YVES BOT
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2015. szeptember 3.[1]

C-121/14. sz. ügy

Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága
kontra
Európai Parlament,

az Európai Unió Tanácsa

„Megsemmisítés iránti kereset — EUMSZ 91. cikk — EUMSZ 170. és azt követő cikkek — Közlekedés — Transzeurópai közlekedési hálózatok — Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz — Vasúti árufuvarozási folyosók Londonon túlra történő meghosszabbítása — Az érintett tagállam jóváhagyását igénylő közös érdekű projekt”

1. Keresetével Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága azt kéri a Bíróságtól, hogy semmisítse meg az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, a 913/2010/EU rendelet módosításáról és a 680/2007/EK és 67/2010/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 11-i 1316/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet[2] 29. cikkét és II. mellékletét, elsősorban azon az alapon, hogy az első vasúti árufuvarozási folyosók e rendelkezésekben előirányzott kibővítése az EUMSZ 170. cikkben szereplő célkitűzések megvalósítására irányul, és azt következésképpen az EUMSZ 171. cikkel és az EUMSZ 172. cikkel összhangban kellett volna elfogadni.

I – **Jogi háttér**

A – *Az EUM-Szerződés*

2. Az EUMSZ 91. cikk a következőképpen rendelkezik:

„(1) A 90. cikk végrehajtása céljából és a közlekedés sajátosságainak figyelembevételével az Európai Parlament és a Tanács rendes jogalkotási eljárás keretében, a Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően meghatározza:

a) a valamely tagállam területére irányuló vagy onnan kiinduló, illetve egy vagy több tagállam területén áthaladó nemzetközi közlekedésre alkalmazandó közös szabályokat;

b) azokat a feltételeket, amelyek mellett valamely tagállamban egy ott nem honos fuvarozó közlekedési szolgáltatásokat végezhet;

1 — Eredeti nyelv: francia.

2 — HL L 348., 129. o., helyesbítés: HL L 21., 2015.1.28., 22. o.; a továbbiakban: vitatott rendelet.

c) a közlekedés biztonságát javító intézkedéseket;

d) az egyéb megfelelő rendelkezéseket.

(2) Az (1) bekezdésben említett intézkedések elfogadásakor figyelembe kell venni azokat az eseteket, ahol az intézkedések alkalmazása egyes régiókban súlyosan befolyásolhatja az életszínvonalat, a foglalkoztatási szintet, illetve a közlekedési eszközök és infrastruktúra működtetését."

3. A „Transzeurópai hálózatok" címet viselő XVI. cím alatt található EUMSZ 170. cikk a következőképpen rendelkezik:

„(1) A 26. és 174. cikkben említett célkitűzések elérése, valamint annak lehetővé tétele érdekében, hogy az uniós polgárok, a gazdasági szereplők, valamint a regionális és helyi közösségek a belső határok nélküli térség kialakításának előnyeit teljes mértékben élvezhessék, az Unió hozzájárul a transzeurópai hálózatok létrehozatalához és fejlesztéséhez a közlekedési, a távközlési és az energiaipari infrastruktúra területén.

(2) A nyitott és versengő piacok rendszerének keretén belül az Unió fellépésének az a célja, hogy elősegítse a nemzeti hálózatok összekapcsolódását és átjárhatóságát, valamint a hálózatokhoz történő hozzáférést. Az Unió különös figyelmet fordít annak szükségességére, hogy a szigeteket, a tengerparttal nem rendelkező területeket és a peremterületeket összekössék az Unió központi területeivel."

4. Az ugyanezen cím alatt található EUMSZ 171. cikk (1) bekezdése egyebekben a következőképpen rendelkezik:

„A 170. cikkben említett célkitűzések elérése érdekében az Unió:

– iránymutatás-csomagot dolgoz ki, amely a transzeurópai hálózatok területén a tervezett intézkedések célkitűzéseire, prioritásaira és főbb vonalaira vonatkozik; ezek az iránymutatások közös érdekű projekteket határoznak meg;

– végrehajt minden olyan intézkedést, különösen a műszaki szabványok összehangolásának területén, amely a hálózatok átjárhatóságának biztosításához szükséges;

– támogathatja – különösen megvalósíthatósági tanulmányok, hitelgaranciák vagy kamattámogatások formájában – a tagállamok által támogatott, az első francia bekezdésben említett iránymutatások által meghatározott közös érdekű projekteket; az Unió emellett a 177. cikk értelmében felállított Kohéziós Alapon keresztül hozzájárulhat a közlekedési infrastruktúra területén egyedi projektek finanszírozásához a tagállamokban.

Az Unió tevékenységei során figyelembe kell venni a projektek potenciális gazdasági életképességét."

5. Végül az EUMSZ 172. cikk, amely szintén a transzeurópai hálózatokról szóló XVI. cím alatt található, a következőket mondja ki:

„A 171. cikk (1) bekezdésében említett iránymutatásokat és egyéb intézkedéseket [a] […] Parlament és a Tanács rendes jogalkotási eljárás keretében, valamint a Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően fogadja el.

A valamely tagállam területét érintő iránymutatásokhoz és közös érdekű projektekhez az érintett tagállam jóváhagyása szükséges."

B – *A vasúti árufuvarozásról szóló rendelet*

6. Az EUMSZ 91. cikk alapján elfogadott, a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2010. szeptember 22-i 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet[3] célja, hogy meghatározza nemzetközi vasúti folyosók létrehozásának és megszervezésének szabályait a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat későbbi kialakítása céljából. Ennek érdekében megállapítja az árufuvarozási folyosók kiválasztásával, megszervezésével és működtetésével, valamint indikatív jellegű beruházási tervezésével kapcsolatos szabályokat.[4]

7. A vasúti árufuvarozásról szóló rendelet 2. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében „»árufuvarozási folyosó«: a tagállamok és adott esetben európai harmadik országok területén vagy közöttük elhelyezkedő kijelölt vasútvonalak, köztük vasúti kompvonalak összessége, amelyek két vagy több terminált kötnek össze az árufuvarozási folyosó főága mentén, valamint adott esetben az ezeket összekötő elkerülő útvonalak és szakaszok, beleértve a 2001/14/EK irányelv[5] 5. cikkének megfelelő vasúti infrastruktúrát és a kapcsolódó berendezéseket, illetve az érintett vasúti szolgáltatásokat”.

8. A vasúti árufuvarozásról szóló rendelet II. fejezete a nemzetközi vasúti folyosók kijelöléséről és irányításáról rendelkezik. E rendelet e fejezetben szereplő 3. cikkének szövege a következő:

„A mellékletben említett tagállamok a mellékletben előírt határidőig működésbe állítják az első árufuvarozási folyosókat. Az érintett tagállamok értesítik a Bizottságot az árufuvarozási folyosók létrehozásáról.”

9. Az említett rendelet melléklete előírja:

	„Tagállamok	Fő útvonalak (1)	Az árufuvarozási folyosók kialakítása:
[...]	[...]	[...]	[...]
„Északi-tengeri–mediterrán”	NL, BE, LU, FR, UK(+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)– London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Párizs (+)/Amszterdam (+)–Rotterdam–Zeebrugge (+)/Antwerpen–Luxembourg–Metz–Dijon–Lyon/[Bázel]–Marseille(+)	2013. november 10-ig
[...]	[...]	[...]	[...]

(1) A »/« alternatív utakat jelez. A [transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó, a továbbiakban:

3 — HL L 276., 22. o. A vitatott rendelettel módosított rendelet, a továbbiakban: vasúti árufuvarozásról szóló rendelet.

4 — Lásd e rendelet 1. cikke (1) bekezdésének első albekezdését.

5 — A vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 404. o.).

TEN-T] iránymutatásokkal összhangban az atlanti és a mediterrán útvonalat a jövőben a Sines/Algeciras–Madrid–Párizs tehervasúti tengelynek kell kiegészítenie, amely a Pireneusok középső részén egy alacsonyan fekvő alagúton keresztül halad át.

(+) A + jel arra utal, hogy a megfelelő folyosót legkésőbb az e táblázatban megadott kialakítási dátum után 3 évvel ki kell egészíteni az így megjelölt útvonallal. Az e rendelet 8. cikkében és 13. cikkének (1) bekezdésében meghatározott meglévő struktúrákat módosítani kell, további államokat és pályahálózat-működtetőket vonva be a részvételbe a megfelelő folyosók tekintetében. A kiegészítéseket piaci tanulmányokra kell alapozni, és e rendelet 14. cikkének (3) bekezdésével összhangban figyelembe kell venni a meglévő személy- és teherszállítás szempontját.

(*) A * jel arra utal, hogy a megfelelő folyosót legkésőbb az e táblázatban megadott kialakítási dátum után 5 évvel ki kell egészíteni az így megjelölt útvonallal. Az e rendelet 8. cikkében és 13. cikkének (1) bekezdésében meghatározott meglévő struktúrákat módosítani kell, további államokat és pályahálózat-működtetőket vonva be a részvételbe a megfelelő folyosók tekintetében. A kiegészítéseket piaci tanulmányokra kell alapozni, és e rendelet 14. cikkének (3) bekezdésével összhangban figyelembe kell venni a meglévő személy- és teherszállítás szempontját.

[...]”

10. A vitatott rendelet általi módosítás előtt a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó a következőképpen nézett ki:

„2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam–Antwerpen–Luxembourg–Metz–Dijon–Lyon/(Bázel)	2013. november 10-ig”

11. A vasúti árufuvarozásról szóló rendelet 4–6. cikke megállapítja a további árufuvarozási folyosók kialakítására vonatkozó kritériumokat, valamint kialakítja az e folyosók kiválasztásának és módosításának szabályait. E cikkek a következőt írják elő:

„4. cikk

Az árufuvarozási folyosókra [helyesen: további árufuvarozási folyosókra] vonatkozó kritériumok

A további árufuvarozási folyosóknak az 5. cikkben említett kiválasztására, valamint az árufuvarozási folyosóknak a 6. cikkben említett módosítására a következő kritériumok figyelembevételével kerül sor:

a) az árufuvarozási folyosó áthalad legalább három tagállam területén, vagy, amennyiben az árufuvarozási folyosó által összekötött vasúti terminálok közötti távolság meghaladja az 500 km-t, két tagállam területén;

b) az árufuvarozási folyosók összhangban állnak a TEN-T [helyesen: a TEN-T-vel], [a European Rail Traffic Management System (ERTMS)][6] folyosókkal és/vagy [a RailNetEurope (RNE)][7] által meghatározott folyosókkal;

c) a TEN-T kiemelt fontosságú projektjeinek az árufuvarozási folyosóba való integrálása;

6 — Az ERTMS olyan rendszer, amelynek célja a vasúti forgalomirányítás harmonizálása, a síneken történő vonatérzékelést is beleértve.

7 — Az RNE egy 2004-ben alapított egyesület, amely a pályahálózat-működtetőket foglalja magában.

d) az árufuvarozási folyosó létrehozásából eredő társadalmi-gazdasági költségek és hasznok egyensúlyban állnak;

e) a tagállamok által javasolt árufuvarozási folyosók koherens egészet alkotnak ahhoz, hogy létrejöhessen a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat;

f) az árufuvarozási folyosón lebonyolódó vasúti teheráru-forgalom, valamint jelentősebb kereskedelmi forgalom és áruforgalom fejlesztése;

g) adott esetben jobb összeköttetések a tagállamok és szomszédos harmadik országok között;

h) a kérelmezők érdekei az árufuvarozási folyosóban;

i) a többi közlekedési móddal való megfelelő összekapcsolódás, különösen a – többek között a tengeri és belvízi kikötőkben található – terminálok megfelelő hálózatának köszönhetően.

5. cikk

További árufuvarozási folyosók kiválasztása

(1) Valamennyi olyan tagállam, amelynek egy másik tagállam felé vasúti határátmenete van, részt vesz legalább egy árufuvarozási folyosó létrehozásában, kivéve ha e kötelezettséget a 3. cikk alapján már teljesítette.

(2) Az (1) bekezdésben foglaltak ellenére a tagállamok egy másik tagállam kérésére részt vesznek az (1) bekezdésben említett folyosó létrehozásában vagy egy meglévő folyosó meghosszabbításában, amennyiben ez szükséges ahhoz, hogy egy szomszédos tagállam az (1) bekezdésben meghatározott kötelezettségét teljesítse.

(3) A tagállamoknak a 91/440/EK irányelv[8] 7. cikke szerinti kötelezettségeinek sérelme nélkül amennyiben egy tagállam gazdasági-társadalmi elemzést követően úgy ítéli meg, hogy valamely árufuvarozási folyosó létrehozása nem állna a folyosót valószínűleg majd használó kérelmezők érdekében, vagy nem járna lényeges társadalmi-gazdasági haszonnal, vagy aránytalan teherrel járna, az érintett tagállam – a 21. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban a Bizottság által hozott döntés függvényében – nem köteles az e cikk (1) és (2) bekezdése alapján részt venni a folyosó létrehozásában.

(4) Azon tagállamok esetében, amelyek vasúthálózatának nyomtávolsága eltér az Unió fő vasúthálózatának nyomtávolságától, az (1), illetve a (2) bekezdés szerinti részvétel nem kötelező.

(5) Árufuvarozási folyosó létrehozására az érintett tagállamok tehetnek javaslatot. Ennek érdekében az érintett pályahálózat-működtetőkkel és kérelmezőkkel folytatott konzultációt követően kidolgozott javaslatot tartalmazó szándéknyilatkozatban e tagállamok közösen értesítik a Bizottságot, figyelembe véve a 4. cikkben meghatározott kritériumokat.

Az (1) és (2) bekezdésben említett kötelezettség teljesítése céljából az érintett tagállamok 2012. november 10-ig közös szándéknyilatkozatot küldenek a Bizottságnak.

8 — A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EK tanácsi irányelv (HL L 237., 25. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 341. o.).

(6) A Bizottság megvizsgálja az (5) bekezdésben említett árufuvarozási folyosó létrehozására irányuló javaslatokat, és a 21. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban legkésőbb kilenc hónappal a javaslat benyújtását követően határozatot fogad el arról, hogy az adott javaslat megfelel-e ezen cikknek.

(7) Az érintett tagállamok legkésőbb két évvel a Bizottság (6) bekezdésben említett határozatát követően létrehozzák az árufuvarozási folyosót.

6. cikk

A további árufuvarozási folyosók módosítása

(1) Az 5. cikkben említett árufuvarozási folyosók az érintett tagállamok által – az érintett pályahálózat-működtetőkkel és kérelmezőkkel való konzultációt követően – a Bizottsághoz benyújtott közös javaslat alapján módosíthatók.

