuvõtmisel.[28] Sellest kohtuotsusest nähtub täpsemalt, et ühissätted, mis aitavad kõrvaldada transpordi valdkonnas konkurentsitingimusi oluliselt kahjustavaid erinevusi, on ühise transpordipoliitika kehtestamise jaoks „asjakohased" ELTL artikli 91 lõike 1 punkti d tähenduses.[29] Selle sätte alusel võttis liidu seadusandja vastu meetmeid muu hulgas maksustamise alal ja sotsiaalvaldkonnas.[30]

76. ELTL artikli 170 eesmärk on omakorda rajada ja arendada üleeuroopalisi võrke, et aidata kaasa siseturu loomisele ning tugevdada majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust vastavalt ELTL artiklitele 26 ja 174. Samuti on ELTL artiklis 170 täpsustatud, et üleeuroopaliste võrkude eesmärk on võimaldada liidu kodanikel, majandustegevuses osalejatel ning regionaalsetel ja kohalikel kogukondadel saada täit kasu sisepiirideta ala rajamisest.

77. Seega peab üleeuroopaliste võrkude, eelkõige TEN-T rajamine ja arendamine võimaldama siduda siseriiklikke võrke omavahel, et kõrvaldada kõik kaupade ja isikute vaba liikumise takistused. Sageli on need takistused geograafilised, nagu Alpides Prantsusmaa ja Itaalia vahel, või tehnilised, nagu asjaolu, et riigiti on raudteeveo jaoks olemas erinevad signalisatsiooni- ja kiirusekontrolli pardasüsteemid, mis võimaldavad rongidel reageerida maapealse süsteemi edastatud signaalidele. Sellised takistused pidurdavad kindlalt siseturu rajamist.

78. ELTL artiklis 174 nimetatud eesmärkide saavutamise kohta tuletan meelde, et selle artikli esimeses ja teises lõigus on ette nähtud, et „[s]elleks, et edendada oma igakülgset harmoonilist arengut, töötab liit välja ja rakendab meetmeid majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse tugevdamiseks" ja „[i]seäranis taotleb liit eri regioonide arengutaseme ühtlustamist ning mahajäämuse vähendamist kõige ebasoodsamates piirkondades." Komisjon seletab oma teatises territoriaalse ühtekuuluvuse kohta[31], et see „tähendab kõikide [liidu territooriumide] harmoonilise arengu ning seal elavatele inimestele selliste paikade eripäradest võimalikult suure kasu tagamist. Territoriaalne ühtekuuluvus on vahend, mille abil muuta mitmekesisus eeliseks, mis annab panuse säästvasse arengusse kogu ELis."[32]

79. TEN-T osas väljendub see Euroopa võrgu harmoonilises arendamises, et pakkuda ettevõtjatele ja kasutajatele juurdepääsu innovatiivsele, tõhusale ja konkurentsivõimelisele taristule kõikides liidu piirkondades.[33] TEN-T-idel on seega oluline osa kogu liidu harmoonilises arengus, sest need võimaldavad majandustegevuses osalejate liikuvust tingimustes, mis peaksid olema optimaalsed, et jaotada paremini majandustegevust kogu liidu territooriumil.[34] TEN-T võimaldavad ühendada kõige raskemini ligipääsetavamaid liidu piirkondi kõige kesksemate ja kõige rohkem linnastunud piirkondadega. Need on seega vahend, mis teenib liidu majandustegevuses osalejate ja kodanike huve. Sellega seoses on minu arvates tähenduslik see koht, kuhu on EL toimimise lepingus paigutatud üleeuroopalisi võrke käsitlev jaotis, sest see paikneb kohe pärast XV jaotist, mis on pühendatud tarbijakaitsele, ja enne XVII jaotist, mis käsitleb tööstust.

27 — 97/78, EU:C:1978:211.

28 — Punkt 4. Vt ka kohtuotsus Hispaania ja Soome *vs.* parlament ja nõukogu (C-184/02 ja C-223/02, EU:C:2004:497, punkt 29).

29 — Vt kohtuotsused Schumalla (97/78, EU:C:1978:211, punkt 6) ning Hispaania ja Soome *vs.* parlament ja nõukogu (C-184/02 ja C-223/02, EU:C:2004:497, punkt 40).

30 — Vt eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiv 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (EÜT L 187, lk 42; ELT eriväljaanne 07/04, lk 372) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiiv 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta (EÜT L 80, lk 35; ELT eriväljaanne 05/04, lk 224).

31 — Vt komisjoni teatis nõukogule, Euroopa Parlamendile, Regioonide Komiteele ja Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele. Roheline raamat territoriaalse ühtekuuluvuse kohta. Territoriaalse mitmekesisuse muutmine Euroopa tugevaks küljeks (KOM(2008) 616 (lõplik)).

32 — Punkt 1, lk 3.

33 — Vt eelkõige TEN-T määruse põhjendused 2–5.

34 — Eespool viidatud teatises territoriaalse ühtekuuluvuse kohta märgib komisjon, et „[t]ranspordivaldkonnal on selge mõju territoriaalsele ühtekuuluvusele majandustegevuse asukoha ja asustusmustrite kaudu. Sellel on eriti oluline roll ühenduse parandamisel vähemarenenud piirkondadega ja samuti selliste piirkondade siseste transpordiühenduste parandamisel."

80. Komisjon seletab oma rohelises raamatus TEN-T kohta [35], et „transpordipoliitika eesmärk on edendada majanduslikult tõhusaid, keskkonnahoidlikke, ohutuid ja turvalisi transporditeenuseid nii siseturul kui ka sellest väljaspool”. [36] TEN-T poliitika omakorda peab „tagama integreeritud ja innovaatilisel ning energia-, infrastruktuuri- ja [erinevate transpordiliikide raames kasutatavate transpordivahendite] sektoris toimuvaid tehnoloogilisi arenguid järgival infrastruktuuril põhinevate transporditeenuste võimalikult tõhusa toimimise”. [37]

81. Eespool esitatud asjaolusid arvestades on küsimus seega selles, kas vaidlusaluse määruse artikkel 29 ja II lisa on lihtsalt vahendid, mis on ette nähtud peamiselt või lausa ainult siseturu väljakujundamiseks, või lähevad need sellest eesmärgist kaugemale ja nende eesmärk on täpsemalt kogu liidu harmooniline areng.

b) Kas esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride pikendamine kuulub ELTL artikli 170 ja sellele järgnevate artiklite reguleerimisalasse?

82. Vaidlusaluse määruse artikkel 29 ja II lisa kuuluvad selle alla. Selle määruse eesmärk on luua rahastamisvahend üleeuroopaliste võrkude poliitika raames elluviidavate ühishuviprojektide rahastamiseks. [38] Täpsemalt on määruse põhjenduse 2 kohaselt määruse eesmärk kiirendada investeerimist üleeuroopalistesse võrkudesse ning võimendada nii avaliku kui ka erasektori poolset rahastamist.

