GENERALINIO ADVOKATO
YVES BOT IŠVADA,
pateikta 2015 m. rugsėjo 3 d.[1]

Byla C-121/14

Jungtinė Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystė
prieš
Europos Parlamentą ir

Europos Sąjungos Tarybą

„Ieškinys dėl panaikinimo — SESV 91 straipsnis — SESV 170 ir paskesni straipsniai — Transportas — Transeuropiniai transporto tinklai — Europos infrastruktūros tinklų priemonė — Krovinių vežimo geležinkeliais koridorių pratęsimas už Londono — Bendrų interesų projektas, kuriam reikalingas atitinkamos valstybės narės pritarimas“

1. Ieškiniu Jungtinė Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystė prašo Teisingumo Teismo panaikinti 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1316/2013, kuriuo sukuriama Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010[2], 29 straipsnį ir II priedą iš esmės dėl to, kad šiose nuostatose numatytais pradinių krovinių vežimo geležinkeliais pratęsimais siekiama SESV 170 straipsnyje nurodytų tikslų, todėl jie turėjo būti priimti remiantis SESV 171 ir 172 straipsniais.

I – **Teisinis pagrindas**

A – *ESV sutartis*

2. SESV 91 straipsnyje nurodyta:

„1. Siekdama [Siekdami] įgyvendinti 90 straipsnį ir atsižvelgdama [atsižvelgdami] į transporto ypatumus, Europos Parlamentas ir Taryba, spręsdami pagal įprastą teisėkūros procedūrą ir pasikonsultavę su Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu bei Regionų komitetu, nustato:

a) bendras taisykles, taikomas tarptautiniam transportui, vykstančiam į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba vykstančiam per vienos ar keleto valstybių narių teritoriją;

b) sąlygas, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas;

c) priemones transporto saugumui gerinti;

1 — Originalo kalba: prancūzų.

2 — OL L 348, p. 129, toliau – ginčijamas reglamentas.

d) kitas atitinkamas nuostatas.

2. Patvirtinant 1 dalyje nurodytas priemones, atsižvelgiama į atvejus, kai jų taikymas gali turėti didelės įtakos gyvenimo ir užimtumo lygiui tam tikruose regionuose bei transporto įrangos eksploatavimui.“

3. SESV XVI antraštinėje dalyje „Transeuropiniai tinklai“ esančiame 170 straipsnyje nustatyta:

„1. Kad padėtų pasiekti 26 ir 174 straipsniuose nurodytus tikslus ir suteiktų Sąjungos piliečiams, ūkio subjektams ir regioninėms bei vietinėms bendruomenėms galimybę gauti visą vidaus sienų neturinčios erdvės teikiamą naudą, Sąjunga prisideda prie transeuropinių tinklų kūrimo ir plėtojimo transporto, telekomunikacijų ir energijos infrastruktūrų srityse.

2. Atvirų ir konkurencingų rinkų sistemoje Sąjunga savo veikla siekia remti nacionalinių tinklų tarpusavio ryšį ir sąveiką, taip pat galimybę tokiais tinklais naudotis. Ji ypač atsižvelgia į poreikį susieti salas, regionus, neturinčius prieigos prie jūros, bei periferinius regionus su centriniais Sąjungos regionais.“

4. Be to, minėtoje SESV antraštinėje dalyje esančio 171 straipsnio 1 dalyje pažymima:

„Kad pasiektų 170 straipsnyje minėtus tikslus, Sąjunga:

— nustato gaires, taikomas transeuropinių tinklų srityje numatytų priemonių tikslams, prioritetams ir bendroms linkmėms; šiose gairėse nustatomi bendrų interesų projektai;

— įgyvendina priemones, kurių galėtų prireikti užtikrinant tinklų tarpusavio sąveiką, ypač techninio standartizavimo srityje;

— gali remti valstybių narių remiamus bendrų interesų projektus, nustatytus pirmojoje įtraukoje nurodytose gairėse, rengdama galimybių studijas, teikdama paskolų garantijas arba palūkanų subsidijas; Sąjunga taip pat gali prisidėti prie konkrečių projektų valstybėse narėse transporto infrastruktūros srityje finansavimo per Sanglaudos fondą, įsteigtą pagal 177 straipsnį.