(2) A Bizottság a 21. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban, a 4. cikkben meghatározott kritériumok alapján határozatot fogad el a javaslatról.”

C – *A TEN-T-rendelet*

12. A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 11-i 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletet[9] az EUMSZ 172. cikk alapján fogadták el. A TEN-T-rendelet 1. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében a rendelet célja, hogy iránymutatásokat határozzon meg a kétrétegű struktúrából, egy átfogó hálózatból és az arra épülő törzshálózatból álló transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztését illetően, valamint közös érdekű projekteket azonosítson és meghatározza azokat a követelményeket, amelyeknek a transzeurópai közlekedési hálózat kezelése során meg kell felelni.

13. E rendelet 2. cikke előírja:

„(1) Ezt a rendeletet az I. mellékletben meghatározott [TEN-T-re] kell alkalmazni. Az említett melléklet [helyesen: a TEN-T] egyrészt közlekedési infrastruktúrát és telematikai alkalmazásokat, másrészt az ilyen infrastruktúra hatékony kezelését és használatát elősegítő, és a fenntartható és hatékony közlekedési szolgáltatásokat lehetővé tevő intézkedéseket foglal magában.

(2) A [TEN-T] infrastruktúrájának részét képezi a vasúti, belvízi, közúti, tengeri és légi közlekedés, valamint a multimodális közlekedéshez szükséges infrastruktúra, a II. fejezet vonatkozó szakaszaiban meghatározottak szerint.”

14. A TEN-T-rendelet 3. cikke a) pontjának értelmében „közös érdekű projekt” az e rendeletben előírt követelményeknek megfelelően és e rendelet rendelkezéseivel összhangban végrehajtott valamennyi projekt.

15. Az említett rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontja rögzíti, hogy a TEN-T-et erőforrás-hatékony módon kell tervezni, fejleszteni és működtetni a meglévő közlekedési infrastruktúra fejlesztése, javítása és karbantartása révén.

9 — HL L 348., 1. o. A 2014. január 17-i 473/2014/EU felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettel (HL L 136., 10. o.) módosított rendelet (a továbbiakban: TEN-T-rendelet).

16. A TEN-T-rendelet 6. cikke szerint a TEN-T fokozatos kialakítását elsősorban a hálózat kétrétegű struktúrájának létrehozásával kell megvalósítani, koherens és átlátható módszertani megközelítést alkalmazva, egy átfogó hálózat és egy törzshálózat ötvözésével. Az átfogó hálózat a TEN-T minden meglévő és tervezett közlekedési infrastruktúráját, továbbá az ilyen infrastruktúra hatékony, valamint társadalmi és környezetvédelmi szempontból fenntartható használatának előmozdítására irányuló intézkedéseket foglalja magában. A törzshálózat az átfogó hálózat azon részeiből áll, amelyek a transzeurópai közlekedési hálózat létrehozásával kapcsolatos célkitűzések eléréséhez stratégiai szempontból a legfontosabbak. E hálózatokat e rendelet II., illetve III. fejezetével összhangban kell meghatározni és létrehozni.

17. Az említett rendelet 7. cikkének szövege a következő:

„(1) A közös érdekű projekteknek hozzá kell járulniuk a [TEN-T] fejlesztéséhez az új közlekedési infrastruktúra létrehozása, a már meglevő közlekedési infrastruktúra felújítása és bővítése, valamint a hálózat erőforrás-hatékony használatát előmozdító intézkedések révén.

(2) A közös érdekű projekteknek

a) hozzá kell járulniuk a célkitűzések 4. cikkben leírt négy kategóriájából legalább kettőnek a megvalósításához;

b) összhangban kell lenniük a II. fejezettel, a törzshálózat tekintetében pedig ezenfelül a III. fejezettel is;

c) a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján gazdasági szempontból életképesnek kell lenniük;

d) európai hozzáadott értéket kell képviselniük.

(3) A közös érdekű projekt a teljes folyamatot magában foglalhatja, beleértve a megvalósíthatósági tanulmányokat és az engedélyezési eljárásokat, a végrehajtást és az értékelést.

[...]”

18. A TEN-T-rendelet átfogó hálózatról szóló II. fejezetében található 32. cikkének a) pontja rögzíti, hogy a tagállamoknak különös figyelmet kell fordítaniuk azokra a közös érdekű projektekre, amelyek az átfogó hálózat infrastruktúráját használó hatékony áruszállítási szolgáltatásokat nyújtanak, és a szén-dioxid-kibocsátás és más káros környezeti hatások csökkentéséhez is hozzájárulnak, és amelyek célja a közlekedési infrastruktúra fenntartható használatának javítása, beleértve annak hatékony irányítását.

19. E rendelet 42. cikke a következőt írja elő:

„(1) A törzshálózati folyosók a törzshálózat összehangolt megvalósítását elősegítő eszközök. Az erőforrás-hatékony multimodális közlekedés megvalósítása érdekében – és ezáltal a jobb területi együttműködés révén elősegítve a kohéziót – a törzshálózati folyosóknak a következő szempontokra kell összpontosulniuk:

a) modális integráció;

b) átjárhatóság, valamint

c) különösen a határokon átnyúló szakaszok és a szűk keresztmetszetek vonatkozásában az infrastruktúra összehangolt fejlesztése.

(2) A törzshálózati folyosóknak köszönhetően a tagállamok összehangolt és egymással szinkronban lévő módon valósíthatják meg az infrastrukturális beruházásokat, a lehető leghatékonyabban kezelve így a rendelkezésre álló kapacitásokat. A törzshálózati folyosóknak támogatniuk kell az átjárható forgalomirányítási rendszerek átfogó üzembe helyezését és adott esetben az innováció és az új technológiák alkalmazását.”

20. Az említett rendelet 43. cikke a következőképpen határozza meg a törzshálózati folyosókat:

„(1) A törzshálózati folyosók a törzshálózaton belüli legfontosabb távolsági forgalmi útvonalaknak felelnek meg, céljuk pedig különösen az Unión belüli határokon átnyúló összeköttetések fejlesztése.

(2) A törzshálózati folyosóknak multimodálisnak és az e rendeletben szereplő valamennyi közlekedési mód beépítésére nyitottnak kell lenniük. Legalább két határon átnyúlnak, és ha lehetséges, magukban foglalnak legalább három közlekedési módot, ezen belül adott esetben tengeri gyorsforgalmi utakat.”

21. A TEN-T-rendelet 44. cikke (1) bekezdésének megfelelően a törzshálózati folyosók jegyzékét a vitatott rendelet I. mellékletének I. része tartalmazza. A tagállamok a TEN-T-rendelet IV. fejezetében foglaltaknak megfelelően részt vesznek a törzshálózati folyosókban.

22. E rendelet 45–47. cikke a törzshálózati folyosók összehangolt, az érintett tagállamokkal egyetértésben történő megvalósításának megkönnyítése érdekében meghatározza a törzshálózati folyosók irányítási struktúráját. Minden egyes törzshálózati folyosó tekintetében egy vagy több európai koordinátort jelölnek ki, akit az érintett tagállamokkal egyetértésben létrehozott konzultációs fórum segít. Az európai koordinátor az érintett tagállamokkal együttműködve kidolgozza a folyosó munkatervét és nyomon követi annak végrehajtását.

23. Végül az említett rendelet 48. cikkének szövege a következő:

„(1) Az átfedések elkerülése érdekében a [vasúti árufuvarozásról szóló] rendeletben foglaltakkal összhangban megfelelő koordinációt kell biztosítani a törzshálózati folyosók és a vasúti árufuvarozási folyosók között, különösen a munkaterv vagy a munkacsoportok létrehozása során.

(2) Az e fejezetben foglalt rendelkezések nem érintik a [vasúti árufuvarozásról szóló] rendeletben meghatározott irányítási struktúrákat.”

D – *A vitatott rendelet*

24. A vitatott rendelet 1. cikke rögzíti, hogy annak célja az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozása. Ez az eszköz meghatározza a transzeurópai hálózatok uniós pénzügyi támogatásának feltételeit, módszereit és eljárásait a közlekedési, a távközlési és az energetikai infrastruktúrák ágazatában megvalósítandó közös érdekű projektek támogatása, valamint az említett ágazatok közötti potenciális szinergiák kihasználása érdekében.

25. E rendelet 2. cikkének 1. pontja értelmében „közös érdekű projekt” a TEN-T-rendeletben, a 347/2013/EU rendeletben [10] vagy a transzeurópai hálózatok távközlési infrastruktúrájának területére vonatkozó iránymutatásokról szóló rendeletben meghatározott projekt.

10 — A transzeurópai energiaipari infrastruktúrára vonatkozó iránymutatásokról és az 1364/2006/EK határozat hatályon kívül helyezéséről, valamint a 713/2009/EK, a 714/2009/EK és a 715/2009/EK rendelet módosításáról szóló, 2013. április 17-i 347/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 115., 39. o.; helyesbítés: HL L 283., 2014.9.27., 71. o.).

26. A vitatott rendelet I. mellékletének I. része meghatározza többek között az „Északi-tengeri–mediterrán” törzshálózati folyosót. Az Egyesült Királyságot illetően többek között a következő nyomvonalakat írja elő:

– Glasgow/Edinburgh–Liverpool/Manchester–Birmingham,

– Birmingham–Felixstowe/London/Southampton,

– London–Lille–Brüsszel.

27. A vitatott rendelet 29. cikke előírja, hogy a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet a következőképpen módosul:

„A [vasúti árufuvarozásról szóló] rendelet mellékletének helyébe [a vitatott] rendelet II. melléklete lép. Következésképp a módosított vasúti árufuvarozási folyosókra továbbra is vonatkoznak a [vasúti árufuvarozásról szóló] rendelet rendelkezései.”

28. A vitatott rendelet II. mellékletében az „Északi-tengeri–mediterrán” vasúti árufuvarozási folyosó felváltja a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet mellékletében – annak a vitatott rendelet 29. cikkével történő módosítása előtt – meghatározott 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosót. [11]

29. Így a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó Glasgow-ig kibővítették, és az az Egyesült Királyság tekintetében magában foglalva Glasgow-t, Edinburgh-t, Southamptont, Felixstowe-t és Londont.

II – **A vitatott rendelet elfogadását eredményező jogalkotási eljárás**

30. Az Egyesült Királyság eredetileg nem vett részt a vasúti árufuvarozásról szóló rendeletben meghatározott egyik első vasúti árufuvarozási folyosóban sem. Később e rendelet 5. cikkének megfelelően társadalmi-gazdasági tanulmányok alapján további árufuvarozási folyosó létrehozására irányuló eljárást indított a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosónak a La Manche alagúton keresztül Londonig történő kibővítése érdekében.

31. Az Egyesült Királyság keresetlevelében kifejti, hogy a vitatott rendeletet illetően betartotta az e rendelet 1. cikkében rögzített elveket. Ugyanakkor az e rendelet elfogadásával kapcsolatos tárgyalások során a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó módosítására irányuló javaslatot terjesztettek elő annak Glasgow-ig történő kibővítése érdekében. Ez a kibővítést az Egyesült Királyság nem hagyta jóvá, és azt véleménye szerint a társadalmi-gazdasági elemzés sem támasztotta alá.

32. Ezért az Egyesült Királyság tartózkodott a vitatott rendelet elfogadásáról való szavazástól, és 2013. november 25-én az e tartózkodás indokait ismertető nyilatkozatot [12] terjesztett elő. Egyébiránt a Németországi Szövetségi Köztársaság és a Lett Köztársaság is az első vasúti árufuvarozási folyosók ilyen körülmények között történő kibővítésével kapcsolatos aggályait kifejező észrevételeket terjesztett elő. [13]

11 — Lásd a jelen indítvány 9. és 10. pontját.

12 — Lásd az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, a 913/2010 rendelet módosításáról és a 680/2007/EK és 67/2010/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanács rendeletre vonatkozó javaslatról szóló 16096/13 ADD 2. sz. tanácsi dokumentumot.

13 — Uo.

III – **A felek kérelmei**

33. Az Egyesült Királyság azt kéri, hogy a Bíróság:

– semmisítse meg a vitatott rendelet 29. cikkét és II. mellékletét, mivel e rendelkezések London határain túlterjedően bővítik ki a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosót, és

– a Parlamentet és a Tanácsot kötelezze a költségek viselésére.

34. A Parlament és a Tanács, valamint a támogatásuk érdekében beavatkozó Bizottság azt kéri, hogy a Bíróság:

– utasítsa el a keresetet, és

– az Egyesült Királyságot kötelezze a költségek viselésére.

IV – **A kereset elfogadhatóságáról a vitatott rendelet részleges megsemmisítésére irányuló kérelemre tekintettel**

35. Az Egyesült Királyság úgy véli, hogy a vitatott rendelet 29. cikke és II. melléklete a rendelet többi részétől elkülönülő és attól elválasztható részeket alkotnak. Ennélfogva pontosítja, hogy keresete az említett rendelet részleges megsemmisítésére, nevezetesen 29. cikkének és II. mellékletének megsemmisítésére irányul.

36. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint valamely uniós jogi aktus részleges megsemmisítése csak abban az esetben lehetséges, ha a megsemmisíteni kért elemek elválaszthatóak a jogi aktus többi részétől. A Bíróság hasonlóképpen többször megállapította azt is, hogy ez az elválaszthatósági követelmény nem teljesül, ha a jogi aktus részleges megsemmisítése folytán annak lényeges tartalma megváltozik. [14]

37. A Parlament, a Tanács és a Bizottság egyetért abban, hogy az Egyesült Királyság által előterjesztett, részleges megsemmisítés iránti kérelem elfogadható.

38. Egyetértek ezzel az állásponttal.

39. A vitatott rendelet 29. cikke és II. melléklete ugyanis elválasztható a rendelet egészétől. Ha megállapítást nyerne e cikk és e melléklet jogellenessége, e rendelet attól még továbbra is joghatásokat váltana ki, mivel az említett rendelet többi rendelkezése más cél elérésére irányul, mint az említett cikk és az említett melléklet.

40. Ily módon maga a vitatott rendelet lényeges tartalma arra irányul, hogy létrehozza az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközt a transzeurópai hálózatokba történő beruházások felgyorsítása érdekében. [15] E célból meghatározza a transzeurópai hálózatok uniós pénzügyi támogatásának feltételeit, módszereit és eljárásait a közlekedési, a távközlési és az energetikai infrastruktúrák ágazatában megvalósítandó közös érdekű projektek támogatása érdekében. [16]

14 — Bizottság kontra Parlament és Tanács ítélet (C-427/12, EU:C:2014:170, 16. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

15 — Lásd e rendelet (2) preambulumbekezdését.