83. Selleks täpsustab vaidlusalune määrus eesmärgid igas nimetatud valdkonnas. Näiteks transpordi kohta on märgitud selle määruse artikli 4 lõikes 2, et loodud rahastu toetab ühishuviprojekte, mille eesmärk on muu hulgas kitsaskohtade kõrvaldamine, raudtee koostalitlusvõime tõhustamine, puuduvate ühenduste rajamine ja eelkõige piiriüleste lõikude parendamine. Lisaks kehtestab kõnealune määrus teatud ajavahemikuks eelarve [39] ja määratleb erinevad rahalise abi vormid ning selle rakendamiseks vajalikud finantssätted. [40]

84. Vaidlusaluse määruse artikkel 29 paikneb selle viimases jaotises, mis käsitleb üld- ja lõppsätteid. Ainuüksi selle määruse põhjendus 16 aitab mõista, miks liidu seadusandja selle artikli 29 vaidlusalusesse määrusesse lisas. Nimelt on põhjenduses 16 märgitud, et „[raudteekaubaveo määruses] sätestatud raudtee-kaubaveokoridoride ning [vaidlusaluse] määruse I lisa I osa kohaste põhivõrgukoridoride geograafiline ühendamine tuleks vajaduse korral tagada vastavate vahendite eesmärke arvesse võttes, selleks et vähendada halduskoormust ja tõhustada raudteetaristu väljaarendamist ja kasutamist”.

85. Vaidlusaluse määruse artikli 29 ja II lisa ese on seega muuta esialgseid raudtee-kaubaveokoridore, et viia need vastavusse transpordisektori eelnevalt kindlaks määratud põhivõrgukoridoridega, mis on ette nähtud selle määruse I lisa I osas.

86. Siiski ei võimalda ainuüksi see järeldus lahendada küsimust, kas need sätted kuuluvad ELTL artikli 170 reguleerimisalasse või mitte. Kuivõrd nende sätete eesmärk on muuta raudteekaubaveo määruse esialgset redaktsiooni, tuleb vaadelda selle määruse eesmärki ja sisu, et teha kindlaks, kas esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride pikendamine, nagu seda tehti vaidlusaluse määruse artikliga 29 ja II lisaga, oleks tulnud vastu võtta vastavalt ELTL artiklile 172.

35 — Vt Roheline raamat. Üleeuroopaline transpordivõrk: poliitika läbivaatamine – paremini integreeritud üleeuroopaline transpordivõrk ühise transpordipoliitika teenistuses (KOM(2009) 44 lõplik).

36 — Punkt 1, lk 3.

37 — *Idem.*

38 — Vt nimetatud määruse artiklid 1 ja 3.

39 — Vt vaidlusaluse määruse artikkel 5.

40 — Vt selle määruse II–V peatükk.

87. Kuigi raudteekaubaveo määruse pealkiri võib anda alust arvata, et selle ainus või peamine eesmärk on raudteeteenuste siseturu parandamine, ilmneb selle sätete uurimisest tegelikult, et see läheb kaugemale kui lihtsalt siseturu tingimuste ühtlustamine selle veoliigi sektoris.

88. Märgin kõigepealt, et selle määruse põhjendus 3 näeb ette, et „[selleks, et] olla konkurentsivõimeline teiste veoliikidega võrreldes, peab rahvusvahelistele ja riigisisestele raudteekaubaveo teenustele […] olema tagatud raudteeinfrastruktuur, mis on kõrge kvaliteediga ja piisavalt rahastatud, nimelt võimaldab osutada kaubaveo teenuseid heades tingimustes nii sõidukiiruse kui läbilaskeaja osas, ning usaldusväärne". Just nimelt raudteevõrgustiku kasutamise optimeerimiseks ja selle usaldusväärsuse tagamiseks kehtestab raudteekaubaveo määrus „täiendavaid meetmeid, et tugevdada koostööd, mida tehakse rahvusvaheliste rongiliinide kaubaveoks kasutamise õiguse jaotamisel raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahel". [41]

89. Nimetatud määruse põhjendus 5 omakorda rõhutab riikide infrastruktuuride koostalitlusvõime vajadust. Selles on nimelt ette nähtud, et „rahvusvaheliste raudteekoridoride loomine konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku jaoks, kus kaubarongide liiklemiseks oleks loodud head tingimused ja võimalus hõlpsalt liikuda ühest riigisisesest võrgust teise, [võimaldaks] parandada infrastruktuuri kasutamise tingimusi". Raudteekaubaveo määruse põhjendus 9 rõhutab ka, et raudteekaubaveo koridoride arendamise käigus on vajalik ja oluline olemasolevate raudteeinfrastruktuuride omavahel ühendamine.

90. Selle määruse artiklis 1 on märgitud, et määruse eesmärk on kehtestada „konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatavate rahvusvaheliste raudteekoridoride loomise ja organiseerimise eeskirjad, eesmärgiga luua Euroopa konkurentsivõimeline raudteevõrgustik kaubaveoks". Selleks sätestab see „kaubaveokoridoride valiku, organiseerimise, haldamise ja neisse tehtavate soovituslike investeeringute kavandamise eeskirjad."

91. Nii määrasid liikmesriigid mitu esialgset raudtee-kaubaveokoridori, mis on esitatud selle määruse lisas. [42] Nende koridoride hulgas on esialgne raudtee-kaubaveokoridor nr 2, millest sai pärast vaidlusaluse määrusega muutmist koridor „Põhjameri – Vahemeri". Edasi saab valida ja muuta täiendavaid kaubaveokoridore vastavalt raudteekaubaveo määruse artiklites 4–6 ette nähtud menetlusele.

92. Selle määruse artikkel 8 näeb ette, et iga raudtee-kaubaveokoridori jaoks moodustavad asjaomased liikmesriigid nõukogu ning asjaomased raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad juhatuse. Nõukogu ja juhatuse ülesanne on tagada asjaomase kaubaveokoridori areng selle rakenduskava põhjal, mille koostab juhatus kõnealuse määruse artikli 9 kohaselt.

93. Raudteekaubaveo määruse artikli 11 järgi peab juhatus ka koostama ja vaatama regulaarselt läbi investeerimiskava raudtee-kaubaveokoridori infrastruktuuri jaoks ning esitama selle investeerimiskava kaubaveokoridori nõukogule heakskiitmiseks. Kava sisaldab muu hulgas ettenähtavate projektide nimekirja raudteeinfrastruktuuri ja kaubaveokoridoris selle juurde kuuluva varustuse laiendamiseks, uuendamiseks või ümberkorraldamiseks või siis elluviimiskava seoses raudtee-kaubaveokoridoris paiknevate koostalitlusvõime süsteemidega. [43]

94. Lisaks peab kaubaveokoridori juhatus selle määruse artikli 13 kohaselt kehtestama universaalteenistuse, mis annab asjaomastele ettevõtjatele võimaluse esitada rongiliinide taotlusi [44] mitme erineva liikmesriikide territooriumil kulgeva teekonna jaoks ühest kohast.

41 — Vt selle määruse põhjendus 4.

42 — Vt raudteekaubaveo määruse artikkel 3.

43 — Vt selle määruse artikli 11 lõike 1 punktid a ja b.

44 — Rongiliin on ala, kuhu on võimalik paigutada teatud hulga sarnase kiirusega ronge, mis sõidavad üksteise järel väga kiiresti ühest punktist teise teatud ajahetkel. Teisisõnu on tegemist võimega määrata teatud infrastruktuur rongi liiklemiseks raudteevõrgu kahe punkti vahel.

95. Rahvusvahelised ettevalmistatud rongiliinid loovad erinevad asjassepuutuvad infrastruktuuriettevõtjad turuvajadusi arvesse võttes pärast läbilaskevõimsuse vajaduse hindamist.[45]

96. Seega võib täheldada, et raudteekaubaveo määruse eesmärk on luua ja arendada ühtselt ja kooskõlastatult raudtee-kaubaveokoridore, milles kõik asjassepuutuva sektori osapooled osalevad või mille jaoks nendega konsulteeritakse.