Savo veikloje Sąjunga atsižvelgia į galimą tų projektų ekonominį gyvybingumą.“

5. Galiausiai, SESV 172 straipsnyje, esančiame taip pat XVI antraštinėje dalyje, reglamentuojančioje transeuropinius tinklus, nustatyta:

„171 straipsnio 1 dalyje minėtas gaires ir kitas priemones <…> Parlamentas ir Taryba patvirtina spręsdami pagal įprastą teisėkūros procedūrą ir pasikonsultavę su Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu bei Regionų komitetu.

Gairėms ir bendrų interesų projektams, susijusiems su valstybės narės teritorija, reikalingas tos valstybės narės pritarimas.“

B – *Reglamentas dėl krovinių vežimo geležinkeliais*

6. Pagal SESV 91 straipsnį priimto 2010 m. rugsėjo 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo [3] tikslas – nustatyti tarptautinių geležinkelio koridorių sukūrimo ir organizavimo taisykles siekiant sukurti konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklą. Šiuo tikslu juo nustatomos krovinių vežimo koridorių atrankos, organizavimo, valdymo ir orientacinio investicijų į šiuos koridorius planavimo taisyklės [4].

7. Pagal Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais 2 straipsnio 2 dalies a punktą „„krovinių vežimo koridorius“ – visos valstybių narių teritorijoje esančios arba valstybes nares, o prireikus ir Europos trečiąsias šalis siejančios paskirtos geležinkelio linijos, įskaitant geležinkelio kelto linijas, kurios jungia du arba daugiau terminalų pagal pagrindinį maršrutą, bei prireikus maršrutai aplinkkeliais ar juos siejančios atkarpos, įskaitant geležinkelių infrastruktūrą, jos įrangą ir atitinkamas vežimo geležinkeliais paslaugas pagal Direktyvos 2001/14/EB 5 straipsnį[[5]]“.

8. Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais II skyriuje numatytas tarptautinių geležinkelio koridorių paskyrimas ir valdymas. Šiame skyriuje esantis 3 straipsnis suformuluotas taip:

„Priede nurodytos valstybės narės iki priede nustatyto termino pradeda eksploatuoti priede nurodytus pradinius krovinių vežimo koridorius. Atitinkamos valstybės narės informuoja Komisiją apie krovinių vežimo koridorių sukūrimą.“

9. Minėto reglamento priede nustatyta:

¤	„Valstybės·narės¤	Pagrindiniai·maršrutai(1)¤	Krovinių·vežimo·koridorių·sukūrimas¤
<…>¤	<…>¤	<…>¤	<…>¤
Šiaurės· jūra–Viduržemio·jūra¤	NL,·BE,¶ LU,·FR,¶ UK(+)¤	(+)Glasgow· (*)/Edinburgh· (*)/Southampton· (*)/Felixstowe· (*)/London· · (+)/Dunkerque· (+)/Lille· (+)/Liège· (+)/Paris· (+)/Amsterdam· (+)–Rotterdam–Zeebrugge· (+)/Antwerpen–Luxembourg–Metz–Dijon–Lyon/[Basel]–Marseille·(+)¤	Iki· 2013°m.· lapkričio· 10°d.¤
<…>¤	<…>¤	<…>¤	<…>¤

(1) „/“ – alternatyvūs maršrutai. Pagal [Transeuropinio transporto tinklo (toliau – TEN-T)] gaires Atlanto vandenyno ir Viduržemio jūros koridorius ateityje turėtų papildyti krovinių vežimo geležinkelio ašis *Sines / Algeciras–Madrid–Paris*, kurios kerta centrinę Pirėnų dalį nedideliame aukštyje esančiu tuneliu.