16 — Lásd az említett rendelet 1. cikkét.

41. Ezzel szemben a vitatott rendelet 29. cikkének és II. mellékletének célja pusztán az, hogy összehangolja a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet keretében előírt vasúti árufuvarozási folyosókat, valamint a törzshálózati folyosókat. Megsemmisítésük ennélfogva egyáltalán nem változtatná meg magát a vitatott rendelet lényeges tartalmát.

42. Mivel a vitatott rendelet 29. cikke és II. melléklete a rendelet többi részétől elválasztható, az Egyesült Királyság által előterjesztett, részleges megsemmisítés iránti kérelmet véleményem szerint elfogadhatónak kell nyilvánítani.

V – **A keresetről**

43. Keresetének alátámasztására az Egyesült Királyság két jogalapra hivatkozik.

44. Első jogalapja keretében előadja, hogy a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet melléklete eredeti változatának a vitatott rendelet 29. cikkével és II. mellékletével eszközölt, a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó kibővítését eredményező módosításait az EUMSZ 171. cikkel és az EUMSZ 172. cikkel összhangban kellett volna elfogadni, mivel e módosítások az EUMSZ 170. cikkben szereplő célkitűzések megvalósítására irányulnak.

45. Második jogalapjával az Egyesült Királyság úgy véli, hogy mivel az említett módosítások az EUMSZ 170. cikkben szereplő célkitűzések megvalósítására irányulnak, az első vasúti árufuvarozási folyosóknak az EUMSZ 171. cikk (1) bekezdése értelmében vett „közös érdekű projektnek” minősülő és az Egyesült Királyság területét érintő kibővítését az EUMSZ 172. cikk második bekezdésében előírt, az érintett tagállam hozzájárulására vonatkozó követelmény megsértésével fogadták el.

A – *Az első, a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó kibővítése jogalapjának téves megválasztására alapított jogalapról*

1. A felek érvei

46. Az Egyesült Királyság előadja, hogy a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosónak a vitatott rendelet 29. cikkével és II. mellékletével eszközölt, e folyosó Glasgow-ig történő kibővítését eredményező módosítását az EUM-Szerződés transzeurópai hálózatokról szóló XVI. címében található EUMSZ 172. cikk alapján kellett volna elfogadni.

47. Az Egyesült Királyság ugyanis úgy véli, hogy az első vasúti árufuvarozási folyosók kibővítése elengedhetetlen egy TEN-T kialakításához, ennélfogva pedig az EUMSZ 170. cikkben és az EUMSZ 171. cikkben szereplő célkitűzések megvalósítására irányul. Ezt az is alátámasztja, hogy a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó kibővítésének célja a törzshálózati folyosó e folyosóval való összehangolása, ami a TEN-T-rendelet – és így az EUMSZ 170. cikk – egyik célkitűzése, e rendelet (46) preambulumbekezdésének megfelelően, amely rögzíti, hogy „[a] törzshálózati folyosók kialakításának összhangban kell állnia a [vasúti árufuvarozásról szóló] rendeletnek megfelelően létrehozott vasúti árufuvarozási folyosókkal”. E tekintetben az Egyesült Királyság a vitatott rendelet (16) preambulumbekezdésére is hivatkozik, amely szerint „[a]z adminisztratív terhek csökkentése, valamint a vasúti infrastruktúra fejlesztésének és használatának ésszerűsítése érdekében adott esetben gondoskodni kell [a vasúti árufuvarozásról szóló rendeletben] előírt vasúti árufuvarozási folyosóknak és az e rendelet mellékletének [helyesen: I. mellékletének] I. része szerinti törzshálózati folyosóknak a földrajzi összehangolásáról, figyelembe véve a különböző eszközök célkitűzéseit”.

48. Az Egyesült Királyság ezen túlmenően úgy véli, hogy a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó módosítása pontosan az EUMSZ 170. cikk (2) bekezdésében szereplő célkitűzéseket követi, amely bekezdés szerint „[a] nyitott és versengő piacok rendszerének keretén belül az Unió fellépésének az a célja, hogy elősegítse a nemzeti hálózatok összekapcsolódását és átjárhatóságát, valamint a hálózatokhoz történő hozzáférést”.

49. E tekintetben az Egyesült Királyság kifejti, hogy a vasúti árufuvarozási folyosók és a törzshálózati folyosók egyaránt olyan koordinációs eszközök, amelyek éppen a nemzeti hálózatok átjárhatóságának és az azokhoz történő hozzáférésnek a javítására irányulnak. Ezt az érvet véleménye szerint alátámasztja a TEN-T-rendelet 48. cikkének (1) bekezdése, amely előírja, hogy „[a]z átfedések elkerülése érdekében a [vasúti árufuvarozásról szóló] rendeletben foglaltakkal összhangban megfelelő koordinációt kell biztosítani a törzshálózati folyosók és a vasúti árufuvarozási folyosók között, különösen a munkaterv vagy a munkacsoportok létrehozása során”.

50. Egyébiránt az Egyesült Királyság – noha tisztában van azzal, hogy jogszerűen már nem kérdőjelezheti meg a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet elfogadásának jogalapját – előadja, hogy e rendelet elsődleges célja az EUMSZ 170. cikk (2) bekezdésében szereplő célkitűzések megvalósítása, amit egyébiránt az említett rendelet (5) preambulumbekezdése ír elő, amely rögzíti, hogy „javítana az infrastruktúra-használati feltételeken, ha egy versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat részére nemzetközi vasúti folyosókat hoznának létre, megfelelő feltételeket biztosítva az árufuvarozó vonatok közlekedéséhez, és lehetővé téve, hogy ez utóbbiak nehézségek nélkül jussanak át az egyik nemzeti hálózatból a másikba”.

51. Az Egyesült Királyság ezenfelül úgy véli, hogy a Parlament és a Tanács állításával ellentétben nem szükséges új vasúti infrastruktúra kialakítása ahhoz, hogy a vasúti árufuvarozási folyosók az EUMSZ 170. cikkel elérni kívánt célkitűzések körébe tartozzanak, egyébként pedig a TEN-T-rendeletben sem szerepel a törzshálózati folyosók létrehozására vonatkozó kötelezettség.

52. Végül az Egyesült Királyság véleménye szerint itt mindössze annyi a kérdés, hogy a meghozott intézkedés egészében véve elsődlegesen közös közlekedéspolitikai intézkedést vagy hálózathoz kapcsolódó intézkedést képez-e, szembeállítva ezzel az EUMSZ 91. cikket és az EUMSZ 170. cikk (2) bekezdését. Noha az Egyesült Királyság nem tagadja, hogy a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet célja, hogy hozzájáruljon a versenyképes és hatékony vasúti árufuvarozás kialakulásához, és így az EUMSZ 91. cikk célkitűzéseinek elérésére irányul, e rendelet elsődleges célja valójában az, hogy létrehozzon egy megbízható vasúti árufuvarozási folyosókból álló hálózatot, amelyhez a pályahálózat-működtetők közötti együttműködési mechanizmusok kapcsolódnak, ami előmozdítja a TEN-T-rendelet, és ennélfogva az EUMSZ 170. cikk (2) bekezdésének célkitűzéseit.

53. Ily módon az EUMSZ 172. cikk pontosabb jogalap, mint az EUMSZ 91. cikk, a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó módosítását pedig az előbbi cikkel összhangban kellett volna elfogadni.

54. A Parlament, a Tanács és a Bizottság szerint az, hogy a vitatott rendelet bevezető hivatkozásaiban csak az EUMSZ 172. cikk jelenik meg jogalapként, a jogalapokra vonatkozó szabályok alkalmazásából ered. Így a Parlament emlékeztet a Bíróság azon ítélkezési gyakorlatára, amely szerint valamely uniós jogi aktus jogalapja megválasztásának olyan objektív elemeken kell alapulnia, amelyek alkalmasak a bírósági felülvizsgálatra; ilyen elemnek számít többek között az érintett jogi aktus célja és tartalma.[17] A Parlament a Bizottság kontra Tanács ítéletre[18] is hivatkozik, amelyben a Bíróság rögzítette, hogy „[h]a

17 — Bizottság kontra Parlament és Tanács ítélet (C-411/06, EU:C:2009:518, 45. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat); Parlament kontra Tanács ítélet (C-130/10, EU:C:2012:472, 42. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

18 — C-137/12, EU:C:2013:675.

az érintett aktus vizsgálatából az derül ki, hogy az két cél elérésére irányul, vagy két összetevőt foglal magában, és ezek egyike elsődlegesnek vagy túlnyomó súlyúnak mutatkozik, míg a másik csak járulékos jellegű, az aktust csak egy jogalapra kell alapítani, mégpedig arra, amelyet az elsődleges vagy döntő cél vagy összetevő megkövetel” [19].

55. Ekképpen a Parlament, a Tanács és a Bizottság úgy véli, hogy a vitatott rendelet 1. cikkének megfelelően e rendelet elsődleges és döntő célját és összetevőjét az képezi, hogy uniós pénzügyi támogatást nyújtson a transzeurópai hálózatokhoz és közös érdekű projekteket támogasson, míg e rendeletnek a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosót módosító 29. cikke és II. melléklete csupán járulékos cél elérésére, azaz a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet módosítására irányul annak érdekében, hogy összehangolja a törzshálózati folyosókat az első árufuvarozási folyosókkal. A Parlament és a Tanács szerint valójában, ha külön jogi aktust fogadtak volna el e módosítás érdekében, annak az EUMSZ 91. cikk képezte volna a jogalapját.

56. Ezenkívül értelmezésem szerint a Parlament és a Tanács úgy véli, hogy ahhoz, hogy a folyosó a TEN-T részét képezze, annak projektet kell képeznie abban az értelemben, hogy léteznie kell egy valamely meglévő infrastruktúra módosítására vagy új infrastruktúra létrehozására irányuló kötelezettségnek, ami a jelen esetben nem áll fenn. Egy első vasúti árufuvarozási folyosó kialakítására vonatkozó kötelezettség ugyanis nem kötelezi a tagállamokat új vasútvonalak építésére. Csupán azt követeli meg tőlük, hogy bizonyos meglevő vasútvonalakon biztosítsák a vasúti árufuvarozás jobb koordinálását és e vasútvonalak jobb kezelését, többek között egyablakos ügyintézési rendszer segítségével. A Tanács ebből azt a következtetést vonja le, hogy valamely infrastruktúra puszta használata nem tekinthető az EUMSZ 170. cikk (1) bekezdése értelmében vett „infrastruktúrának”.

57. Egyebekben a Parlament szerint a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó módosításának indoka, amelyet a vitatott rendelet (16) preambulumbekezdése rögzít, nevezetesen e folyosónak a megfelelő törzshálózati folyosóval való összehangolása, egyáltalán nem bizonyítja, hogy e folyosók összefüggnek, és hogy mindkettő az EUMSZ 170. cikk (2) bekezdésében szereplő célkitűzések elérésére irányul. A Parlament szerint ezen összehangolás célja csupán az infrastruktúra használatának a vasúti árufuvarozási folyosók révén történő ésszerűsítése, az infrastruktúra fejlesztésére irányulóan a törzshálózat létrehozása útján, többek között az adminisztratív terhek csökkentése érdekében.

58. A Parlament előadja továbbá, hogy a „hálózat” kifejezés a vasúti árufuvarozásról szóló rendeletben funkcionális jelleggel bír. A Parlament szerint, ha az e rendeletben előírthoz hasonló minden olyan intézkedést, amely az infrastruktúra használatának javításához vezet, a „TEN-T részét képező intézkedésnek” lehetne minősíteni, ez a közlekedéssel kapcsolatos minden intézkedést magában foglalna ezen a területen, így a biztonságra vagy a díjszabási szabályokra vonatkozókat is. Egy, a hálózathoz kapcsolódó, a vasúti közlekedésre vonatkozó intézkedés célja – a TEN-T-rendelet 11–13. cikke értelmében – kizárólag a közlekedési infrastruktúrákra vonatkozó feltételeknek való megfelelés, és a közös érdekű projektek azonosításának alapjául szolgál.

59. A Tanács a maga részéről előadja, hogy a vasúti árufuvarozásról szóló rendeletet az EUMSZ 91. cikk alapján fogadták el, és hogy az nem tartalmaz az EUMSZ 171. cikk (1) bekezdése értelmében vett, a transzeurópai hálózatokra vonatkozó iránymutatásokat. E rendelet tehát teljes mértékben a közös közlekedéspolitika körébe tartozik. Ami pontosabban a vitatott rendelet 29. cikkét és II. mellékletét illeti, a Tanács jelzi, hogy a vasúti árufuvarozási folyosók és a törzshálózati folyosók földrajzi összehangolása biztosításának szükségessége nem vezet ahhoz, hogy a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó módosítása a TEN-T körébe tartozzon.

19 — 53. pont.

60. Az Egyesült Királyság azon érvét illetően, amely szerint annak megállapítása érdekében, hogy valamely intézkedés az EUMSZ 170. cikk hatálya alá tartozik-e, meg kell vizsgálni, hogy ez az intézkedés hálózathoz kapcsolódó intézkedés-e, szemben egy közös közlekedéspolitikai intézkedéssel, a Tanács véleménye szerint a TEN-T-rendelet 9. cikkére és az ott felsorolt feltételekre kell hivatkozni. A Tanács megjegyzi továbbá, hogy e rendelet 11–13. cikke az infrastruktúra elemeire, az infrastruktúrára vonatkozó követelményekre és az infrastruktúra fejlesztésének prioritásaira vonatkozik. Ennélfogva egy, a TEN-T körébe tartozó intézkedésnek az infrastruktúrát érintő intézkedésnek kell lennie.

61. Végül a Tanács hozzáteszi, hogy a vasúti árufuvarozásról szóló rendeletnek a „Beruházások az árufuvarozási folyosón” című III. fejezetében szereplő 11. cikke csupán a kezelést vagy a koordinációt szolgáló eszköz, és nem írja elő a vasúti infrastruktúrába való beruházást, elutasítva ezzel az Egyesült Királyság azon érvét, amely szerint e rendelet is közös érdekű projektként elismert olyan projekteket eredményez, amelyek a TEN-T tekintetében előirányzott forrásokban részesülhetnek.

62. A Bizottság szerint a vitatott rendelet 29. cikke és II. melléklete nem tartozik a rendelet tárgyi hatálya alá. Ezek az EUMSZ 91. cikk alapján elfogadott vasúti árufuvarozásról szóló rendelet alakszerű módosítását képezik. Ennélfogva ezekre a rendelkezésekre ez utóbbi cikk az irányadó.