97. Selle määruse artikli 2 lõike 2 punktis a on kaubaveokoridor määratletud kui „kõik liikmesriikide ja, kui see on asjakohane, Euroopa kolmandate riikide territooriumil asuvad või nende vahelised vastavalt määratud raudteeliinid, sealhulgas raudtee-parvlaevaliinid, mis ühendavad põhiliinil paiknevat kahte või enamat terminali ning, kui see on asjakohane, neid ühendavaid ümbersõiduteid ja koridori osi, sealhulgas raudteeinfrastruktuur ja selle juurde kuuluvad seadmed ja raudteeteenused kooskõlas direktiivi 2001/14 artikliga 5".

98. Otsus arendada Euroopa raudeevõrku kaubaveokoridoride loomisega ei ole vähetähtis. Koridori mõiste eeldab nimelt hulga selliste näitajate ja tunnuste arvessevõtmist, mis võimaldavad territooriumi harmoonilist arengut. Koridori määratleti näiteks kui „ala, mille ulatus sõltub kasutatud näitajatest: geograafilised tingimused, rahvastikutihedus, kultuurilised kriteeriumid, mõjupiirkonnad, institutsioonilised struktuurid, poliitilised jaotused jne".[46] Mõiste „koridor" võimaldab „teha kindlaks transpordimarsruute […], kirjeldada ühenduste parandamist sisemaaga […], põhjendada vahenditele juurdepääsu […], kirjeldada üksteisest sõltuvate linnaristteede võrgustikku, mille vahel on olulised liikumised, seosed ja kaubavahetus […] või kirjeldada erinevate geograafiliste tasandite teid".[47]

99. Ma ei vaidle vastu asjaolule, et raudteekaubaveo määruses on tahetud raudtee-kaubaveokoridoride loomisega parandada siseturu toimimist raudteeveo sektoris. Peale selle on selles sektoris, mis on alates Teise maailmasõja lõpust alla käimas, kõik liidu õigusnormid vastu võetud selleks, et taaselustada seda sektorit, mis on languses võrreldes maantee-, mere- või õhuveoga.

100. Siiski asun tulenevalt selle määruse sisu analüüsist seisukohale, et selle eesmärk on tõepoolest teenindada tasakaalustatult ja ühtlaselt liidu territooriumi, arvestades asjaomaste osapoolte erivajadusi, pidades silmas nii majanduslikke kui ka sotsiaalseid vajadusi.[48] Selle määruse artikkel 4 väljendab seda eriti hästi. See nõuab nimelt, et kaubaveokoridoride edasisel loomisel tuleb arvesse võtta mitut kriteeriumi. Nende koridoride valikul peab muu hulgas arvestama, et kaubaveokoridor läbib vähemalt kolme liikmesriigi territooriumi või kahe liikmesriigi territooriumi, kui kaubaveokoridori kaudu teenindatavate raudteeterminalide vaheline kaugus on suurem kui 500 km; kaubaveokoridori vastavust TEN-T-ile, ERTMS koridoridele ja/või RNE raames määratletud koridoridele; TEN-T prioriteetsete projektide[49] integreerimist kaubaveokoridoriga, või siis kaubaveokoridori loomisest tulenevate sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude vahelist tasakaalu.[50]

101. Raudteekaubaveo määrusel on minu arvates seega kaks eesmärki, mida taotleb üleeuroopaliste võrkude poliitika ja millele on viidatud ELTL artiklis 170: siseturu rajamine või toimimise tagamine (ELTL artikkel 26) ja liidu igakülgse harmoonilise arengu edendamine, tugevdades majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust (ELTL artikkel 174).

45 — Vt raudteekaubaveo määruse artikkel 14.

46 — Vt Debrie, J. ja Comtois, C., „Une relecture du concept de corridors de transport: illustration comparée Europe/Amérique du Nord", *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, nr 58/2010, lk 127, eriti punkt 2.1.1, lk 128.

47 — *Idem.*

48 — Ettepanekus: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta (KOM (2008) 852 (lõplik)) oli komisjoni idee eelkõige „rajada [liidu] kodanike ja ettevõtjate jaoks võimalikult korraliku ja tõhusalt toimiva transpordisüsteemi" (punkt 1.1).

49 — Tuleb märkida, et raudteekaubaveo määruse artikli 4 punktis c kasutatud „prioriteetsete projektide" mõiste asendati vastavalt TEN-T määruse artikli 58 lõikele 2. Selles on märgitud, et „[Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta otsuse nr 661/2010/EL üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta (ELT L 204, lk 1)] III lisas loetletud „prioriteetseid projekte" käsitatakse käesolevas määruses määratletud „põhivõrkudena"".

50 — Vt nimetatud määruse artikli 4 punktid a–d.

102. Lisaks näib, et liidu seadusandja ise pidas silmas raudtee-kaubaveokoridoride loomist, mis aitavad arendada TEN-T-i. Nimelt võib lugeda ettevalmistavatest materjalidest, mille tulemusena see määrus vastu võeti, et kaubaveokoridori eesmärk on võimaldada rahvusvaheliste ja riigisiseste raudtee-kaubaveoteenuste kasutamist vähemalt kahe liikmesriigi territooriumil ning et kaubaveokoridor on TEN-T osa.[51]

103. Parlamendi, nõukogu ja komisjoni üks argumente on, et raudteekaubaveo määrus ei saa kuuluda ELTL artikli 170 ja sellele järgnevate artiklite reguleerimisalasse sellepärast, et kõnealuse akti eesmärk peab olema luua uusi raudteeinfrastruktuure.

104. Seda seisukohta ma ei jaga.

105. Kõigepealt ei võimalda mitte miski selles määruses järeldada, et raudtee-kaubaveokoridoride loomiseks ning nende tõhusa haldamise ja kasutamise soodustamise meetmete jaoks ei ole vaja rajada ühtegi füüsilist taristut. Minu arvates on lausa võimalik, et neid on vaja rajada, et saavutada liikmesriikide taristute vaheline koostalitlusvõime, mis mäletatavasti on nende koridoride loomise eesmärk[52], sest koostalitlusvõime on määratletud kui „transpordiliigi taristu võime, sealhulgas kõik regulatiivsed, tehnilised ja operatiivsed tingimused, võimaldada ohutuid ja katkematuid liiklusvoogusid, millega saavutatakse selle taristu või transpordiliigi nõutav toimivustase”.[53]

106. Peale selle ei tulene see uute füüsiliste infrastruktuuride loomise tingimus mitte kuidagi ELTL artiklite 170 ja 171 sõnastusest.

107. ELTL artikli 170 lõikes 1 on märgitud, et liit aitab kaasa üleeuroopaliste võrkude rajamisele ja arendamisele transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika infrastruktuuri valdkonnas. Üleeuroopaliste võrkude rajamine ei too tingimata kaasa uute infrastruktuuride loomist, see võib osaliselt tugineda juba riikide olemasolevale infrastruktuurile. Seda kinnitavad TEN-T määruse põhjendused 7 ja 8, milles on märgitud, et „[TEN-T] koosneb suures ulatuses olemasolevast taristust” ja „[TEN-T] tuleks arendada uue transporditaristu loomise, *olemasoleva taristu taastamise ja ajakohastamise* ning selle ressursitõhusat kasutamist edendavate meetmete abil”.[54]

108. Peale selle on ELTL artikli 170 lõike 2 kohaselt liidu meetmed suunatud kaasa aitama üksikriikide võrkude omavahelisele ühendamisele ja koostoimimisvõimele, samuti niisuguste võrkude kasutamise võimalusele. Selles punktis käib minu arvates selgelt jutt riikide olemasolevatest võrkudest, mis tuleb omavahel ühendada ja muuta koostalitlusvõimeliseks.