3 — OL L 276, p. 22. Ginčijamu reglamentu iš dalies pakeistas reglamentas, toliau – Reglamentas dėl krovinių vežimo geležinkeliais.

4 — Žr. šio reglamento 1 straipsnio 1 dalies pirmą pastraipą.

5 — 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (OL L 75, p. 29; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 404).

(+) Maršrutai, pažymėti ženklu +, turi būti įtraukti į atitinkamus koridorius ne vėliau kaip praėjus 3 metams nuo šioje lentelėje nurodytos sukūrimo datos. Pagal šio reglamento 8 straipsnį ir 13 straipsnio 1 dalį apibrėžtos esamos struktūros pritaikomos dalyvaujant kitoms valstybėms narėms ir infrastruktūros valdytojams atitinkamuose koridoriuose. Šie papildymai grindžiami rinkos tyrimais; jais atsižvelgiama į jau esamo keleivių ir krovinių transporto aspektą pagal šio reglamento 14 straipsnio 3 dalį.

(*) Maršrutai, pažymėti ženklu *, turi būti įtraukti į atitinkamus koridorius ne vėliau kaip praėjus 5 metams nuo šioje lentelėje nurodytos sukūrimo datos. Pagal šio reglamento 8 straipsnį ir 13 straipsnio 1 dalį apibrėžtos esamos struktūros pritaikomos dalyvaujant kitoms valstybėms narėms ir infrastruktūros valdytojams atitinkamuose koridoriuose. Šie papildymai grindžiami rinkos tyrimais; jais atsižvelgiama į jau esamo keleivių ir krovinių transporto aspektą pagal šio reglamento 14 straipsnio 3 dalį.

<...>“

10. Iki dalinių pakeitimų, padarytų ginčijamu reglamentu, pradinis krovinių vežimo geležinkeliais koridorius Nr. 2 buvo nurodytas taip:

„2.¤	NL,· BE,· LU,· FR¤	Roterdamas–Antverpenas–Liuksemburgas–Mecas–Dižonas–Lionas/[Bazelis]¤	Ne· vėliau· kaip· 2013°m.· lapkričio·10°d.“¤

11. Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais 4–6 straipsniuose nurodyti papildomų krovinių vežimo koridorių sukūrimo kriterijai ir nustatytos šių koridorių parinkimo ir keitimo taisyklės. Šie straipsniai suformuluoti taip:

„*4 straipsnis*

Papildomiems krovinių vežimo koridoriams taikomi kriterijai

5 straipsnyje nurodyti papildomi krovinių vežimo koridoriai parenkami ir pagal 6 straipsnį krovinių vežimo koridoriai keičiami atsižvelgiant į šiuos kriterijus:

a) į tai, kad krovinių vežimo koridorius kerta bent trijų valstybių narių teritoriją ar dviejų valstybių narių teritoriją, jei atstumas tarp geležinkelių terminalų, kuriuos sieja krovinių vežimo koridorius, yra didesnis kaip 500 km;

b) krovinių vežimo koridoriaus suderinamumą su TEN-T [(Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos, anglų k. *European Rail Traffic Management System*, toliau – ERTMS)[6]] koridoriais ir (arba) [*RailNetEurope* (toliau – RNE)[7]] koridoriais;

c) į tai, ar TEN-T prioritetiniai projektai integruoti į krovinių vežimo koridoriaus projektą;

d) socialinių ir ekonominių išlaidų ir pelno, atsirandančių dėl krovinių vežimo koridoriaus sukūrimo, pusiausvyrą;

e) valstybių narių pasiūlytų kurti krovinių vežimo koridorių suderinamumą, siekiant sukurti konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklą;

6 — ERTMS – tai sistema, kuria siekiama suderinti signalizavimą geležinkelių tinkle ir kuri apima traukinių buvimo vietos šiame tinkle nustatymą.