63. A Bizottság úgy véli továbbá, hogy a vasúti árufuvarozási folyosókra vonatkozó rendelkezések lényegében a koordinációt és a kezelést szolgáló eszközök, amelyek célja, hogy a vasúti árufuvarozási szolgáltatások versenyképesebbek legyenek. Következésképpen ezek csak a közös közlekedéspolitika körébe tartoznak.

2. Értékelésem

64. Az Egyesült Királyság által előterjesztett első jogalap az EUMSZ 263. cikk második bekezdése értelmében vett lényeges eljárási szabályok megsértésén alapul. Pontosabban e tagállam úgy véli, hogy a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó kibővítése az EUMSZ 170. cikkben szereplő célkitűzések megvalósítására irányul, és hogy a vitatott rendelet 29. cikkével és II. mellékletével eszközölt módosítást ezért az EUMSZ 171. és 172. cikkel összhangban kellett volna elvégezni.

65. Noha ezt a rendeletet valóban az EUMSZ 172. cikk alapján fogadták el, a Bizottság által támogatott Parlament és Tanács véleménye szerint a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosónak az említett rendelet 29. cikkével és II. mellékletével történt módosítása csak járulékos cél elérésére irányul az ugyanezen rendelet által követett célhoz képest, e folyosó kibővítése pedig a közös közlekedéspolitika körébe tartozik. Így az EUMSZ 91. cikk akkor lenne a megfelelő jogalap kizárólag e módosítás tekintetében, ha az külön jogi aktus tárgyát képezné.

66. A kérdés tehát mindössze annyi, hogy az első vasúti árufuvarozási folyosók és a törzshálózati folyosók földrajzi összehangolása a közös közlekedéspolitika vagy a TEN-T-re vonatkozó politika körébe tartozik-e. E kérdés jelentősége nem elhanyagolható. Ha ugyanis a Bíróság úgy tekinti, hogy a megfelelő jogalapot az EUMSZ 172. cikk jelenti, a döntéshozatali eljárás téves megválasztása megfoszthatta az Egyesült Királyságot azon jogától, hogy befolyást gyakoroljon magára a jogi aktus tartalmára, mivel az EUMSZ 172. cikk második bekezdése rögzíti, hogy a transzeurópai hálózatokra vonatkozó iránymutatásokkal és közös érdekű projektekkel érintett tagállam jóváhagyása szükséges, továbbá mivel az Egyesült Királyság nem járul hozzá a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó Glasgow-ig történő kibővítéséhez.

67. Emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint „valamely uniós jogi aktus jogalapja megválasztásának olyan objektív elemeken kell alapulnia, amelyek alkalmasak a bírósági felülvizsgálatra, ilyen elemnek számít többek között az aktus célja és tartalma” [20], „E tekintetben nincs jelentősége a más, adott esetben hasonló jellemzőkkel rendelkező uniós jogi aktusok elfogadása céljából választott jogalapnak, mivel valamely jogi aktus jogalapját saját céljára és tartalmára tekintettel kell meghatározni”. [21]

68. Egyébiránt a Bíróság már többször megállapította, hogy „[h]a az érintett jogi aktus vizsgálatából az derül ki, hogy az két cél elérésére irányul, vagy két összetevőt foglal magában, és ezek egyike elsődlegesnek vagy döntő jellegűnek mutatkozik, míg a másik csak járulékos jellegű, az aktust csak egy jogalapra kell alapítani, mégpedig arra, amelyet az elsődleges vagy döntő cél vagy összetevő megkövetel” [22].

69. Ezen ítélkezési gyakorlatra figyelemmel kell tehát meghatározni, hogy a vasúti árufuvarozási folyosók vitatott rendelet 29. cikkéből és II. mellékletéből eredő kibővítéséhez az egyetlen megfelelő jogalapot az EUMSZ 172. cikk jelenti-e, amint azt az Egyesült Királyság állítja.

70. Ehhez az elemzéshez először meg kell vizsgálni az EUM-Szerződés közös közlekedéspolitikára és transzeurópai hálózatokra vonatkozó cikkeit. Ezt követően a vitatott rendelet 29. cikkének és II. mellékletének céljára és tartalmára tekintettel azt kell megvizsgálni, hogy az ezen intézkedésekben előírt uniós fellépés az EUMSZ 170. és azt követő cikkek hatálya alá tartozik-e.

a) A közös közlekedéspolitika és a transzeurópai hálózatok

71. Az EUMSZ 90. cikk szerint a Szerződések célkitűzéseit a közlekedés területén egy közös közlekedéspolitika keretében kell végrehajtani. E célkitűzések között az EUSZ 3. cikk (3) bekezdése rögzíti, hogy „[a]z Unió egy belső piacot hoz létre. Az Unió Európa fenntartható fejlődéséért munkálkodik, amely olyan kiegyensúlyozott gazdasági növekedésen, árstabilitáson és magas versenyképességű, teljes foglalkoztatottságot és társadalmi haladást célul kitűző szociális piacgazdaságon alapul, amely a környezet minőségének magas fokú védelmével és javításával párosul. Az Unió elősegíti a tudományos és műszaki haladást”.

72. Az EUMSZ 91. cikk (1) bekezdésének a) és b) pontja pontosan e belső piac létrehozására irányuló célkitűzés elérésére törekszik azáltal, hogy ilyen értelmű iránymutatásokat határoz meg az uniós jogalkotó számára. Ekképpen e rendelkezés előírja, hogy az uniós jogalkotó meghatározza a „valamely tagállam területére irányuló vagy onnan kiinduló, illetve egy vagy több tagállam területén áthaladó nemzetközi közlekedésre alkalmazandó közös szabályokat”, és „azokat a feltételeket, amelyek mellett valamely tagállamban egy ott nem honos fuvarozó közlekedési szolgáltatásokat végezhet”.

20 — Egyesült Királyság kontra Tanács ítélet (C-81/13, EU:C:2014:2449, 35. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat); Spanyolország kontra Tanács ítélet (C-147/13, EU:C:2015:299, 68. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

21 — Egyesült Királyság kontra Tanács ítélet (C-81/13, EU:C:2014:2449, 36. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

22 — Bizottság kontra Parlament és Tanács ítélet (C-43/12, EU:C:2014:298, 30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

73. Az említett rendelkezés biztosítja az uniós jogalkotó számára a szükséges alapot ahhoz, hogy a közlekedés területén megvalósítsa a szolgáltatások liberalizálását és a verseny előtti megnyitást.[23] E rendelkezés tehát az Unión belüli verseny feltételeit és kereskedelmet szabályozza. A vasút területén például három egymás követő jogalkotási csomag tette lehetővé a szolgáltatások fokozatos liberalizálását és a verseny előtti megnyitást.[24]

74. Az EUMSZ 91. cikk (1) bekezdésének c) és d) pontja a nem kereskedelmi jellegű intézkedésekre irányul. Így az uniós jogalkotó e rendelkezés alapján meghatározza a közlekedés biztonságát javító intézkedéseket és az egyéb megfelelő rendelkezéseket. A közlekedés biztonságát illetően a vezetői engedélyekről szóló, 2006. december 20-i 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[25] vagy a folyókkal kapcsolatban még a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló, 2009. május 6-i 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[26] említhető.

75. Ami az „egyéb megfelelő rendelkezéseket” illeti, a Bíróságnak a Schumalla-ítéletében[27] már volt alkalma pontosítani e fogalom tartalmát. Így a Bíróság megállapította, hogy az uniós intézmények a közös közlekedéspolitika területén széles körű jogalkotási hatáskörrel rendelkeznek a megfelelő közös szabályok elfogadását illetően.[28] Pontosabban ebből az ítéletből kitűnik, hogy a fuvarozási ágazat versenyfeltételeinek jelentős torzítására alkalmas különbségek megszüntetéséhez hozzájáruló közös rendelkezések az EUMSZ 91. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerinti értelemben „megfelelőnek” bizonyulnak a közös közlekedéspolitika megvalósítására.[29] E rendelkezés alapján az uniós jogalkotó többek között az adózás területén és szociális területen fogadott el intézkedéseket.[30]

76. Ami az EUMSZ 170. cikket illeti, annak célja a transzeurópai hálózatok létrehozása és fejlesztése a belső piac megvalósításához való hozzájárulás, valamint a gazdasági, társadalmi és területi kohézió erősítése érdekében, az EUMSZ 26. cikknek, illetve az EUMSZ 174. cikknek megfelelően. Az EUMSZ 170. cikk pontosítja továbbá, hogy a transzeurópai hálózatok célja annak lehetővé tétele, hogy az uniós polgárok, a gazdasági szereplők, valamint a regionális és helyi közösségek a belső határok nélküli térség kialakításának előnyeit teljes mértékben élvezhessék.

23 — Lásd: Parlament kontra Tanács ítélet (13/83, EU:C:1985:220, 62. pont).

24 — Az első vasúti csomag a 91/440 irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 75., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 376. o.), a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 75., 26. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 401. o.) és a 2001/14 irányelvet foglalja magában. A második vasúti csomag az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról (ügynökségi rendelet) szóló, 2004. április 29-i 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet (HL L 164., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 214. o.), és a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a 2001/14 irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 164., 44. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 227. o.) foglalja magában. A harmadik vasúti csomag a 91/440 irányelv, valamint a 2001/14 irányelv módosításáról szóló, 2007. október 23-i 2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 315., 44. o.), és a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről szóló, 2007. október 23-i 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 315., 51. o.) foglalja magában. Hivatkozni kell még az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre (HL L 343., 32. o.; helyesbítés: HL L 67., 2015.3.12., 32. o.) is.

25 — HL L 403., 18. o.

26 — HL L 163., 1. o.

27 — 97/78, EU:C:1978:211.

28 — 4. pont. Lásd még: Spanyolország és Finnország kontra Parlament és Tanács ítélet (C-184/02 és C-223/02, EU:C:2004:497, 29. pont).

29 — Lásd: Schumalla-ítélet (97/78, EU:C:1978:211, 6. pont), valamint Spanyolország és Finnország kontra Parlament és Tanács ítélet (C-184/02 és C-223/02, EU:C:2004:497, 40. pont).

30 — Lásd többek között a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló, 1999. június 17-i 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 187., 42. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 4. kötet, 372. o.; helyesbítés: HL L 51., 2008.2.26., 27. o.) és a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló, 2002. március 11-i 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 80., 35. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 4. kötet, 224. o.).

77. Ily módon a transzeurópai hálózatok – és többek között a TEN-T – létrehozásának és fejlesztésének lehetővé kell tennie a nemzeti hálózatok egymással való összekötését az áruk és a személyek szabad mozgása útjában álló minden akadály elhárítása érdekében. Ezek az akadályok gyakran földrajzi jellegűek, például az Alpokban Franciaország és Olaszország között, vagy műszaki jellegűek, mint a vasúti közlekedésben azon különféle nemzeti fedélzeti jelző- és sebességellenőrző rendszerek fennállása, amelyek lehetővé teszik a vonatok számára, hogy reagáljanak a pálya által továbbított jelzésekre. Az ilyen akadályok szükségképpen hátráltatják a belső piac létrehozását.

78. Az EUMSZ 174. cikkben szereplő célkitűzések megvalósítását illetően emlékeztetek arra, hogy e cikk első és második bekezdésében előírja, hogy „[á]tfogó harmonikus fejlődésének előmozdítása érdekében az Unió úgy alakítja és folytatja tevékenységét, hogy az a gazdasági, társadalmi és területi kohézió erősítését eredményezze”, valamint hogy „[a]z Unió különösen a különböző régiók fejlettségi szintje közötti egyenlőtlenségek és a legkedvezőtlenebb helyzetű régiók lemaradásának csökkentésére törekszik”. A területi kohézióról szóló közleményében [31] a Bizottság kifejti, hogy a területi kohézió „célja [az Unió] valamennyi terület[e] harmonikus fejlődésének biztosítása, valamint annak lehetővé tétele, hogy az ott élő polgárok e területek adottságait a legoptimálisabban kihasználhassák. Ez azt jelenti, hogy a sokféleséget olyan előnnyé alakítják, amely hozzájárul az egész EU fenntartható fejlődéséhez”. [32]

79. A TEN-T területén ez azt jelenti, hogy az európai hálózatot harmonikusan kell fejleszteni annak érdekében, hogy a gazdasági szereplők és a használók az Unió valamennyi régiójában innovatív, hatékony és versenyképes infrastruktúrához férhessenek hozzá. [33] A TEN-T-ek tehát lényeges szerepet játszanak az Unió átfogó harmonikus fejlődésében, mivel optimális feltételeket biztosítanak majd a gazdasági szereplők mobilitásához annak érdekében, hogy lehetővé tegyék a gazdasági tevékenység jobb eloszlását az Unió egész területén. [34] E hálózatok fogják lehetővé tenni az Unió legkörülzártabb régióinak a leginkább központi, leginkább városiasodott régiókkal való összekötését. E hálózatok tehát az uniós gazdasági szereplők és polgárok szolgálatában álló eszközt képeznek. Véleményem szerint e tekintetben jelentőséggel bír a transzeurópai hálózatokra vonatkozó cím helye az EUM-Szerződésben, mivel e cím a fogyasztóvédelemnek szentelt XV. cím után és az iparra vonatkozó XVII. cím előtt helyezkedik el.

80. A TEN-T-ekről szóló zöld könyvében [35] a Bizottság kifejti, hogy „a közlekedési szakpolitika célja a belső piacon és azon kívül gazdasági és környezeti szempontból egyaránt hatékony, biztonságos és megbízható közlekedési szolgáltatások előmozdítása”. [36] Ami a TEN-T-ekre vonatkozó szakpolitikát illeti, annak „biztosítania kell, hogy ezek a lehető legeredményesebben működnek, az energetikai, az infrastruktúra- és a [különböző közlekedési módokhoz kapcsolódó közlekedési eszközök] műszaki fejlődéseivel lépést tartó integrált, innovatív infrastruktúrára alapozva”. [37]

81. A fenti megfontolásokra tekintettel a kérdés tehát az, hogy a vitatott rendelet 29. cikke és II. melléklete elsődlegesen, vagy akár kizárólag a belső piac megvalósítását szolgáló egyszerű eszköz-e, vagy túlterjed ezen a célkitűzésen és konkrétabban az Unió átfogó harmonikus fejlődésére irányul.

31 — Lásd: a Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, a Régiók Bizottságának és az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak – Zöld könyv a területi kohézióról Előnyt kovácsolni a területi sokféleségből (COM(2008) 616 végleges).

32 — 1. pont, 3. o.