109. Kolmandaks on ELTL artikli 171 lõike 1 teise lõiguga silmas peetud meetmeid, mis on selgelt suunatud võrkude koostoimimisvõimele, rõhutades tehnilisi standardeid. Need meetmed ei nõua tingimata uute infrastruktuuride loomist. Peale selle on raudtee koostalitlusvõime üks liidu suunistega seatud eesmärke, mis on määratletud TEN-T määruses. Nimelt on juba selle põhjenduses 2 märgitud, et „raudtee koostalitlusvõimet saaks tõhustada innovatiivsete lahenduste abil, mille eesmärk on parandada ühilduvust süsteemide vahel, näiteks pardaseadmete ja mitme rööpmelaiusega raudtee vahel”. Kui viimati nimetatud süsteem nõuab ilmselgelt rööpatöid ja seega töid raudteetaristus endas, ei ole see nii pardaseadmete puhul. Lisaks on selle määruse põhjenduses 5 märgitud, et „[v]algeS raamatus[55] kutsutakse üles kasutama transpordiga seotud info- ja kommunikatsioonitehnoloogiat, et

51 — Vt 48. joonealuses märkuses nimetatud ettepanek Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta (lk 13); parlamendi dokumendid A7-0162/2010 (lk 47) ja P6_TA(2009)0285 (lk 7) ning nõukogu dokument 11069/5/09 REV 5 ADD 1.

52 — Vt selle määruse põhjendus 5.

53 — Vt TEN-T määruse artikli 3 punkt o.

54 — Kohtujuristi kursiiv.

55 — Komisjoni valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” (COM(2011) 144 *final*/2).

tagada parem ja integreeritud liikluskorraldus ning lihtsustada haldusmenetlusi parema kaubaveologistika, veoste jälgimise ja teekonna tuvastamise ning optimaalsete sõiduplaanide ja liiklusvoogudega. Kuna *selliste meetmetega tõhustatakse transporditaristu haldamist ja kasutamist, peaksid need kuuluma [nimetatud] määruse reguleerimisalasse*”.[56]

110. Seega täpsustab TEN-T määruse artikli 2 lõige 1 eelkõige, et TEN-T hõlmab transporditaristut ja telemaatilisi rakendusi ning meetmeid, millega tõhustatakse kõnealuse taristu haldamist ja kasutamist ning võimaldatakse jätkusuutlike ja tõhusate transporditeenuste loomist ja osutamist. Sellest tuleneb, et meetmed, mis ei too kaasa uute füüsiliste taristute, st uute raudteeliinide loomist, kuuluvad sellele vaatamata selle TEN-T-alase määruse reguleerimisalasse.

111. Kui selleks, et liidu akt kuuluks ELTL artikli 170 reguleerimisalasse, oleks vajalik, et see liidu akt näeb ette uute taristute rajamist, piiraks see minu arvates oluliselt selliste aktide vastuvõtmise võimalusi mitte üksnes transpordi, vaid ka telekommunikatsiooni ja energeetika valdkonnas, mis kuuluvad samuti üleeuroopalise võrgu alla. Olenemata sellest, kas üleeuroopalised võrgud kuuluvad transpordi, telekommunikatsiooni või energeetika valdkonda, ei piirdu need füüsiliste infrastruktuuridega. Need koondavad kõiki meetmeid, mis on sobivad ELTL artikli 170 eesmärkide teenimiseks.

112. Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades leian, et esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride pikendamine nii, nagu on ette nähtud vaidlusaluse määruse artiklis 29 ja II lisas, kuulub üleeuroopalisi võrke käsitleva ELTL artikli 170 reguleerimisalasse.

113. Sellest tulenevalt on põhjendatud esimene väide, et esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 pikendamisele valiti väär õiguslik alus.

114. Järgnevalt tuleb kindlaks teha, kas liidu seadusandja oleks pikendamiseks pidanud küsima ELTL artikli 172 teise lõigu kohaselt Ühendkuningriigi heakskiitu.

B. *Teine väide, et rikutud on ELTL artikli 172 teist lõiku, kuna ei täidetud asjassepuutuva liikmesriigi nõusoleku nõuet*

115. Teises väites kinnitab Ühendkuningriik, et esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 pikendamine võeti vastu ELTL artikli 172 teist lõiku rikkudes, kuna see säte näeb ette, et „[s]uuniste ja ühist huvi pakkuvate projektide puhul, mis on seotud mingi liikmesriigi territooriumiga, on nõutav asjassepuutuva liikmesriigi heakskiit”.

1. Poolte argumendid

116. Ühendkuningriik esitab oma teise väite põhjendamiseks kaks argumenti: esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 pikendamine on ühist huvi pakkuv projekt ja see puudutab Ühendkuningriigi territooriumi.

a) Esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 pikendamine on ühist huvi pakkuv projekt

117. Ühendkuningriik leiab, et muudatused, mis tulenevad vaidlusaluse määruse artiklist 29 ja II lisast on „ühist huvi pakkuvad projektid” ELTL artikli 172 teise lõigu tähenduses. Need muudatused, mille tagajärjel pikendatakse esialgset raudtee-kaubaveokoridori nr 2, määrati tema väitel nimelt kindlaks TEN-T poliitika jaoks koostatud suuniste raames. Iseäranis hästi väljendavad sellise pikendamise

56 — Kohtujuristi kursiiv.

vajadust TEN-T määruse põhjendus 46 ja vaidlusaluse määruse põhjendus 16, milles on märgitud, et põhivõrgukoridorid peaksid olema vastavuses raudteekaubaveo koridoridega, mis on rajatud raudteekaubaveo määruse kohaselt. Lisaks märgib Ühendkuningriik, et pikendamine kehtestati vaidlusaluse määruse raames, mis põhineb ELTL artiklil 172.

118. Peale selle väidab Ühendkuningriik, et pikendamine vastab selgelt TEN-T määruse artikli 7 lõikes 1 esitatud ühishuviprojekti määratlusele.

119. Ühendkuningriik seletab samuti, et üldvõrk, põhivõrk ja selle moodustavad koridorid ning esialgsed raudtee-kaubaveokoridorid on tihedalt seotud. Nagu ma aru saan, leiab Ühendkuningriik, et selle määruse artikli 9 lõike 1 punkti d alusel moodustab üldvõrk ühishuviprojektide kindlakstegemise aluse. Määruse artikli 38 lõike 1 kohaselt koosneb põhivõrk omakorda üldvõrgu nendest osadest, mis on TEN-T arendamise eesmärkide saavutamiseks strateegiliselt kõige olulisemad. Põhivõrk koosneb lisaks koridoridest, mis hõlmavad kõige tähtsamaid selle põhivõrgu kaugtranspordivoogusid ja mille eesmärk on eelkõige parandada piiriüleseid ühendusi liidus.[57] Esialgsete kaubaveokoridoride pikendused osas, milles nende tulemusena ühendatakse need põhivõrgukoridorid raudtee-kaubaveokoridoridega, aitavad samuti saavutada TEN-T arendamise eesmärke ja neid võib seega määratleda ühishuviprojektidena, sest need on tegelikult osa üldvõrgust.