7 — RNE yra 2004 m. įkurta asociacija, vienijanti infrastruktūros valdytojus.

f) krovininio geležinkelių transporto plėtrą ir pagrindinius prekybos srautus bei prekių judėjimą pagal koridoriaus maršrutą;

g) jei taikoma, geresnes jungtis tarp valstybių narių ir Europos trečiųjų šalių;

h) pareiškėjų suinteresuotumą krovinių vežimo koridoriumi;

i) į tai, ar esama gerų jungčių su kitų rūšių transportu, visų pirma atsižvelgiant į tinkamą terminalų tinklą, įskaitant jūrų ar vidaus vandenų uostų terminalus.

5 straipsnis

Papildomų krovinių vežimo koridorių parinkimas

1. Valstybės narės, turinčios geležinkelio sieną su kita valstybe nare, dalyvauja kuriant bent vieną krovinių vežimo koridorių, išskyrus atvejus, kai ši pareiga jau įvykdyta remiantis 3 straipsniu.

2. Nepaisant 1 dalies, valstybės narės prašymu valstybės narės dalyvauja kuriant krovinių vežimo koridorių, kaip nurodyta toje dalyje, arba pratęsiant esamą koridorių, kad sudarytų galimybes kaimyninei valstybei narei įvykdyti toje dalyje nustatytą pareigą.

3. Nedarant poveikio valstybių narių įsipareigojimams pagal Direktyvos 91/440/EEB[8] 7 straipsnį, jei valstybė narė, atlikusi socialinę ir ekonominę analizę, mano, kad krovinių vežimo koridoriaus sukūrimas neatitiktų pareiškėjų, kurie, kaip tikėtina, naudosis tuo krovinių vežimo koridoriumi, interesų arba neduotų didelės socialinės ir ekonominės naudos, arba sudarytų neproporcingai didelę naštą, atitinkama valstybė narė neprivalo dalyvauti, kaip nurodyta šio straipsnio 1 ir 2 dalyse, atsižvelgiant į Komisijos sprendimą, priimtą vadovaujantis 21 straipsnio 2 dalyje nurodyta patariamąja procedūra.

4. Valstybė narė neprivalo dalyvauti, kaip nurodyta 1 ir 2 dalyse, jeigu jos geležinkelio tinklo vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Sąjungos geležinkelių tinklo vėžės pločio.

5. Sukurti krovinių vežimo koridorių siūlo atitinkamos valstybės narės. Šiuo tikslu jos siunčia Komisijai bendrą ketinimų protokolą kartu su pasiūlymu, kurį jos parengia pasikonsultavusios su atitinkamais infrastruktūros valdytojais ir pareiškėjais ir atsižvelgdamos į 4 straipsnyje nustatytus kriterijus.

Laikydamosi 1 ir 2 dalyse nustatyto įpareigojimo, atitinkamos valstybės narės bendrą ketinimų protokolą Komisijai atsiunčia ne vėliau kaip 2012 m. lapkričio 10 d.

6. Komisija nagrinėja pasiūlymus dėl 5 dalyje nurodyto krovinių vežimo koridoriaus sukūrimo ir, laikydamasi 21 straipsnio 3 dalyje nurodytos reguliavimo procedūros, priima sprendimą dėl tokių pasiūlymų atitikties šiam straipsniui ne vėliau kaip per devynis mėnesius nuo pasiūlymų pateikimo.

7. Atitinkamos valstybės narės sukuria krovinių vežimo koridorių ne vėliau kaip per dvejus metus nuo 6 dalyje nurodyto Komisijos sprendimo priėmimo.

8 — 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva dėl Bendrijos geležinkelių plėtros (OL L 237, p. 25; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 341).

6 straipsnis

Papildomų krovinių vežimo koridorių keitimas

1. 5 straipsnyje nurodyti krovinių vežimo koridoriai gali būti keičiami remiantis atitinkamų valstybių narių bendru pasiūlymu Komisijai, pateiktu prieš tai pasikonsultavus su atitinkamais infrastruktūros valdytojais ir pareiškėjais.