33 — Lásd többek között a TEN-T-rendelet (2)–(5) preambulumbekezdését.

34 — A területi kohézióról szóló, fent említett közleményében a Bizottság megjegyzi, hogy „[a] közlekedéspolitika nyilvánvalóan befolyásolja a területi kohéziót a gazdasági tevékenység helyszínére és a településszerkezetre gyakorolt hatása miatt. Különösen fontos szerepet tölt be a kevésbé fejlett régiók megközelíthetőségének, valamint az azokon belüli közlekedési hálózatok javításában” (3.1. pont, 10. o.).

35 — TEN-T: szakpolitikai felülvizsgálat – Egy megfelelőbb módon integrált es a közös közlekedéspolitikát szolgáló transzeurópai közlekedési hálózat felé (COM(2009) 44 végleges).

36 — 1. pont, 3. o.

37 — Uo.

b) Az első vasúti árufuvarozási folyosók kibővítése az EUMSZ 170. és azt követő cikkek hatálya alá tartozik-e?

82. A vitatott rendelet 29. cikke és II. melléklete a rendeletbe illeszkedik. E rendelet célja, hogy létrehozzon egy olyan pénzügyi eszközt, amely a transzeurópai hálózatokra vonatkozó politika keretében megvalósítandó közös érdekű projektek finanszírozására szolgál.[38] A rendelet célja – (2) preambulumbekezdése szerint – konkrétan az, hogy felgyorsítsa a transzeurópai hálózatokba történő beruházásokat és megkönnyítse a közcélú és magánfinanszírozást egyaránt.

83. E célból a vitatott rendelet a tárgyát képező minden egyes területen meghatározza a célkitűzéseket. A közlekedés területét illetően például e rendelet 4. cikkének (2) bekezdése rögzíti, hogy a létrehozott pénzügyi eszköz támogatja azon közös érdekű projekteket, amelyek célja többek között a szűk keresztmetszetek megszüntetése, a vasúti átjárhatóság fejlesztése, a hiányzó kapcsolatok kialakítása és különösen a határokon átnyúló szakaszok fejlesztése. Az említett rendelet egyebekben egy adott időszakra vonatkozó költségvetést állapít meg[39] és meghatározza a különböző pénzügyi támogatási formákat és a végrehajtásukhoz szükséges pénzügyi rendelkezéseket.[40]

84. A vitatott rendelet 29. cikke e rendelet utolsó, az általános és záró rendelkezéseknek szentelt címében szerepel. Egyedül az említett rendelet (16) preambulumbekezdése segíti annak megértését, hogy miért iktatta be az uniós jogalkotó e 29. cikket a vitatott rendeletbe. Így e (16) preambulumbekezdés rögzíti, hogy „[a]z adminisztratív terhek csökkentése, valamint a vasúti infrastruktúra fejlesztésének és használatának ésszerűsítése érdekében adott esetben gondoskodni kell [a vasúti árufuvarozásról szóló] rendeletben előírt vasúti árufuvarozási folyosóknak és [a vitatott] rendelet I. mellékletének I. része szerinti törzshálózati folyosóknak a földrajzi összehangolásáról, figyelembe véve a különböző eszközök célkitűzéseit”.

85. A vitatott rendelet 29. cikkének és II. mellékletének célja tehát az első vasúti árufuvarozási folyosók módosítása annak érdekében, hogy megfeleltesse azokat bizonyos, a közlekedési ágazatban előre kiválasztott, az e rendelet I. mellékletének I. részében megjelölt törzshálózati folyosóknak.

86. Pusztán ez a megállapítás ugyanakkor nem teszi lehetővé annak eldöntését, hogy e rendelkezések az EUMSZ 170. cikk hatálya alá tartoznak-e, vagy sem. Mivel az említett rendelkezések célja a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet eredeti változatának módosítása, e rendelet célját és tartalmát kell vizsgálni annak meghatározása érdekében, hogy az első vasúti árufuvarozási folyosóknak a vitatott rendelet 29. cikkével és II. mellékletével megvalósított kibővítését az EUMSZ 172. cikkel összhangban kellett volna-e elfogadni.

87. Noha a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet címe alapján arra lehetne következtetni, hogy annak kizárólagos vagy elsődleges célja a belső vasúti piac javítása, rendelkezéseinek vizsgálata azt mutatja, hogy valójában túlterjed e közlekedés mód ágazatában a belső piac feltételeinek puszta harmonizációján.

88. Először is megjegyzem, hogy e rendelet (3) preambulumbekezdése jelzi, hogy „[a]hhoz, hogy a többi közlekedési móddal szemben versenyképessé váljon, a […] nemzetközi és nemzeti vasúti árufuvarozási szolgáltatásoknak jó minőségű és megfelelően finanszírozott vasúti infrastruktúrára van szükségük, azaz olyan infrastruktúrára, amely a kereskedelmi sebesség és a menetidő tekintetében jó feltételeket

38 — Lásd az említett rendelet 1. és 3. cikkét.

39 — Lásd a vitatott rendelet 5. cikkét.

40 — Lásd e rendelet II–V. fejezetét.

biztosít az árufuvarozási szolgáltatásnyújtáshoz, és megbízható". A hálózat használatának optimalizálása és megbízhatóságának biztosítása érdekében a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet bevezet „további eljárásokat, amelyek megerősítik a pályahálózat-működtetők közötti együttműködést a nemzetközi menetvonalaknak az árufuvarozó vonatok részére való elosztása tekintetében"[41].

89. Az említett rendelet (5) preambulumbekezdése a nemzeti infrastruktúrák szükségszerű átjárhatóságára helyezi a hangsúlyt. Ekképpen előírja, hogy „javítana az infrastruktúra-használati feltételeken, ha egy versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat részére nemzetközi vasúti folyosókat hoznának létre, megfelelő feltételeket biztosítva az árufuvarozó vonatok közlekedéséhez, és lehetővé téve, hogy ez utóbbiak nehézségek nélkül jussanak át az egyik nemzeti hálózatból a másikba". A vasúti árufuvarozásról szóló rendelet (9) preambulumbekezdése szintén a meglévő vasúti infrastruktúrák közötti szükséges és fontos összeköttetéseket hangsúlyozza a vasúti árufuvarozási folyosók kialakítása során.

90. E rendelet 1. cikke rögzíti, hogy a rendelet célja, hogy meghatározza „a versenyképes vasúti árufuvarozást szolgáló nemzetközi vasúti folyosók létrehozásának és megszervezésének szabályait [...] a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat későbbi kialakítása céljából". Ennek érdekében megállapítja „az árufuvarozási folyosók kiválasztásával, megszervezésével és működtetésével, valamint indikatív jellegű beruházási tervezésével kapcsolatos szabályokat".

91. Ily módon a tagállamok több első vasúti árufuvarozási folyosót jelöltek ki, amelyek az említett rendelet mellékletében szerepelnek.[42] E folyosók között szerepel a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó, amely a vitatott rendelet általi módosítást követően az „Északi-tengeri–mediterrán" folyosóvá vált. A későbbiekben további vasúti árufuvarozási folyosókat a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet 4–6. cikkében előírt eljárásnak megfelelően lehet kiválasztani és módosítani.

92. E rendelet 8. cikke előírja, hogy az érintett tagállamok minden egyes árufuvarozási folyosó tekintetében létrehoznak egy irányító testületet, az érintett pályahálózat-működtetők pedig egy ügyvivő testületet. E testületek feladata, hogy biztosítsák az érintett árufuvarozási folyosó megvalósítási tervnek megfelelő létrehozását, amely tervet az ügyvivő testület dolgoz ki az említett rendelet 9. cikkének megfelelően.

93. A vasúti árufuvarozásról szóló rendelet 11. cikke szerint az ügyvivő testületnek ezenkívül a vasúti árufuvarozási folyosó infrastruktúrájára vonatkozó beruházási tervet is ki kell dolgoznia és azt rendszeres időközönként felül kell vizsgálnia, valamint azt be kell nyújtania az irányító testületnek jóváhagyásra. Ez a terv többek között magában foglalja az árufuvarozási folyosót alkotó vasúti infrastruktúrák és az azokhoz kapcsolódó berendezések kibővítése, felújítása vagy átalakítása érdekében előirányzott projektek jegyzékét vagy a vasúti árufuvarozási folyosó mentén elhelyezkedő, átjárhatóságot biztosító rendszerek kiépítési tervét.[43]

94. Az említett rendelet 13. cikke értelmében egyébiránt az árufuvarozási folyosó ügyvivő testületének egyablakos rendszert kell kialakítania, amely lehetővé teszi az érintett gazdasági szereplőknek, hogy egyetlen helyen nyújtsanak be menetvonalakra[44] vonatkozó kérelmeket a különböző tagállamok területén áthaladó útvonalak tekintetében.

41 — Lásd e rendelet (4) preambulumbekezdését.

42 — Lásd a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet 3. cikkét.

43 — Lásd e rendelet 11. cikke (1) bekezdésének a) és b) pontját.

44 — A menetvonal olyan terület, ahol bizonyos számú hasonló sebességű és egymást két pont között adott időtartam alatt nagyon gyorsan követő vonat helyezhető el. Másként fogalmazva az arra való képességről van szó, hogy egy infrastruktúrát egy vonatnak a vasúthálózat két pontja között történő közlekedéséhez rendeljenek hozzá.

95. Az előre meghatározott nemzetközi menetvonalakat a különböző érintett pályahálózat-működtetők alakítják ki a piaci igények figyelembevételével és a kapacitási szükségletek felmérését követően. [45]

96. Így megjegyzendő, hogy a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet célja a vasúti árufuvarozási folyosók koherens és összehangolt módon történő létrehozása és fejlesztése, amiben az érintett ágazat valamennyi szereplője részt vesz vagy amivel kapcsolatban konzultálnak velük.

97. E rendelet 2. cikke (2) bekezdésének a) pontja akként határozza meg az „árufuvarozási folyosót”, hogy az „a tagállamok és adott esetben európai harmadik országok területén vagy közöttük elhelyezkedő kijelölt vasútvonalak, köztük vasúti kompvonalak összessége, amelyek két vagy több terminált kötnek össze az árufuvarozási folyosó főága mentén, valamint adott esetben az ezeket összekötő elkerülő útvonalak és szakaszok, beleértve a 2001/14/EK irányelv 5. cikkének megfelelő vasúti infrastruktúrát és a kapcsolódó berendezéseket, illetve az érintett vasúti szolgáltatásokat”.

98. Az a döntés, hogy az európai vasúthálózatot árufuvarozási folyosók kialakítása útján kell fejleszteni, nem lényegtelen. A folyosó fogalma ugyanis egy adott terület harmonikus fejlesztését lehetővé tevő számos mutató és jellemző figyelembevételét alapozza meg. A folyosót például akként határozták meg, hogy az „zone dont l’étendue dépend des indicateurs utilisés: conditions géographiques, densité de population, critères culturels, sphères d’influence, structures institutionnelles, divisions politiques, etc. [olyan terület, amelynek kiterjedése az alkalmazott mutatóktól függ: földrajzi feltételek, népsűrűség, kulturális kritériumok, befolyási övezetek, intézményi struktúrák, politikai megoszlás stb.] [nem hivatalos fordítás]”. [46] A „folyosó” kifejezés lehetővé teszi „identifier des axes de transport [...], de décrire des processus de désenclavement des arrière-pays [...], de justifier l’accès à des ressources [...], d’exprimer un réseau de carrefours urbains interdépendants affichant d’importants mouvements, liens et échanges entre eux [...] ou encore de décrire des routes à différentes échelles géographiques [a közlekedési tengelyek azonosítását […], a hátországok elszigeteltsége csökkentésére irányuló folyamatok leírását […], az erőforrásokhoz való hozzáférés igazolását […], egymással összefüggő, az egymás közötti jelentős mozgások, összeköttetések és forgalom jellemezte városi csomópontok egy hálózatának kifejezését […], vagy akár a különböző földrajzi szintű utak leírását] [nem hivatalos fordítás]”. [47]

99. Nem vitatom, hogy a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet a vasúti árufuvarozási folyosók létrehozásán keresztül a vasúti ágazatban a belső piac működésének javítását célozza. Egyébként pedig ebben a második világháború vége óta hanyatló ágazatban minden uniós szabályozást ezen – a közúti, légi és tengeri szállításhoz képest háttérbe szorulóban levő – ágazat élénkítésének e szempontjára tekintettel fogadtak el.

100. Mindazonáltal e rendelet tartalmának elemzése arra enged következtetni, hogy a rendelet célja az Unió területének kiegyensúlyozott és harmonikus módon történő kiszolgálása, figyelemmel az érdekelteknek mind a gazdasági, mind a szociális szükségletek szintjén meglévő különleges igényeire. [48] Az említett rendelet 4. cikke erre különösen jól rávilágít. E cikk ugyanis a további árufuvarozási folyosók létrehozása során számos kritérium figyelembevételét írja elő. E folyosók kiválasztására többek között annak figyelembevételével kell hogy sor kerüljön, hogy az árufuvarozási folyosó áthalad-e legalább három tagállam területén, vagy, amennyiben az összekötött vasúti terminálok

45 — Lásd a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet 14. cikkét.

46 — Lásd: Debrie, J., és Comtois, C., „Une relecture du concept de corridors de transport: illustration comparée Europe/Amérique du Nord”, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 58/2010. sz., 127. o., különösen a 2.1.1 pont, 128. o.

47 — Uo.

48 — A Bizottság a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre vonatkozó javaslatában (COM(2008) 852 végleges) többek között azt az elgondolást fogalmazta meg, hogy „olyan közlekedési rendszert [kell] kiépíteni, amely [az uniós] polgárok és [...] vállalkozások érdekeit szolgálja, a lehető legkevesebb kibocsátást eredményezi és a lehető leghatékonyabb” (1.1 pont).

közötti távolság meghaladja az 500 km-t, két tagállam területén, hogy az érintett folyosó összhangban áll-e a TEN-T-tel, az ERTMS-folyosókkal és/vagy az RNE által meghatározott folyosókkal, a TEN-T kiemelt fontosságú projektjeit [49] beépítik-e az árufuvarozási folyosóba, illetve hogy az árufuvarozási folyosó létrehozásából eredő társadalmi-gazdasági költségek és hasznok egyensúlyban állnak-e. [50]

101. A vasúti árufuvarozásról szóló rendelet tehát véleményem szerint a transzeurópai hálózatokra vonatkozó politika által elérni kívánt, az EUMSZ 170. cikkben szereplő kettős célkitűzést – jelesül a belső piac létrehozását, illetve működésének biztosítását (EUMSZ 26. cikk), valamint a gazdasági, társadalmi és területi kohézió erősítése útján az Unió átfogó harmonikus fejlődésének előmozdítását (EUMSZ 174. cikk) – szolgálja.