120. Ühendkuningriik märgib lisaks, et TEN-T määruse artikli 7 lõige 1, mis näeb ise ette üleeuroopaliste võrkude poliitika eesmärke hõlmavaid suuniseid ELTL artikli 171 lõike 1 tähenduses, kirjeldab ühishuviprojekti nii, et see aitab TEN-T arendamisele kaasa muu hulgas võrgu ressursitõhusat kasutamist edendavate meetmetega. Just seda aga on tahetud saavutada esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride loetelu muutmisega, sest vaidlusaluse määruse põhjenduse 16 kohaselt on põhivõrgukoridoride ühendamine raudtee-kaubaveokoridoridega ette nähtud „selleks, et vähendada halduskoormust ja tõhustada raudteetaristu väljaarendamist ja kasutamist”.

121. Ühendkuningriik lisab, et igal juhul on esialgsed raudtee-kaubaveokoridorid, mis algselt kehtestati raudteekaubaveo määrusega, ise üldhuviprojektid, kuivõrd need moodustavad TEN-T põhilised osad. Määrus ei käsitle tema sõnul raudteeveo siseturu loomist. Selle eesmärk on põhjenduste 5 ja 10 kohaselt rakendada rahvusvahelist raudteevõrku, kus rongide liiklemiseks oleks loodud head tingimused ja võimalus hõlpsalt liikuda ühest riigisisesest võrgust teise. Määruse artikli 4 punktid b ja c näitavad tema sõnul selgelt, et selle eesmärk on tagada raudtee-kaubaveokoridoride vastavus TEN-T-ile ning kindlustada, et võetakse arvesse põhivõrgu projektide integreerimist nende kaubaveokoridoridega.

122. Peale selle leiab Ühendkuningriik, et ühishuviprojektide mõistet ei tohi tõlgendada kitsalt. See mõiste ei hõlma mitte üksnes projekte, mille eesmärk on luua infrastruktuure. Selle kohta viitab ta TEN-T määruse artikli 3 punktile a, milles on ühishuviprojekt määratletud kui projekt, mis viiakse läbi selles määruses sätestatud nõuete kohaselt ja kooskõlas selle sätetega; ning selle määruse artikli 7 lõikele 1, väites, et see säte viitab uue transporditaristu rajamisele lihtsalt kui ühele meetmetest, mis võimaldavad ühishuviprojektidel aidata kaasa TEN-T arendamisele.

123. Ühendkuningriik leiab seega, et esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 pikendamine, nagu on ette nähtud vaidlusaluse määruse artiklis 29 ja II lisas, on „ühist huvi pakkuv projekt” ELTL artikli 171 tähenduses. Selleks piisab tema sõnul sellest, et see pikendamine määrati kindlaks TEN-T määruses ja vaidlusaluses määruses määratletud suuniste raames, et see võeti vastu vaidlusaluse määrusega, mille eesmärk on võimaldada ühishuviprojektide väljatöötamist ja rahastamist üleeuroopalisi võrke käsitleva poliitika raames ning et see kuulub selgelt ühishuviprojektide kirjelduse alla TEN-T määruse artikli 7 lõike 1 tähenduses.

57 — TEN-T määruse artikli 43 lõige 1.

124. Parlamendi arvates ei saa esialgsed raudtee-kaubaveokoridorid olla „projektid" ELTL artikli 172 teise lõigu tähenduses. Pelk asjaolu, et nende kasutamise kohta lubatakse anda üks vastus universaalteenistuse kaudu, on vaid taristu olemasolu loogiline tagajärg. Seega on esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride ainus eesmärk hõlbustada raudteede kasutamist, et parandada raudteekaubaveo tõhusust.

125. Parlament väidab, et TEN-T määruse artikli 7 lõike 4 teksti arvestades on seos ühishuviprojekti ja taristu vahel iseenesestmõistetav. Ta meenutab selles osas, et nimetatud säte nõuab, et liikmesriigid tagaksid ühishuviprojektide elluviimise asjakohase liidu ja siseriikliku õiguse kohaselt, eelkõige kooskõlas liidu keskkonna-, kliimakaitse-, ohutus-, turvalisus-, konkurentsi-, riigiabi-, riigihanke-, rahvatervise- ja juurdepääsualaste õigusaktidega. Parlament ei mõista seega, miks ja kuidas koordineerimiskomitee või universaalteenistuse loomine saaks olla võrreldav millegagi, mis vastab nendele nõuetele.

126. Et teha vahet esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride ja põhivõrgukoridoride vahel, märgib parlament, et viimaste mõiste on vastavalt TEN-T määruse põhjendustele 42–44 esimesena nimetatud koridoride omast väga erinev. Ta märgib niisiis nende põhjenduste teksti kasutades, et põhivõrgu puhul võiks eri projektide piiriüleseks koordineerimiseks kasutada koridoripõhist lähenemisviisi ja põhivõrgukoridorid peaksid aitama arendada põhivõrgu taristut. Ta märgib seejärel, et nende erilise eseme ja laadi tõttu tuleb määratleda keerulistele piiriülestele projektidele kõigi põhivõrgukoridoride jaoks nii era- kui ka riikliku sektori rahastamisallikad.

127. Nõukogu omakorda toob esile asjaolu, et raudteekaubaveo määrus võeti vastu ELTL artikli 91 alusel ja selles ei ole suuniseid üleeuroopaliste võrkude kohta ega ühishuviprojektide määratlust. Seega kuulub see tema arvates täielikult ühise transpordipoliitika alla.

128. Ka nõukogu leiab, et TEN-T määrusest ilmneb selgelt, et ühishuviprojektid on projektid, mille tagajärjel luuakse uus transporditaristu ning taastatakse ja ajakohastatakse olemasolevat taristut.

129. Lisaks märgib ta, et asjaolust, et meede täidab üksnes üht selle määruse artikli 7 nõuet, ei piisa vastupidi Ühendkuningriigi arvamusele selleks, et see meede kuuluks ühishuviprojekti määratluse alla. Selles osas ei tõenda Ühendkuningriik tema arvates, et esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 pikendamine on, nagu sätestab TEN-T määruse artikli 7 lõike 2 punkt b, kooskõlas selle määruse II peatükiga, mis käsitleb üldvõrku ja III peatükiga, mis käsitleb põhivõrku.

130. Komisjon leiab, et esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride loetelu koostamine, vastavusse viimine ja asendamine ei kuulu ELTL artikli 171 lõikes 1 määratletud suuniste alla ja neid ei saa seega pidada ühishuviprojektideks.

131. Komisjon leiab samuti, et ühishuviprojektiga seotud liikmesriigi heakskiidu nõude – nii nagu see on kehtestatud ELTL artikli 172 teises lõigus – mõte ei saa olla see, et iga meede, mis avaldab mõnele liikmesriigile mõju, peab saama selle liikmesriigi heakskiidu.

b) Esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 pikendamine puudutab Ühendkuningriigi territooriumi

132. Ühendkuningriik leiab, et esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride pikendamised on ilmselgelt seotud mingi liikmesriigi territooriumiga ELTL artikli 172 teise lõigu tähenduses. Tema arvates on vajalik asjassepuutuva liikmesriigi heakskiit ELTL artikli 171 tähenduses suuniste ja ühishuviprojektide kehtestamiseks, sest need mõjutavad liikmesriikide huve, nagu käesolevas asjas esialgse raudtee-kaubaveokoridori loomine ja pikendamine.