2. Pagal 21 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą Komisija priima sprendimą dėl pasiūlymo, atsižvelgdama į 4 straipsnyje nustatytus kriterijus.“

C – *Reglamentas TEN–T*

12. 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES[9], buvo priimtas remiantis SESV 172 straipsniu. Pagal Reglamento TEN-T 1 straipsnio 1 ir 2 dalis juo siekiama nustatyti TEN-T, kurį sudaro dviejų lygių struktūra – visuotinis tinklas ir pagrindinis tinklas, pagrįstas visuotiniu tinklu, – plėtros gaires, taip pat apibrėžti bendros svarbos projektus ir patikslinti reikalavimus, kurių turi būti laikomasi valdant TEN-T infrastruktūrą.

13. Šio reglamento 2 straipsnyje nustatyta:

„1. Šis reglamentas taikomas [TEN-T], kaip parodyta I priede esančiuose žemėlapiuose. [TEN-T] apima transporto infrastruktūrą ir telematikos priemones, taip pat priemones, kuriomis skatinamas tokios infrastruktūros veiksmingas valdymas bei naudojimas ir sudaroma galimybė kurti ir teikti tvarias ir veiksmingas transporto paslaugas.

2. [TEN-T] infrastruktūrą sudaro geležinkelių transporto, vidaus vandenų kelių transporto, kelių transporto, jūrų transporto, oro transporto ir daugiarūšio transporto infrastruktūra, kaip nustatyta atitinkamuose II skyriaus skirsniuose.“

14. Pagal Reglamento TEN-T 3 straipsnio a punktą „bendros svarbos projektas“ – tai projektas, vykdomas laikantis šio reglamento reikalavimų ir nuostatų.

15. Minėto reglamento 5 straipsnio 1 dalies a punkte nurodyta, kad TEN-T planuojamas, plėtojamas ir eksploatuojamas tausiai naudojant išteklius ir šiuo tikslu plėtojama bei tobulinama esama transporto infrastruktūra ir atliekama jos techninė priežiūra.

16. Pagal Reglamento TEN-T 6 straipsnį laipsniška TEN-T plėtra visų pirma užtikrinama įdiegiant nuosekliu ir skaidriu metodiniu požiūriu pagrįstą šio tinklo dviejų lygmenų struktūrą, kurią sudaro visuotinis tinklas ir pagrindinis tinklas. Visuotinį tinklą sudaro visa esama ir planuojama TEN-T transporto infrastruktūra, taip pat priemonės, kuriomis skatinamas veiksmingas ir socialiniu bei aplinkosaugos požiūriu tvarus tokios infrastruktūros naudojimas. Pagrindinį tinklą sudaro tos visuotinio tinklo dalys, kurios yra ypač strategiškai svarbios siekiant TEN-T plėtros tikslų. Šie tinklai nustatomi ir plėtojami atitinkamai pagal šio reglamento II ir III skyrius.

9 — OL L 348, p. 1. Reglamentas, iš dalies pakeistas 2014 m. sausio 17 d. Komisijos deleguotuoju reglamentu (ES) Nr. 473/2014 (OL L 136, p. 10, toliau – Reglamentas TEN-T).

17. Minėto reglamento 7 straipsnis suformuluotas taip:

„1. Bendros svarbos projektais prisidedama prie [TEN-T] plėtojimo kuriant naują transporto infrastruktūrą, rekonstruojant ir modernizuojant esamą transporto infrastruktūrą, taip pat taikant priemones, kuriomis skatinamas tausiu išteklių naudojimu grindžiamas tinklo naudojimas.

2. Bendros svarbos projektas yra toks:

a) kuriuo prisidedama siekiant tikslų, priskiriamų bent dviem iš keturių kategorijų, nustatytų 4 straipsnyje;

b) kuris atitinka II skyrių ir, jei jis susijęs su pagrindiniu tinklu, – ir III skyrių;

c) kuris yra ekonomiškai perspektyvus remiantis socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize;

d) kuris parodo Europos pridėtinę vertę.