102. Egyébiránt úgy tűnik, hogy maga az uniós jogalkotó is a TEN-T fejlesztésében szerepet játszó vasúti árufuvarozási folyosók létrehozását tartotta szem előtt. Így az e rendelet elfogadásához vezető előkészítő munkáltatok között olvasható, hogy az árufuvarozási folyosó célja, hogy nemzetközi és belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatások üzemeltetését tegye lehetővé legalább két tagállam területén, valamint hogy rendelkezzen azzal a jellemzővel, hogy a TEN-T része. [51]

103. A Parlament, a Tanács és a Bizottság egyik érve szerint a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet nem tartozhat az EUMSZ 170. és az azt követő cikkek hatálya alá, mivel ehhez az szükséges, hogy a szóban forgó jogi aktus új vasúti infrastruktúra létrehozására irányuljon.

104. Nem osztom ezt a véleményt.

105. Először is, e rendeletben semmi nem enged arra következtetni, hogy a vasúti árufuvarozási folyosók, valamint a hatékony irányításukat és használatukat előmozdító intézkedések kialakítása egyáltalán nem teszi szükségessé fizikai infrastruktúra létrehozását. Véleményem szerint még az is lehet, hogy ilyen infrastruktúra létrehozására lesz szükség a tagállami infrastruktúrák közötti átjárhatóság megvalósításához, ami – és erre emlékeztetni kell – a folyosók kialakításának célja, [52] mivel az átjárhatóságot a következőképpen határozták meg: „egy közlekedési módon belüli infrastruktúra szabályozási, műszaki és üzemeltetési feltételeket magában foglaló azon képessége, amely lehetővé teszi a forgalom biztonságos és zavartalan, az adott infrastruktúra vagy közlekedési mód vonatkozásában előírt teljesítményszintnek megfelelő áramlását” [53].

106. Ezután az új fizikai infrastruktúra létrehozásának e feltétele egyáltalán nem tűnik ki az EUMSZ 170. cikk és az EUMSZ 171. cikk szövegéből.

107. Az EUMSZ 170. cikk (1) bekezdése rögzíti, hogy az Unió hozzájárul a transzeurópai hálózatok létrehozatalához és fejlesztéséhez a közlekedési, a távközlési és az energiaipari infrastruktúra területén. A transzeurópai hálózatok létrehozatala nem feltétlenül jár új infrastruktúra létrehozásával, és részben alapulhat a már meglevő nemzeti infrastruktúrákon. Ezt erősíti meg a TEN-T-rendelet (7), illetve (8) preambulumbekezdése, amelyek jelzik, hogy „[a] transzeurópai közlekedési hálózat nagyrészt a már

49 — Megjegyzendő, hogy a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet 4. cikkének c) pontjában használt „kiemelt fontosságú projektek” fogalmát a TEN-T-rendelet 58. cikkének (2) bekezdése módosította. Ez utóbbi rendelkezés ugyanis rögzíti, hogy „[a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló, 2010. július 7-i] 661/2010/EU [európai parlamenti és tanácsi] határozat [HL L 2010., 1. o.] III. mellékletében említett »kiemelt fontosságú projektekre« történő hivatkozásokat az e rendeletben meghatározott »törzshálózatra« történő hivatkozásként kell értelmezni”.

50 — Lásd e rendelet 4. cikkének a)–d) pontját.

51 — Lásd: a 48. lábjegyzetben említett európai parlamenti és tanácsi rendeletre vonatkozó javaslat (13. o.); az A7–0162/2010 (47. o.) és P6_TA(2009)0285 (7. o.) parlamenti dokumentumok, valamint a 11069/5/09 REV 5 ADD 1. sz. tanácsi dokumentum.

52 — Lásd az említett rendelet (5) preambulumbekezdését.

53 — Lásd a TEN-T-rendelet 3. cikkének o) pontját.

meglévő infrastruktúrából áll”, valamint hogy „[e] transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésének új közlekedési infrastruktúra létrehozása, *a meglevő infrastruktúra felújítása és korszerűsítése*, valamint az infrastruktúra erőforrás-hatékony használatát előmozdító intézkedések bevezetése *révén* kell megvalósulnia” [54].

108. Ezenkívül az EUMSZ 170. cikk (2) bekezdése értelmében az Unió fellépésének az a célja, hogy elősegítse a nemzeti hálózatok összekapcsolódását és átjárhatóságát, valamint a hálózatokhoz történő hozzáférést. Véleményem szerint itt a meglevő nemzeti hálózatokról van szó, amelyeket össze kell kapcsolni, és amelyeket átjárhatóvá kell tenni.

109. Végül az EUMSZ 171. cikk (1) bekezdésének második francia bekezdése az egyértelműen a hálózatok átjárhatóságára irányuló intézkedésekre vonatkozik, a műszaki szabványokra helyezve a hangsúlyt. Ezekhez az intézkedésekhez nem feltétlenül szükséges új infrastruktúra létrehozása. Egyébként pedig a vasúti rendszerek átjárhatósága az egyike a TEN-T-rendeletben meghatározott uniós iránymutatások céljainak. E rendelet (2) preambulumbekezdésében ugyanis az olvasható, hogy „[a] vasúti rendszerek átjárhatóságát fejleszteni lehetne […] olyan innovatív megoldások alkalmazásával, amelyek célja az egyes rendszerek közötti kompatibilitás javítása, például a fedélzeti berendezések és a több nyomtávú vasúti pályák tekintetében”. Noha ez utóbbi rendszer kétségkívül a síneken, így tehát magán a vasúti infrastruktúrán végzett munkálatokat tesz szükségessé, a fedélzeti berendezések esetében nem ez a helyzet. Egyébiránt e rendelet (5) preambulumbekezdése rögzíti, hogy „[a] fehér könyv[[55]] közlekedéssel kapcsolatos információs és kommunikációs technológiák bevezetését szorgalmazza annak érdekében, hogy a jobb teherfuvarozási logisztika, a szállítmányok jobb nyomon követése, továbbá a menetrendek és a forgalomáramlás optimalizálása révén biztosítható legyen a jobb, integrált forgalomirányítás, és az igazgatási eljárások egyszerűsítése. Mivel *ezek az intézkedések előmozdítják a közlekedési infrastruktúra hatékony irányítását és használatát, ezért a[z említett] rendelet hatálya alá kell tartozniuk*”. [56]

110. Így a TEN-T-rendelet 2. cikkének (1) bekezdése pontosítja többek között, hogy a TEN-T egyrészt közlekedési infrastruktúrát és telematikai alkalmazásokat, másrészt az ilyen infrastruktúra hatékony kezelését és használatát elősegítő, és a fenntartható és hatékony közlekedési szolgáltatásokat lehetővé tevő intézkedéseket foglal magában. Ebből kitűnik, hogy az olyan intézkedések, amelyek nem járnak az új vasútvonalak értelmében vett új fizikai infrastruktúra létrehozásával, mindazonáltal a TEN-T-rendelet hatálya alá tartoznak.

111. Ha ahhoz, hogy valamely uniós jogi aktus az EUMSZ 170. cikk hatálya alá tartozhasson, az lenne szükséges, hogy előírja új infrastruktúra létrehozását, ez véleményem szerint lényegesen korlátozná az ilyen jogi aktusok elfogadásának lehetőségét, nemcsak közlekedési ágazatban, de a szintén a transzeurópai hálózathoz tartozó távközlési és energiaágazatban is. A transzeurópai hálózatok – akár a közlekedés, akár a távközlés vagy az energia ágazatához tartoznak is – nem korlátozódnak a fizikai infrastruktúrára. E hálózatok minden olyan intézkedést magukban foglalnak, amely alkalmas az EUMSZ 170. cikkben szereplő célkitűzések előmozdítására.

112. A fenti megfontolások összességére tekintettel úgy vélem, hogy az első vasúti árufuvarozási folyosók vitatott rendelet 29. cikkében és II. mellékletében előírt kibővítése a transzeurópai hálózatokról szóló EUMSZ 170. cikk hatálya alá tartozik.

113. Következésképpen a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó kibővítése tekintetében a jogalap téves megválasztására alapított első jogalap megalapozott.

54 — Kiemelés tőlem.

55 — A Bizottságnak az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyve (COM(2011) 144final/2).

56 — Kiemelések tőlem.

114. Ezt követően azt kell meghatározni, hogy az uniós jogalkotónak e kibővítéshez az EUMSZ 172. cikk második bekezdésének megfelelően az Egyesült Királyság jóváhagyását kellett volna-e kérnie.

B – *A második, az EUMSZ 172. cikk második bekezdésének abból eredő megsértésére alapított jogalapról, hogy nem tartották tiszteletben az érintett tagállam hozzájárulására vonatkozó követelményt*

115. Második jogalapjával az Egyesült Királyság előadja, hogy a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó kibővítését az EUMSZ 172. cikk második bekezdésének megsértésével fogadták el, mivel e rendelkezés előírja, hogy „[a] valamely tagállam területét érintő iránymutatásokhoz és közös érdekű projektekhez az érintett tagállam jóváhagyása szükséges”.

1. A felek érvei

116. Az Egyesült Királyság második jogalapjának alátámasztása érdekében két érvre hivatkozik, nevezetesen arra, hogy a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó kibővítése közös érdekű projektnek minősül, valamint hogy az az Egyesült Királyság területét érinti.

a) A 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó kibővítése közös érdekű projektnek minősül

117. Az Egyesült Királyság szerint a vitatott rendelet 29. cikkéből és II. mellékletéből eredő módosítások az EUMSZ 172. cikk második bekezdése értelmében vett „közös érdekű projektek”. Ekképpen a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó kibővítését eredményező e módosításokat a TEN-T-re vonatkozó politika céljából elfogadott iránymutatások keretében határozták meg. Különösen a TEN-T-rendelet (46) preambulumbekezdése és a vitatott rendelet
(16) preambulumbekezdése – amelyek rögzítik, hogy a törzshálózati folyosók kialakításának összhangban kell állnia a vasúti árufuvarozásról szóló rendeletnek megfelelően létrehozott vasúti árufuvarozási folyosókkal – fejezi ki e kibővítés szükségességét. Egyebekben az Egyesült Királyság megjegyzi, hogy e kibővítést az EUMSZ 172. cikken alapuló vitatott rendelet keretében fogadták el.

118. Ezenkívül az Egyesült Királyság azt állítja, hogy az említett kibővítés egyértelműen megfelel a közös érdekű projektek TEN-T-rendelet 7. cikke (1) bekezdésében szereplő fogalommeghatározásának.

119. Az Egyesült Királyság kifejti továbbá, hogy az átfogó hálózat, a törzshálózat és az azt alkotó folyosók, valamint az első vasúti árufuvarozási folyosók szorosan összefüggnek. Így értelmezésem szerint az Egyesült Királyság úgy véli, hogy e rendelet 9. cikke (1) bekezdésének d) pontja értelmében az átfogó hálózatnak a közös érdekű projektek kijelölésének alapjául kell szolgálnia. Ami a törzshálózatot illeti, az az említett rendelet 38. cikkének (1) bekezdésének megfelelően az átfogó hálózat azon részeiből áll, amelyek a TEN-T fejlesztésével kapcsolatos célkitűzések eléréséhez stratégiai szempontból a legfontosabbak. E törzshálózatot másfelől az e hálózaton belüli legfontosabb távolsági forgalmi útvonalaknak megfelelő folyosók alkotják, amelyek célja különösen az Unión belüli határokon átnyúló összeköttetések fejlesztése.[57] Márpedig az első árufuvarozási folyosók kibővítései – amennyiben e törzshálózati folyosóknak a vasúti árufuvarozási folyosókkal való összehangolásához vezetnek – hozzájárulnak a TEN-T fejlesztésével kapcsolatos célkitűzésekhez, és ennélfogva közös érdekű projektként azonosíthatók, mivel valójában az átfogó hálózat részét képezik.

57 — A TEN-T-rendelet 43. cikkének (1) bekezdése.

120. Az Egyesült Királyság egyébiránt megjegyzi, hogy a TEN-T-rendelet 7. cikkének (1) bekezdése – amely előírja az EUMSZ 171. cikk (1) bekezdése értelmében vett, a transzeurópai hálózatokkal kapcsolatos politika célkitűzéseire vonatkozó iránymutatásokat – akként jellemzi a közös érdekű projekteket, hogy azok hozzájárulnak a TEN-T fejlesztéséhez, többek között a hálózat erőforrás-hatékony használatát előmozdító intézkedések révén. Márpedig az első vasúti árufuvarozási folyosók jegyzékének módosításaival pontosan ezt kívánják biztosítani, mivel a vitatott rendelet (16) preambulumbekezdése szerint a törzshálózati folyosók és a vasúti árufuvarozási folyosók összehangolását „[a]z adminisztratív terhek csökkentése, valamint a vasúti infrastruktúra fejlesztésének és használatának ésszerűsítése érdekében” irányozzák elő.

121. Az Egyesült Királyság hozzáteszi, hogy mindenesetre maguk a vasúti árufuvarozásról szóló rendelettel eredetileg kialakított első vasúti árufuvarozási folyosók közös érdekű projekteket jelentenek, mivel ezek a TEN-T alapvető aspektusait alkotják. E rendelet nem a vasúti belső piac létrehozásával foglalkozik. Annak célja – (5) és (10) preambulumbekezdése szerint – egy nemzetközi vasúti hálózat létrehozása, megfelelő feltételeket biztosítva a vonatok közlekedéséhez, és lehetővé téve, hogy ez utóbbiak nehézségek nélkül jussanak át az egyik nemzeti hálózatból a másikba. Az említett rendelet 4. cikkének b) és c) pontja mutatja, hogy e rendelet célja, hogy biztosítsa a vasúti árufuvarozási folyosók összeegyeztethetőségét a TEN-T-tel, valamint hogy biztosítsa a törzshálózati projektek e folyosókba való integrálásának figyelembevételét.

122. Ezenfelül az Egyesült Királyság úgy véli, hogy a közös érdekű projektek fogalmát nem lehet megszorítóan értelmezni. Így e fogalom nem csupán az infrastruktúra létrehozására irányuló projektekre terjed ki. E tekintetben az Egyesült Királyság a TEN-T-rendelet 3. cikkének a) pontjára hivatkozik, amely a közös érdekű projektet úgy határozza meg, mint az említett rendeletben előírt követelményeknek megfelelően és annak rendelkezéseivel összhangban végrehajtott valamennyi projektet, valamint az említett rendelet 7. cikkének (1) bekezdésére, és előadja, hogy ez utóbbi az új közlekedési infrastruktúra létrehozására csupán úgy hivatkozik, mint az egyik olyan eszközre, amely lehetővé teszi a közös érdekű projektek számára, hogy hozzájáruljanak a TEN-T fejlesztéséhez.