133. Ühendkuningriik seletab nimelt, et kui see koridor on loodud, tuleneb sellest asjassepuutuva liikmesriigi jaoks raudteekaubaveo määruse kohaselt hulk kohustusi. Eelkõige nõuab selle määruse artikkel 14, et kaubarongidele peab määrama ettevalmistatud liinid, mis tuleb jaotada universaalteenistuse kaudu, mis luuakse selle määruse artikli 13 alusel. Sellel on ilmselge mõju asjassepuutuva liikmesriigi infrastruktuuri läbilaskevõimele. Asjaolu, et raudteekaubaveo määrusega ette nähtud kaubaveokoridoride edasise valiku menetlus võtab selle määruse artikli 5 lõike 3 kohaselt arvesse seda, kas kaubaveokoridori loomine tekitaks liikmesriigile ebaproportsionaalse koormuse, ja asjaolu, et liikmesriik ei ole vastavalt selle määruse artikli 5 lõikele 4 kohustatud osalema kaubaveokoridori loomisel juhul, kui tal on raudteevõrgustik, mille rööpmevahe on erinev liidusisese peamise raudteevõrgustiku rööpmevahest, tõendab lisaks, et raudtee-kaubaveokoridori loomisel on asjassepuutuva liikmesriigi jaoks oluline konkreetne mõju.

134. Ühendkuningriik väidab, et selleks, et ühishuviprojekt puudutaks liikmesriigi territooriumi ELTL artikli 172 teise lõigu tähenduses, ei pea selle projekti tagajärjeks tingimata olema uue taristu loomine. Seda tõendab see, et põhivõrgukoridorid, mis TEN-T määruse artikli 42 lõike 1 kohaselt on põhivõrgu kooskõlastatud rakendamist lihtsustavad vahendid, ei nõua iseenesest uute taristute loomist. Siiski ei ole välistatud nende koridoride loomise kvalifitseerimine liikmesriigi territooriumiga seotud ühist huvi pakkuvaks projektiks ELTL artikli 172 teise lõigu tähenduses.

135. Parlament leiab, et olukorrad, kus suunised ja ühist huvi pakkuvad projektid on seotud mingi liikmesriigi territooriumiga selle sätte tähenduses, saavad esineda üksnes juhul, kui taristuprojektil on territooriumiga otsene seos. Selle mõiste laiendav tõlgendamine tingiks selle, et heakskiit tuleks saada igalt liikmesriigilt iga meetme kohta, mis aitab kaasa üleeuroopaliste võrkude toimimise parandamisele, sest iga sedalaadi meede peaks juba selle määratlusest tulenevalt kehtima liikmesriikide territooriumi suhtes. Parlament ja nõukogu viitavad kohtuotsusele Hispaania *vs.* nõukogu[58], milles Euroopa Kohus leidis ELTL artikli 192 lõike 2 punkti b kohta, mis näeb ette hääletamise erimenetluse meetmete puhul, mis käsitlevad asulaplaneerimist ja mõjutavad maa kasutamist keskkonna valdkonnas; et meetmed, mis ei reguleeri infrastruktuuri eriprojektide elluviimist, on üldist laadi ega nõua seega erimenetluse kasutamist. See kehtib ka „meetmete kohta, […] mis kehtestavad küll teatud piirangud liikmesriikide maa kasutamise viisi suhtes, kuid ei reguleeri seda, millise kasutuse nad sellele maale määravad”.[59]

136. Parlament tõmbab paralleeli esialgsete raudtee-kaubaveokordoridega ja märgib, et käesolevas asjas ei saa isegi sellist kaudset seost olemas olla, sest mitte miski ei ole käsitatav maa kasutamisele mis tahes piirangu kehtestamisena, kuna nende koridoride ainus eesmärk on taristuettevõtjate vaheline kooskõlastamine ja universaalteenistuse loomine, et saavutada konkurentsivõimeline kaubavedu.

137. Parlament leiab peale selle, et esialgsed raudtee-kaubaveokoridorid ei saa mõjutada Ühendkuningriigi territooriumi, kuivõrd kontrolli kaotamine läbilaskevõime jaotamise üle, mida mainib see liikmesriik, on puhtalt operatiivset laadi kaalutlus. Asjaolu, et taristuettevõtja on liinide jaotamise osas kohustatud konsulteerima teiste ettevõtjatega, ei mõjuta liikmesriigi territooriumi.

138. Nõukogu omakorda leiab, et seos liikmesriigi territooriumiga on olemas üksnes juhul, kui asjaomasel taristuprojektil on otsene seos selle riigi territooriumiga, st et sellel on konkreetne mõju selle riigi autonoomiale maaplaneerimise alal. See ei ole nii esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride puhul, mis ei too kaasa selliseid tööde projekte, nagu see võib seevastu juhtuda põhivõrgukoridoride puhul.

58 — C-36/98, EU:C:2001:64.

59 — Punkt 53.

139. See taristut käsitlev nõue tuleneb otseselt ELTL artiklist 170 ning see on oluline üleeuroopaliste võrkude loomise jaoks. Nõukogu väidab, et ELTL artikli 172 teist lõiku, mis kehtestab otsustamismenetluse, tuleb tõlgendada kitsendavalt.

2. Kohtujuristi hinnang

140. ELTL artikli 172 esimene lõik näeb ette kaasotsustamismenetluse pärast konsulteerimist majandus- ja sotsiaalkomitee ning regioonide komiteega. Juhul kui selle menetluse esemeks olev õigusakt käsitleb suuniseid või ühist huvi pakkuvaid projekte, mis on seotud mingi liikmesriigi territooriumiga, on siiski nõutav selle liikmesriigi heakskiit.

141. Teise väite tulemusena peab seega uurima esiteks, kas esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 pikendamine vastab mõistele „ühist huvi pakkuvad projektid" ELTL artikli 172 teise lõigu tähenduses, ning teiseks, kas see on seotud Ühendkuningriigi territooriumiga selle sätte tähenduses.

a) Küsimus, kas esialgse raudtee-kaubaveokoridori pikendamine kuulub ühishuviprojekti mõiste alla

142. TEN-T määrus, mis mäletatavasti kehtestab liidu suunised TEN-T arendamiseks, määrab kindlaks ühishuviprojektid.[60] Need projektid aitavad kaasa TEN-T rajamisele. Need vastavad peale selle suunistes kehtestatud prioriteetidele[61], eelkõige TEN-T määruse artiklis 10 kehtestatud üldistele prioriteetidele ning käesolevas asjas tähtsust omavatele raudteetaristu arendamise prioriteetidele, mis on loetletud selle määruse artiklis 13.

143. Projekti ühishuviprojektiks kvalifitseerimiseks peab see seega vastama TEN-T määruses määratletud raamistikule. Selles osas määratleb nimetatud määruse artikli 3 punkt a ühishuviprojekti kui „projekti, mis viiakse läbi vastavalt [selles] määruses sätestatud nõuetele ja kooskõlas selle sätetega".