3. Bendros svarbos projektas gali aprėpti visą ciklą, įskaitant galimybių studijas, leidimų išdavimo procedūras, įgyvendinimą ir vertinimą.

<…>“

18. Reglamento TEN-T II skyriuje, skirtame visuotiniam tinklui, esančio 32 straipsnio a punkte nurodyta, kad valstybės narės ypač daug dėmesio skiria bendros svarbos projektams, kuriais užtikrinamos veiksmingos krovinių vežimo paslaugos, kurias teikiant naudojamasi visuotinio tinklo infrastruktūra, ir prisidedama prie išmetamo anglies dioksido kiekio bei kitokio neigiamo poveikio aplinkai mažinimo ir kuriais siekiama pagerinti tvarų transporto infrastruktūros naudojimą, įskaitant veiksmingą jos valdymą.

19. Šio reglamento 42 straipsnyje nurodyta:

„1. Pagrindinio tinklo koridoriai yra priemonė, kuria siekiama sudaryti palankesnes sąlygas koordinuotai diegti pagrindinį tinklą. Kad daugiarūšis transportas taptų grindžiamas tausiu išteklių naudojimu, tokiu būdu geresniu teritoriniu bendradarbiavimu prisidedant prie sanglaudos didinimo, pasitelkus pagrindinio tinklo koridorius daugiausia dėmesio skiriama:

a) įvairių transporto rūšių integravimui,

b) sąveikai ir

c) koordinuotam infrastruktūros plėtojimui, visų pirma tarpvalstybinėse atkarpose ir ten, kur yra pralaidumo kliūčių.

2. Pagrindinio tinklo koridoriais valstybėms narėms sudaroma galimybė užtikrinti suderintą ir sinchronizuotą požiūrį į investicijas į infrastruktūrą, kad pajėgumai būtų valdomi kuo veiksmingiau. Pagrindinio tinklo koridoriais prisidedama prie visuotinio sąveikių eismo valdymo sistemų diegimo, atitinkamais atvejais naudojant inovacijas ir naujas technologijas.“

20. Minėto reglamento 43 straipsnyje pagrindinio tinklo koridoriai apibrėžiami taip:

„1. Pagrindinio tinklo koridoriai apima svarbiausius tolimojo susisiekimo transporto srautus pagrindiniame tinkle ir yra skirti visų pirma tarpvalstybinėms jungtims Sąjungoje gerinti.

2. Pagrindinio tinklo koridoriai yra daugiarūšiai ir atviri visoms transporto rūšims, kurioms taikomas šis reglamentas. Jie kerta bent dvi sienas ir, jei įmanoma, apima bent tris transporto rūšis, įskaitant atitinkamais atvejais jūrų greitkelius.“

21. Pagal TEN-T 44 straipsnio 1 dalį pagrindinio tinklo koridorių sąrašas pateiktas ginčijamo reglamento priedo I dalyje. Kaip numatyta Reglamento TEN-T IV skyriuje, valstybės narės dalyvauja tuose pagrindinio tinklo koridoriuose.

22. Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas koordinuotai diegti pagrindinio tinklo koridorius gavus atitinkamų valstybių narių sutikimą, reglamento 45–47 straipsniuose nustatyta šių koridorių tinklo valdymo struktūra. Dėl kiekvieno pagrindinio tinklo koridoriaus skiriamas (-i) Europos koordinatorius (-iai), kuris (-ie) tariasi su konsultacijų forumu, įsteigtu gavus atitinkamų valstybių narių sutikimą. Europos koordinatorius kartu su atitinkamomis valstybėmis narėmis sudaro koridoriaus darbo planą ir kontroliuoja jo įgyvendinimą.

23. Galiausiai minėto reglamento 48 straipsnis suformuluotas taip:

„1. Užtikrinamas tinkamas koordinavimas tarp pagrindinio tinklo koridorių ir krovinių vežimo geležinkeliais koridorių, kaip numatyta Reglamente [dėl krovinių vežimo geležinkeliais], siekiant išvengti veiklos dubliavimo, visų pirma rengiant darbo planą ar sudarant darbo grupes.