123. Az Egyesült Királyság tehát úgy véli, hogy a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosónak a vitatott rendelet 29. cikkében és II. mellékletében előírt kibővítése az EUMSZ 171. cikk értelmében vett „közös érdekű projektnek” minősül. Az Egyesült Királyság szerint e tekintetben elegendő, hogy ezt a kibővítést a TEN-T-rendelettel és a vitatott rendelettel rögzített iránymutatások keretében határozták meg, hogy azt a vitatott rendelettel fogadták el – amelynek célja, hogy a transzeurópai hálózatokra vonatkozó politika keretében lehetővé tegye a közös érdekű projektek kidolgozását és finanszírozását –, és hogy az egyértelműen a TEN-T-rendelet 7. cikkének (1) bekezdése értelmében vett közös érdekű projektek szereplő leírása alá tartozik.

124. A Parlament szerint az első vasúti árufuvarozási folyosók nem tekinthetők az EUMSZ 172. cikk második bekezdése értelmében vett „projektnek”. Az a puszta tény, hogy az egyablakos ügyintézési rendszeren keresztül a használatukat illetően egységes válaszra van lehetőség, csupán az infrastruktúra létezésének logikus következménye. Ily módon az első vasúti árufuvarozási folyosók egyetlen célja a vasutak használatának megkönnyítése a vasúti árufuvarozás hatékonyságának javítása érdekében.

125. A Parlament előadja, hogy a TEN-T-rendelet 7. cikke (4) bekezdésének szövegére tekintettel a közös érdekű projekt és az infrastruktúra közötti kapcsolat magától értetődik. E tekintetben emlékeztet arra, hogy e rendelkezés megköveteli, hogy a tagállamok biztosítsák, hogy a közös érdekű projekteket a vonatkozó uniós és nemzeti jognak megfelelően hajtják végre, különös tekintettel a környezetvédelemre, az éghajlatvédelemre, a biztonságra, a védelemre, a versenyre, az állami támogatásra, a közbeszerzésre, a közegészségügyre és a hozzáférhetőségre vonatkozó uniós jogi aktusokra. A Parlament ennélfogva nem látja, hogy egy koordinációs bizottság vagy egy egyablakos ügyintézési rendszer létrehozása miért és hogyan lehetne összehasonlítható az ilyen követelményeknek megfelelő intézkedésekkel.

126. A Parlament az első vasúti árufuvarozási folyosók és a törzshálózati folyosók közötti különbségtétel érdekében előadja, hogy ez utóbbiak fogalma a TEN-T-rendelet (42)–(44) preambulumbekezdése szerint lényegesen eltér az előbbiekétől. Így a Parlament e preambulumbekezdések szövegét átvéve megjegyzi, hogy a törzshálózat tekintetében a folyosó alapú megközelítés eszközül szolgálhatna a különböző projektek transznacionális összehangolására, és hogy a törzshálózati folyosóknak elő kell segíteniük a törzshálózat infrastruktúrájának fejlesztését. Ezután azt említi, hogy sajátos céljuk és jellegük következtében meg kell határozni az összetett, határokon átnyúló projektek magán- és közfinanszírozási forrásait minden törzshálózati folyosó vonatkozásában.

127. A Tanács a maga részéről előadja, hogy a vasúti árufuvarozásról szóló rendeletet az EUMSZ 91. cikk alapján fogadták el, és hogy az nem tartalmaz a transzeurópai hálózatokkal kapcsolatos iránymutatásokat, és nem tartalmazza a közös érdekű projektek fogalommeghatározását sem. Így tehát teljes mértékben a közös közlekedéspolitika körébe tartozik.

128. A Tanács is úgy véli, hogy a TEN-T-rendelet olvasata során egyértelmű, hogy a közös érdekű projektek olyan projektek, amelyek új közlekedési infrastruktúra létrehozásához, valamint meglevő infrastruktúra felújításához és bővítéséhez vezetnek.

129. A Tanács egyébként azt állítja, hogy ahhoz, hogy valamely intézkedés a közös érdekű projekt meghatározása alá tartozzon, nem elegendő az, hogy ez az intézkedés az e rendelet 7. cikkében rögzített követelmények valamelyikének való megfelelésre szorítkozik, amint azt az Egyesült Királyság javasolja. E tekintetben az Egyesült Királyság nem bizonyította, hogy a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó kibővítése összhangban áll az e rendeletnek az – átfogó hálózattal, illetve a törzshálózattal kapcsolatos rendelkezésekre vonatkozó – II. és III. fejezetével, amint azt a TEN-T-rendelet 7. cikke (2) bekezdésének b) pontja előírja.

130. A Bizottság szerint az első vasúti árufuvarozási folyosók létrehozása, összehangolása és jegyzékének módosítása nem tartozik az EUMSZ 171. cikk (1) bekezdésében meghatározott iránymutatások körébe, és ennélfogva nem tekinthető közös érdekű projektnek.

131. A Bizottság továbbá úgy véli, hogy a közös érdekű projekttel érintett tagállam általi jóváhagyásra vonatkozó, az EUMSZ 172. cikk második bekezdésében megfogalmazott követelmény fennállásának nem lehet az az indoka, hogy a valamely tagállamra hatást gyakoroló minden intézkedéshez ezen állam általi jóváhagyásra legyen szükség.

b) A 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó kibővítése érinti az Egyesült Királyság területét

132. Az Egyesült Királyság szerint az első vasúti árufuvarozási folyosók kibővítése nyilvánvaló módon érintik valamely tagállam területét az EUMSZ 172. cikk második bekezdése értelmében. Véleménye szerint az EUMSZ 171. cikk szerinti iránymutatások és közös érdekű projektek elfogadásához azért szükséges az érintett tagállam általi jóváhagyás, mert ezek érintik a tagállamok érdekeit, ami a jelen ügyben pedig egy első vasúti árufuvarozási folyosó létrehozását és kibővítését illetően is ez a helyzet.

133. Az Egyesült Királyság kifejti ugyanis, hogy amint ezt a folyosót létrehozták, az érintett tagállamot a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet alapján számos kötelezettség terheli. Többek között e rendelet 14. cikke előírja, hogy az árufuvarozó vonatok számára az említett rendelet 13. cikke alapján létrehozott egyablakos ügyintézési rendszer útján kiosztandó, előre meghatározott menetvonalakat kell fenntartani. Ez nyilvánvaló hatást gyakorol az érintett tagállam infrastruktúrakapacitására. Egyébiránt az a körülmény, hogy a vasúti árufuvarozásról szóló rendeletben a további árufuvarozási folyosók kiválasztása céljából előírt eljárás az e rendelet 5. cikke (3) bekezdésének megfelelően figyelembe veszi azt, hogy a folyosó létrehozása nem járna-e aránytalan teherrel a tagállam számára, valamint az a

körülmény, hogy az említett rendelet 5. cikke (4) bekezdésének megfelelően a folyosó létrehozásában való részvétel nem kötelező azon tagállamok számára, amelyek vasúthálózatának nyomtávolsága eltér az Unió fő vasúthálózatának nyomtávolságától, azt bizonyítja, hogy egy vasúti árufuvarozási folyosó kialakítása jelentős konkrét hatásokkal jár az érintett tagállamra nézve.

134. Az Egyesült Királyság szerint ahhoz, hogy egy közös érdekű projekt az EUMSZ 172. cikk második bekezdése értelmében érintse egy tagállam területét, nem kell feltétlenül új infrastruktúra létrehozását eredményeznie. Ezt bizonyítja, hogy a törzshálózati folyosók, amelyek a TEN-T-rendelet 42. cikkének (1) bekezdése értelmében a törzshálózat összehangolt megvalósítását elősegítő eszközök, önmagukban véve nem követelik meg új infrastruktúra létrehozását. Ugyanakkor nem kizárt, hogy e folyosók létrehozása az EUMSZ 172. cikk második bekezdése értelmében valamely tagállam területét érintő közös érdekű projektnek minősüljön.

135. A Parlament szerint az olyan helyzetek, amikor az iránymutatások és a közös érdekű projektek e rendelkezés értelmében valamely tagállam területét érintik, csak akkor állhatnak fenn, ha egy infrastrukturális projekt a területtel való közvetlen kapcsolatot mutat. E fogalom kiterjesztő értelmezése ahhoz vezetne, hogy a transzeurópai hálózatok működésének javításához hozzájáruló minden intézkedéshez be kellene szerezni minden egyes tagállam jóváhagyását, mivel minden ilyen jellegű intézkedés – meghatározásából eredően – a tagállamok területén alkalmazandó. A Parlament és a Tanács a Spanyolország kontra Tanács ítéletre[58] hivatkozik, amelyben a Bíróság az EUMSZ 192. cikk (2) bekezdésének b) pontja kapcsán – amely a környezetvédelem területén a területrendezést és a földhasználatot érintő intézkedések tekintetében kivételes szavazási eljárást ír elő – megállapította, hogy azok az intézkedések, amelyek nem meghatározott infrastrukturális projektek megvalósítását szabályozzák, általános jellegűek, és így nem teszik szükségessé rendkívüli eljárás igénybevételét. Ez vonatkozik azokra az „intézkedések[re is], […] amelyek – noha bizonyos korlátozásokat állapítanak meg a talajok tagállamokban történő felhasználásának módját illetően – nem szabályozzák a használatot, amelyre a tagállamok e talajokat szánják”[59].

136. A Parlament párhuzamot von az első vasúti árufuvarozási folyosókkal, és jelzi, hogy a jelen ügyben még ilyen közvetett kapcsolat sem állhat fenn, mivel itt nincs szó semmi olyanról, amit úgy lenne tekinteni, hogy a talajhasználatot akár a legkisebb mértékben is korlátozza, hiszen e folyosók egyetlen célja a pályahálózat-működtetők közötti koordináció és az egyablakos ügyintézési rendszer létrehozása a versenyképes árufuvarozás megvalósulása érdekében.

137. A Parlament szerint ezenkívül az első vasúti árufuvarozási folyosók nem érinthetik az Egyesült Királyság területét, mivel mindössze tisztán üzemeltetési jellegű megfontolás a kapacitások elosztása fölötti ellenőrzés elveszítése, amire e tagállam hivatkozott. Nem érinti egy tagállam területét az, hogy valamely pályahálózat-működtető köteles a többi pályahálózat-működtetővel egyeztetni a menetvonalak kiosztásáról.

138. A Tanács úgy véli, hogy a tagállam területével való kapcsolat csak akkor áll fenn, ha a szóban forgó infrastrukturális projekt közvetlen kapcsolatban áll ezen állam területével, vagyis ha konkrét hatásokat gyakorol ez utóbbinak a területe rendezését illetően fennálló autonómiájára. Ez nem állapítható meg az első vasúti árufuvarozási folyosók esetében, amelyek nem vezetnek építési munkákkal kapcsolatos projektekhez, ahogyan viszont ez lehetne a helyzet a törzshálózati folyosók esetében.

58 — C-36/98, EU:C:2001:64.

59 — 53. pont.

139. A Tanács szerint ez az infrastruktúrával kapcsolatos követelmény közvetlenül az EUMSZ 170. cikkből ered, és elengedhetetlen a transzeurópai hálózatok létrehozásához. A Tanács véleménye szerint döntéshozatali eljárást meghatározó EUMSZ 172. cikk második bekezdését megszorítóan kell értelmezni.

2. Értékelésem

140. Az EUMSZ 172. cikk első bekezdése együttdöntési eljárást ír elő, a Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően. Ugyanakkor abban az esetben, ha az ezen eljárás tárgyát képező jogi aktus valamely tagállam területét érintő iránymutatásokra vagy közös érdekű projektekre vonatkozik, úgy ezen állam jóváhagyása szükséges.

141. A második jogalap keretében ezért először azt kell vizsgálni, hogy a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó kibővítése megfelel-e az EUMSZ 172. cikk második bekezdése értelmében vett „közös érdekű projektek” fogalmának, majd ezt követően azt, hogy a bővítés e rendelkezés értelmében érinti-e az Egyesült Királyság területét.

a) Arról a kérdésről, hogy egy első vasúti árufuvarozási folyosó kibővítése a közös érdekű projekt fogalmába tartozik-e

142. A TEN-T-rendelet, amely – ne feledjük – uniós iránymutatásokat határoz meg a TEN-T fejlesztését illetően, azonosítja a közös érdekű projekteket.[60] Ezek azon projektek, amelyek hozzájárulnak a TEN-T megvalósításához. E projektek továbbá megfelelnek az iránymutatásokban megállapított prioritásoknak,[61] többek között a TEN-T-rendelet 10. cikkében rögzített általános prioritásoknak, valamint – ami a jelen ügy szempontjából lényeges – az e rendelet 13. cikkében felsorolt, a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó prioritásoknak.

143. Ahhoz, hogy egy projekt közös érdekű projektnek minősüljön, meg kell tehát felelnie a TEN-T-rendeletben meghatározott keretnek. E tekintetben a rendelet 3. cikkének a) pontja akként határozza meg a közös érdekű projektet, hogy az „az e rendeletben előírt követelményeknek megfelelően és e rendelet rendelkezéseivel összhangban végrehajtott valamennyi projekt”.

144. A TEN-T-rendelet 7. cikke néhány további elemmel szolgál e fogalom jobb körülhatárolásához. Annak (1) bekezdése ugyanis előírja, hogy „[a] közös érdekű projekteknek hozzá kell járulniuk a [TEN-T] fejlesztéséhez az új közlekedési infrastruktúra létrehozása, a már meglevő közlekedési infrastruktúra felújítása és bővítése, valamint a hálózat erőforrás-hatékony használatát előmozdító intézkedések révén”.

145. Egyebekben e rendelet 7. cikkének (2) bekezdése pontosítja, hogy a közös érdekű projekteknek hozzá kell járulniuk a célkitűzések említett rendelet 4. cikkében leírt négy kategóriájából legalább kettőnek a megvalósításához, összhangban kell lenniük a rendelet átfogó hálózatról szóló II. fejezetével, a törzshálózat tekintetében pedig ezenfelül a III. fejezetével is, a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján gazdasági szempontból életképeseknek kell lenniük, és európai hozzáadott értéket kell képviselniük. A TEN-T-rendelet 4. cikkében leírt négy kategória a kohézió, a hatékonyság, a fenntarthatóság és a használók számára az előnyök számának növelése.