144. TEN-T määruse artiklis 7 on esitatud mõni lisapunkt selle mõiste paremaks piiritlemiseks. Määruse lõikes 1 on nimelt märgitud, et „[ü]hishuviprojektid aitavad [TEN-T] arendamisele kaasa uue transporditaristu rajamise, olemasoleva transporditaristu taastamise ja ajakohastamise ning võrgu ressursitõhusat kasutamist edendavate meetmetega".

145. Lisaks täpsustab selle määruse artikli 7 lõige 2, et ühishuviprojekt peab aitama saavutada eesmärke, mis kuuluvad selle määruse artiklis 4 esitatud neljast valdkonnast vähemalt kahte; olema kooskõlas üldvõrku käsitleva II peatükiga ning põhivõrgu puhul lisaks ka III peatükiga; olema sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude analüüsi põhjal majanduslikult elujõuline ning olema Euroopa jaoks lisaväärtusega. TEN-T määruse artiklis 4 sätestatud neli valdkonda on ühtekuuluvus, tõhusus, säästlikkus ja eeliste suurendamine selle kasutajate jaoks.

146. Seega tuleb kõiki neid asjaolusid arvestades analüüsida, kas esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 saab kvalifitseerida „ühist huvi pakkuvaks projektiks" ELTL artikli 172 teise lõigu tähenduses.

147. TEN-T määruse artikli 7 lõike 1 kohta kasutavad parlament, nõukogu ja komisjon minu arvates selle sätte liialt piiravat tõlgendust. Nad leiavad sisuliselt, et ühishuviprojekt eeldab tingimata raudteetaristu ehitamist või arendamist, millega ei ole tegemist esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride puhul.

60 — Vt selle määruse artikli 1 lõiked 1 ja 2.

61 — Vt nimetatud määruse põhjendus 20.

148. Nagu ma näitasin käesoleva ettepaneku punktides 105–111, ei piirdu üleeuroopaliste võrkude loomine ja arendamine uue taristu loomisega. Sama kehtib seega ka ühishuviprojektide kohta, kuivõrd need aitavad kaasa kõnealuste võrkude rajamisele.

149. TEN-T määruse artikli 7 lõike 1 sõnastus kinnitab seda seisukohta, sest peale uue taristu rajamise on selles samuti märgitud, et ühishuviprojektid aitavad TEN-T arendamisele kaasa võrgu ressursitõhusat kasutamist edendavate meetmetega. Pealegi on see tekst täielikult kooskõlas selle määruse artikli 2 lõikega 1, milles on märgitud, et TEN-T hõlmab transporditaristut ja telemaatilisi rakendusi ning „meetmeid, millega tõhustatakse kõnealuse taristu haldamist ja kasutamist ning võimaldatakse jätkusuutlike ja tõhusate transporditeenuste loomist ja osutamist". Nende meetmete hulgas võib nimetada meetmeid, mis on loetletud selle määruse artiklis 32, mis näeb ette, et liikmesriigid pööravad eritähelepanu ühishuviprojektidele, millega tagatakse tõhusad üldvõrgu taristut kasutavad kaubaveoteenused ja aidatakse vähendada CO^2-heidet ning muid negatiivseid keskkonnamõjusid ning mille eesmärk on muuhulgas soodustada transporditaristu säästvat kasutamist, sealhulgas selle tõhusat haldamist; hõlbustada mitmeliigilise transpordi teenuseid, sealhulgas vajalikke kaasnevaid teabevooge, ja parandada transporditeenuste osutajate vahelist koostööd, või analüüsida ja anda teavet sõidukite omaduste ja talitluse, haldusnõuete ja inimressursside kohta.

150. Tuleb nentida, et „ühishuviprojektiks" kvalifitseerimine ei piirdu nende projektidega, mis nõuavad taristu rajamist või muutmist. See on palju laiem ja hõlmab muu hulgas selle taristu kooskõlastatud ja ühtset haldamist ja kasutamist, mis on esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride eesmärk. Selline lähenemisviis on loogiline, kuna TEN-T optimaalse toimimise saavutamiseks ei ole uue taristu ehitamine või materiaalne parandamine kindlasti mitte piisav ja sellega peab tingimata kaasnema tõhus haldamine ja kasutamine.

151. Peale selle ei ole minu arvates kahtlust selles, et selliste täiendavate raudtee-kaubaveokoridoride loomine nagu esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 pikendamine vastab TEN-T määruse artiklis 4 ette nähtud eesmärkidele, eelkõige ühtekuuluvuse ja tõhususe eesmärkidele.

152. Nagu ma juba märkisin, on nende koridoride loomise eesmärk tugevdada liidu territooriumil majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust, eelkõige rõhutades koostalitlusvõimet ja omavahelist ühendatust.[62] Lisaks on raudtee-kaubaveokoridoride arendamise eesmärk ka osutada usaldusväärseid kaubaveo teenuseid heades tingimustes.[63] See eesmärk langeb kokku TEN-T määruse artikli 4 punktis d kehtestatud eesmärgiga, mis on eeliste suurendamine TEN-T kasutajate jaoks.

153. Vastavalt raudteekaubaveo määruse artiklile 4 võetakse lisaks kaubaveokoridoride edasisel valikul ja nende muutmisel arvesse mitut kriteeriumi. Muu hulgas näeb selle punkt b ette, et sellel valikul tuleb arvesse võtta raudtee-kaubaveokoridori vastavust TEN-T-ile, ERTMS koridoridele ja/või RNE raames määratletud koridoridele. Lisaks on selle punktis c märgitud, et sellel valikul tuleb samuti arvesse võtta põhivõrgu projektide integreerimist kaubaveokoridoriga. Seega arvan, et täiendavad raudtee-kaubaveokoridorid peavad tingimata vastama TEN-T määruse üldvõrku käsitleva II peatüki nõuetele ja põhivõrku käsitleva III peatüki nõuetele.[64]

154. Peale selle on kaubaveokoridoride edasisel valikul vaja esitada sotsiaalmajanduslik analüüs, milles tuuakse välja nende koridoride loomisest oodatavate kulude ja tulude tasakaal.[65]

62 — Vt raudteekaubaveo määruse põhjendused 5, 9 ja 11.

63 — Vt selle määruse põhjendused 3 ja 4.

64 — Kuna põhivõrk koosneb vastavalt TEN-T määruse artiklile 38 nendest üldvõrgu osadest, mis on strateegiliselt kõige olulisemad, peab esimesena nimetatud võrgu arendamine toimuma teisena nimetatud võrgu suhtes kehtivate nõuete kohaselt.

65 — Vt raudteekaubaveo määruse artikli 4 punkt d.

155. Mis puudutab viimaks lisaväärtust Euroopa jaoks, mis peab ühishuviprojektil olema [66], siis see on määratletud kui „projekti väärtus, mis lisaks potentsiaalsele väärtusele asjaomase liikmesriigi jaoks toob kaasa liikmesriikidevaheliste transpordiühenduste või transpordivoogude märkimisväärse paranemise, mida on võimalik tõendada näitajatega, mis viitavad tõhususe, säästvuse, konkurentsivõime ja ühtekuuluvuse suurenemisele kooskõlas [TEN-T määruse] artiklis 4 sätestatud eesmärkidega”. [67] Arvestades raudteekaubaveo määruse artiklis 4 määratletud kriteeriumeid ja kaubaveokoridoride loomise põhjust, nagu ma seda kirjeldasin käesoleva ettepaneku punktides 97 ja 98, arvan, et selliste täiendavate raudtee-kaubaveokoridoride nagu esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 pikendamise eesmärk on kindlasti sellise paranemise saavutamine.

156. Sellest tulenevalt olen neid asjaolusid arvesse võttes seisukohal, et esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride pikendamine tuleb kvalifitseerida „ühist huvi pakkuvaks projektiks” ELTL artikli 172 teise lõigu tähenduses.

b) Küsimus, kas esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride pikendamine on seotud mingi liikmesriigi territooriumiga

157. ELTL artikli 172 teine lõik näeb ette, et suuniste ja ühist huvi pakkuvate projektide puhul, mis on seotud mingi liikmesriigi territooriumiga, on nõutav selle liikmesriigi heakskiit.

158. Olen seisukohal, et otsus kehtestada asjassepuutuvale liikmesriigile teatud kujul vetoõigus on seletatav asjaoluga, et üleeuroopaliste võrkude poliitika sisaldab territoriaalseid osi ja puudutab seega teatud viisil maaplaneerimist – valdkonda, milles liikmesriigid on traditsiooniliselt suveräänsed.

159. Nagu ma tõin välja käesoleva ettepaneku punktides 132–139, ei ole pooled üksmeelel selles, kuidas tõlgendada ELTL artikli 172 teises lõigus kasutatud väljendit „on seotud mingi liikmesriigi territooriumiga”.

160. Minu arvates on selles sättes kasutatud sõnastus selge ja seda ei tule mitte kuidagi tõlgendada. Juhul kui „ühist huvi pakkuvaks” kvalifitseeritud projekt on seotud mõne liikmesriigi territooriumiga, on selle projekti elluviimiseks nõutav selle liikmesriigi heakskiit. Nagu ma eelnevates punktides märkisin, näeb ühishuviprojekt nimelt asjassepuutuva liikmesriigi jaoks ette terve hulga meetmeid, mis tingimata mõjutavad tema territooriumi.

161. Kuna EL toimimise lepingu koostajad kasutasid täiesti selget sõnastust „on seotud liikmesriigi territooriumiga”, ei ole seda vaja tõlgendada teistmoodi kui selle tegelik tähendus.

162. Kõnealusel juhul puudutab käesolevas kohtuasjas vaidlustatud esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 pikendamine lõiku Londonist Glasgow'sse. Seega ei saa eitada, et see ühishuviprojekt on seotud Ühendkuningriigi territooriumiga ELTL artikli 172 teise lõigu tähenduses. Sellest tulenevalt oleks kõnealuse ühishuviprojekti jaoks tulnud saada kõnealuse liikmesriigi heakskiit, mida käesolevas asjas ei ole antud.

163. Kõiki eeltoodud asjaolusid arvestades leian, et Ühendkuningriigi teine väide, et rikutud on ELTL artikli 172 teisest lõigust tulenevat heakskiidu nõuet, on põhjendatud.

66 — TEN-T määruse artikli 7 lõike 2 punkt d.

67 — Vt selle määruse artikli 3 punkt d.

C. Lõppmärkused

164. Pean vajalikuks täpsustada, et kohtuasja teistsuguse analüüsi tulemuseks oleks ikkagi sama lahendus.

165. Kui peaks möönma, et esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 pikendamine võeti vastu õigel õiguslikul alusel, st ELTL artikli 91 alusel, mille puhul ei oleks mingil juhul vaja selle pikendamisega seotud liikmesriigi heakskiitu, tuleks vaidlusaluse määruse artikkel 29 ja II lisa ikkagi tühistada.

166. Nimelt meenutan, et raudteekaubaveo määrus näeb edasise raudtee-kaubaveokoridoride valiku ja muutmise jaoks ette väga täpse menetluse. Eelkõige on selle määruse artikli 5 lõikes 3 märgitud, et „kui liikmesriik pärast talle esitatud sotsiaal-majanduslikku analüüsi leiab, et kaubaveokoridori loomine ei oleks seda kaubaveokoridori tõenäoliselt kasutavate taotlejate huvides või see ei tooks märkimisväärset sotsiaal-majanduslikku kasu või sellega kaasneks ebaproportsionaalne koormus, ei ole asjaomane liikmesriik kohustatud osalema käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 osutatud protsessides, kui sellise otsuse teeb komisjon, kes toimib vastavalt artikli 21 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele". Lisaks täpsustab selle määruse artikli 5 lõige 5, et „[k]aubaveokoridori loomiseks teevad ettepaneku asjaomased liikmesriigid". Seega saab kaubaveokoridori rajada nende algatusel.

167. Käesoleval juhul algatas Ühendkuningriik vastavalt nendele sätetele menetluse, mis puudutab esialgse raudtee-kaubaveokoridori nr 2 pikendamist kuni Londonini.[68]

168. Siiski ei esitanud kõnealune liikmesriik ühtegi ettepanekut koridori pikendamise kohta kuni Glasgow'ni ning ei ole ühtegi sotsiaalmajanduslikku analüüsi, mis võiks vajaduse korral tõendada selle pikendamise kasu. Ühendkuningriik leiab, et selle pikendamise suhtes oleks tulnud kohaldada raudteekaubaveo määruses ette nähtud menetlusi.[69] Nõukogu väidetest saan aru, et selle määruse artiklis 5 konkreetselt ette nähtud menetlust ei olnud tema arvates vaja järgida.[70] Komisjon omakorda leiab, et käesolevas asjas on vähetähtis, et esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride muutmiseks on olemas eriline menetlus.[71]

169. Selle kohta tuleb meelde tuletada, et Saksamaa Liitvabariik ning Läti Vabariik avaldasid vaidlusaluse määruse vastuvõtmise menetluses kartust, et eiratakse raudteekaubaveo määruses esialgsete raudtee-kaubaveokoridoride muutmiseks ette nähtud menetlust.[72]

170. Tuleb nentida, et vaidlusaluse määruse artikkel 29 ja II lisa, mille eesmärk on muuta esialgset raudtee-kaubaveokoridori nr 2, võeti vastu ilma, et oleks järgitud raudteekaubaveo määruse artiklis 5 ette nähtud menetlust.

171. Selle menetluse järgimise rikkumise tõttu ei jää muud üle, kui tühistada vaidlusaluse määruse artikkel 29 ja II lisa, kuna see kujutab endast vaieldamatult oluliste menetlusnormide rikkumist ELTL artikli 263 teise lõigu tähenduses. Nimelt jättis vale otsustamismenetluse valik Ühendkuningriigi ilma oma õigusest mõjutada nende sätete sisu ennast.

68 — Vt Ühendkuningriigi kaebuse punkt 23 jj ning nõukogu esitatud vastustaja vastuse punkt 33.

69 — Vt Ühendkuningriigi vastus komisjoni esitatud menetlusse astuja seisukohtadele, vastuse punkt 12.

70 — Vt nõukogu esitatud vastustaja vastuse punkt 42.

71 — Vt komisjoni esitatud menetlusse astuja seisukohtade punkt 39.

72 — Vt nõukogu dokument 16096/13 ADD 2.

VI. **Ettepanek**

172. Kõiki eespool esitatud kaalutlusi silmas pidades teen Euroopa Kohtule ettepaneku:

1. tühistada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määruse (EL) nr 1316/2013 (millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu, muudetakse määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010) artikkel 29 ja II lisa, ning

2. mõista kohtukulud välja Euroopa Parlamendilt ja Euroopa Liidu Nõukogult ning jätta Euroopa Komisjoni kohtukulud tema enda kanda.