146. Ezen elemek összességére tekintettel kell tehát megvizsgálni, hogy a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó az EUMSZ 172. cikk második bekezdése értelmében vett „közös érdekű projektnek” minősülhet-e.

60 — Lásd e rendelet 1. cikkének (1) és (2) bekezdését.

61 — Lásd az említett rendelet (20) preambulumbekezdését.

147. Ami a TEN-T-rendelet 7. cikkének (1) bekezdését illeti, a Parlament, a Tanács és a Bizottság véleményem szerint túlságosan megszorítóan értelmezi ezt a rendelkezést. Lényegében úgy vélik, hogy egy közös érdekű projekt szükségképpen vasúti infrastruktúra építésével vagy fejlesztésével jár, az első vasúti árufuvarozási folyosók esetében pedig nem ez a helyzet.

148. Amint azt a jelen indítvány 105–111. pontjából kitűnik, a transzeurópai hálózatok kialakítása és fejlesztése nem korlátozódik új infrastruktúra létrehozására. Következésképpen ugyanez érvényes a közös érdekű projektekre, amennyiben ezek hozzájárulnak e hálózatok megvalósításához.

149. A TEN-T-rendelet 7. cikke (1) bekezdésének szövege ebbe az irányba mutat, mivel rögzíti, hogy a közös érdekű projektek a TEN-T fejlesztéséhez az új infrastruktúra létrehozásán kívül a hálózat erőforrás-hatékony használatát előmozdító intézkedések révén is hozzájárulnak. Egyébként pedig ez a szöveg teljes mértékben összhangban áll e rendelet 2. cikkének (1) bekezdésével, amely rögzíti, hogy a TEN-T egyrészt közlekedési infrastruktúrát és telematikai alkalmazásokat, másrészt „az ilyen infrastruktúra hatékony kezelését és használatát elősegítő, és a fenntartható és hatékony közlekedési szolgáltatásokat lehetővé tevő intézkedéseket foglal magában”. Ezen intézkedések között említhetők az említett rendelet 32. cikkében felsorolt intézkedések, amely cikk előírja, hogy a tagállamoknak különös figyelmet kell fordítaniuk azokra a közös érdekű projektekre, amelyek az átfogó hálózat infrastruktúráját használó hatékony áruszállítási szolgáltatásokat nyújtanak, és a szén-dioxid-kibocsátás és más káros környezeti hatások csökkentéséhez is hozzájárulnak, és amelyek célja többek között a közlekedési infrastruktúra fenntartható használatának javítása, beleértve annak hatékony irányítását, a multimodális közlekedési szolgáltatások – köztük a kísérő információáramlások – megkönnyítése és a fuvarozók közötti együttműködés javítása, vagy a flottajellemzők és -teljesítmény, az adminisztratív előírások és emberi erőforrások elemzése és az ezekkel kapcsolatos információk nyújtása.

150. Meg kell állapítani, hogy a „közös érdekű projektnek” minősülés nem korlátozódik az infrastruktúra megépítését vagy átalakítását szükségessé tevő projektekre. Jóval túlterjed ezen, és magában foglalja többek között az ezen infrastruktúra összehangolt és koherens kezelését és használatát lehetővé tevő intézkedéseket, amire az első vasúti árufuvarozási folyosók irányulnak. Ezt a megközelítést a józan ész diktálja, mivel a TEN-T optimális működésének megvalósításához kétségkívül nem elegendő az infrastruktúrák építése vagy fizikai javítása, hanem ezeknek szükségképpen hatékony kezeléssel és használattal is együtt kell járniuk.

151. Ezenkívül véleményem szerint nem kétséges, hogy a további vasúti árufuvarozási folyosók kialakítása – mint a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó kibővítése – megfelel a TEN-T-rendelet 4. cikkében rögzített célkitűzéseknek, nevezetesen a kohézió és a hatékonyság célkitűzésének.

152. A fentieknek megfelelően ugyanis, e folyosók létrehozásának célja az Unió területén a gazdasági, társadalmi és területi kohézió erősítése, többek között az átjárhatóságra és az összekapcsolódásra helyezve a hangsúlyt.[62] Egyébiránt a vasúti árufuvarozási folyosók fejlesztésének célja többek között az, hogy lehetővé tegye a jó feltételek mellett nyújtott és megbízható árufuvarozási szolgáltatásnyújtást.[63] Ez a célkitűzés egybeesik TEN-T-rendelet 4. cikkének d) pontjában szereplővel, nevezetesen a TEN-T használói számára az előnyök számának növelésével.

153. Egyébiránt a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet 4. cikkének megfelelően a további vasúti árufuvarozási folyosók kiválasztására, valamint azok módosítására a több kritérium figyelembevételével kerül sor. Így többek között e cikk b) pontja előírja, hogy e kiválasztás során figyelembe kell venni, hogy a vasúti árufuvarozási folyosók összhangban állnak-e a TEN-T-tel, az ERTMS-folyosókkal és/vagy az RNE által meghatározott folyosókkal. Másfelől e cikk c) pontja rögzíti, hogy e kiválasztás

62 — Lásd a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet (5), (9) és (11) preambulumbekezdését.

63 — Lásd e rendelet (3) és (4) preambulumbekezdését.

során figyelembe kell venni a törzshálózati projekteknek az árufuvarozási folyosóba való integrálását is. Számomra úgy tűnik tehát, hogy a további vasúti árufuvarozási folyosóknak szükségképpen meg kell felelniük a TEN-T-rendelet átfogó hálózatról szóló II. fejezetében és a törzshálózatról[64] szóló III. fejezetében szereplő követelményeknek.

154. Ráadásul a további vasúti árufuvarozási folyosók kiválasztása keretében olyan társadalmi-gazdasági elemzést kell benyújtani, amely ismerteti az e folyosók létrehozása esetén várt költségek és hasznok közötti egyensúlyt.[65]

155. Végül, ami az európai hozzáadott értéket illeti, amelyet egy közös érdekű projektnek képviselnie kell,[66] ezt akként határozták meg, hogy az „a projekt azon értéke, amely a kizárólag az adott tagállam vonatkozásában létrejövő potenciális értéken felül olyan jelentős javulást eredményez a tagállamok közötti közlekedési összeköttetésekben vagy forgalomáramlásban is, amely megmutatkozik a hatékonyság, a fenntarthatóság, a versenyképesség vagy a kohézió terén, és összhangban van a [TEN-T-rendelet] 4. cikk[é]ben foglalt célkitűzésekkel”.[67] A vasúti árufuvarozásról szóló rendelet 4. cikkében meghatározott kritériumokra és az árufuvarozási folyosók – jelen indítvány 97. és 98. pontjában megfogalmazott – céljára tekintettel úgy gondolom, hogy a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó kibővítéséhez hasonló további vasúti árufuvarozási folyosók egyértelműen arra irányulnak, hogy ilyen javulást eredményezzenek.

156. Következésképpen a fenti megfontolásokra tekintettel úgy vélem, hogy az első vasúti árufuvarozási folyosók kibővítésének az EUMSZ 172. cikk második bekezdése értelmében vett „közös érdekű projektnek” kell minősülnie.

b) Arról, hogy az első vasúti árufuvarozási folyosók kibővítése érinti-e valamely tagállam területét

157. Az EUMSZ 172. cikk második bekezdése előírja, hogy a valamely tagállam területét érintő iránymutatásokhoz és közös érdekű projektekhez az érintett tagállam jóváhagyása szükséges.

158. Véleményem szerint az a döntés, hogy az érintett tagállam javára egyfajta vétójogot vezetnek be, azzal magyarázható, hogy a transzeurópai hálózatokkal kapcsolatos politika területi vonatkozásokkal is rendelkezik, tehát valamilyen formában érinti a területrendezést, amely hagyományosan a tagállamok szuverenitásának körébe tartozó terület.

159. A jelen indítvány 132–139. pontjában kifejtetteknek megfelelően, a felek nem értenek egyet abban, hogy miként kell értelmezni az EUMSZ 172. cikk második bekezdésében szereplő „valamely tagállam területét érintő” kifejezést.

160. Véleményem szerint az e rendelkezésben alkalmazott kifejezések egyértelműek, és nem alkalmasak az értelmezésre. Attól a pillanattól kezdve, hogy egy „közös érdekűnek” minősülő projekt valamely tagállam területére vonatkozik, a tagállam általi jóváhagyásra van szükség e projekt megvalósításához. Egy közös érdekű projekt ugyanis – a fenti pontokban ismertetetteknek megfelelően – az érintett tagállam részére számos intézkedést ír elő, amelyek szükségképpen hatással lesznek a területére.

161. Az EUM-Szerződés megfogalmazói által alkalmazott, teljesen egyértelmű „valamely tagállam területét érintő” kifejezés esetében az általa kifejezett tényleges jelentésen kívül nincs szükség értelmezésre.

64 — Mivel a törzshálózat a TEN-T-rendelet 38. cikke értelmében az átfogó hálózat stratégiai szempontból legfontosabb részeiből áll, az előbbi fejlesztésére szükségképpen a másodikra vonatkozóan előírt követelményeknek megfelelően kerül sor.

65 — Lásd a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet 4. cikkének d) pontját.

66 — A TEN-T-rendelet 7. cikke (2) bekezdésének d) pontja.

67 — Lásd e rendelet 3. cikkének d) pontját.

162. A jelen esetben a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó jelen keresettel vitatott kibővítése egy Londontól Glasgow-ig tartó szakaszt érint. Tagadhatatlan tehát, hogy ez a közös érdekű projekt az EUMSZ 172. cikk második bekezdése értelmében érinti az Egyesült Királyság területét. Következésképpen az említett közös érdekű projekthez meg kellett volna követelni az e tagállam általi jóváhagyást, ami a jelen esetben nem történt meg.

163. A fenti megfontolások összességére tekintettel véleményem szerint az Egyesült Királyság második, az EUMSZ 172. cikk második bekezdése szerinti jóváhagyás követelményének megsértésére alapított jogalapja megalapozott.

C – *Záró megjegyzések*

164. Célszerűnek tűnik pontosítani, hogy az ügy egy másik elemzése mindenesetre azonos eredményre vezetne.

165. Ha ugyanis el kellene fogadni, hogy a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó kibővítését megfelelő jogalap – az EUMSZ 91. cikk – alapján fogadták el, amely semmi esetre sem teszi szükségessé az e kibővítéssel érintett tagállam általi jóváhagyást, a vitatott rendelet 29. cikkét és II. mellékletét ugyanúgy meg kellene semmisíteni.

166. Így emlékeztetek arra, hogy a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet igen pontos eljárást ír elő a további vasúti árufuvarozási folyosók kiválasztására és módosítására vonatkozóan. E rendelet 5. cikkének (3) bekezdése rögzíti különösen, hogy „amennyiben egy tagállam gazdasági-társadalmi elemzést követően úgy ítéli meg, hogy valamely árufuvarozási folyosó létrehozása nem állna a folyosót valószínűleg majd használó kérelmezők érdekében, vagy nem járna lényeges társadalmi-gazdasági haszonnal, vagy aránytalan teherrel járna, az érintett tagállam – a 21. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban a Bizottság által hozott döntés függvényében – nem köteles az e cikk (1) és (2) bekezdése alapján részt venni a folyosó létrehozásában”. Egyebekben az említett rendelet 5. cikkének (5) bekezdése pontosítja, hogy „[á]rufuvarozási folyosó létrehozására az érintett tagállamok tehetnek javaslatot”. Árufuvarozási folyosót tehát az ő kezdeményezésükre lehet létrehozni.

167. A jelen esetben az Egyesült Királyság e rendelkezéseknek megfelelően eljárást indított a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó Londonig történő kibővítése érdekében. [68]

168. Ugyanakkor e tagállam nem tett javaslatot a Glasgow-ig történő kibővítésre vonatkozóan, és az e kibővítésből adott esetben eredő hasznokat esetlegesen igazoló társadalmi-gazdasági elemzést sem készített. Az Egyesült Királyság úgy véli, hogy e kibővítés tekintetében le kellett volna folytatni a vasúti árufuvarozásról szóló rendeletben előírt eljárásokat. [69] A Tanács – értelmezésem szerint – úgy véli, hogy nem kellett betartania az e rendelet 5. cikkében előírt különleges eljárást. [70] A Bizottság a maga részéről úgy véli, hogy a jelen ügy körülményei között nem bír jelentőséggel, hogy létezik egy, az első vasúti árufuvarozási folyosók módosítására szolgáló különleges eljárás. [71]

169. E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a vitatott rendelet elfogadására irányuló eljárásban a Németországi Szövetségi Köztársaság és a Lett Köztársaság aggályainak adott hangot a vasúti árufuvarozásról szóló rendeletben az első vasúti árufuvarozási folyosók módosítására vonatkozóan előírt eljárás tiszteletben tartásának elmulasztását illetően. [72]

68 — Lásd az Egyesült Királyság keresetlevelének 23. és azt követő pontjait, valamint a Tanács ellenkérelmének 33. pontját.

69 — Lásd az Egyesült Királyságnak a Bizottság beavatkozási beadványára adott válaszbeadványa 12. pontját.

70 — Lásd a Tanács ellenkérelmének 42. pontját.

71 — Lásd a Bizottság beavatkozási beadványának 39. pontját.

72 — Lásd a 16096/13 ADD 2. sz. tanácsi dokumentumot.

170. Meg kell állapítani, hogy a vitatott rendeletnek a 2. sz. első vasúti árufuvarozási folyosó módosítására irányuló 29. cikkét és II. mellékletét a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet 5. cikkében előírt eljárás lefolytatása nélkül fogadták el.

171. Az ezen eljárás tiszteletben tartásának megsértése csak a vitatott rendelet 29. cikkének és II. mellékletének megsemmisítéséhez vezethet, mivel ez vitathatatlanul az EUMSZ 263. cikk második bekezdése értelmében vett lényeges eljárási szabályok megsértésének minősül. A döntéshozatali eljárás téves megválasztása ugyanis megfosztotta az Egyesült Királyságot azon jogától, hogy befolyást gyakorolhasson magára a szóban forgó rendelkezések tartalmára.

VI – **Végkövetkeztetések**

172. A fenti megfontolások összességére tekintettel azt javasolom, hogy a Bíróság a következőképpen határozzon:

1) semmisítse meg az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, a 913/2010/EU rendelet módosításáról és a 680/2007/EK és 67/2010/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 11-i 1316/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 29. cikkét és II. mellékletét, és

2) az Európai Parlamentet és az Európai Unió Tanácsát kötelezze a költségek viselésére, az Európai Bizottság pedig maga viselje saját költségeit.