2. Šio skyriaus nuostatos nedaro poveikio Reglamente [dėl krovinių vežimo geležinkeliais] nustatytoms valdymo struktūroms.“

D – *Ginčijamas reglamentas*

24. Ginčijamo reglamento 1 straipsnyje nurodyta, kad šiuo reglamentu siekiama sukurti Europos infrastruktūros tinklų priemonę. Šia priemone nustatomos Sąjungos finansinės paramos teikimo transeuropiniams tinklams, siekiant remti transporto, telekomunikacijų ir energetikos infrastruktūros sektorių bendrų interesų projektus ir išnaudoti galimą tų sektorių sąveiką, sąlygos, metodai ir procedūros.

25. Pagal šio reglamento 2 straipsnio 1 punktą „bendro intereso projektas“ – tai projektas, apibrėžtas Reglamente TEN-T, Reglamente (ES) Nr. 347/2013[10] arba Reglamente dėl transeuropinių tinklų telekomunikacijų infrastruktūros srityje gairių.

26. Ginčijamo reglamento I priedo I dalyje, be kita ko, nurodytas pagrindinio tinklo koridorius „Šiaurės jūra–Vidužemio jūra“. Kiek tai susiję su Jungtine Karalyste, jame numatytos šios linijos:

— Glasgow / Edinburgh–Liverpool / Manchester–Birmingham,

— Birmingham–Felixstowe / London–Southampton,

— London–Lille–Brussel / Bruxelles.

10 — 2013 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl transeuropinės energetikos infrastruktūros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 1364/2006/EB ir kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 713/2009, (EB) Nr. 714/2009 ir (EB) Nr. 715/2009 (OL L 115, p. 39).

27. Ginčijamo reglamento 29 straipsnyje nurodyta, kad Reglamentas dėl krovinių vežimo geležinkeliais iš dalies keičiamas taip:

„Reglamento [dėl krovinių vežimo geležinkeliais] priedas pakeičiamas [ginčijamo] reglamento II priedo tekstu. Todėl patikslintiems krovininio geležinkelių transporto koridoriams toliau taikomos Reglamento [dėl krovinių vežimo geležinkeliais] nuostatos."

28. Ginčijamo reglamento II priede krovinių vežimo geležinkeliais koridorius „Šiaurės jūra–Vidužemio jūra" pakeičia pradinį krovinių vežimo geležinkeliais koridorių Nr. 2, nustatytą Reglamente dėl krovinių vežimo geležinkeliais prieš jo dalinį pakeitimą ginčijamo reglamento 29 straipsniu [11].

29. Taip pradinis krovinių vežimo geležinkeliais koridorius Nr. 2 buvo pratęstas iki Glazgo ir apėmė, kiek tai susiję su Jungtine Karalyste, Glazgą, Edinburgą, Sautamptoną, Filikstou ir Londoną.

II – **Teisėkūros procedūra, užbaigta priimant ginčijamą reglamentą**

30. Iš pradžių Jungtinė Karalystė nedalyvavo nė viename iš pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių, numatytų Reglamente dėl krovinių vežimo geležinkeliais. Vėliau, remdamasi socialiniais ir ekonominiais tyrimais, ji pagal šio reglamento 5 straipsnį pradėjo papildomo krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus kūrimo procedūrą, kad pradinis krovinių vežimo geležinkeliais koridorius Nr. 2. būtų pratęstas iki Londono Lamanšo tuneliu.

31. Savo ieškinyje Jungtinė Karalystė aiškina, kad ji pritarė ginčijamo reglamento 1 straipsnyje išdėstytiems principams. Tačiau vykstant deryboms dėl šio reglamento priėmimo buvo pareikštas pasiūlymas pakeisti pradinį krovinių vežimo geležinkeliais koridorių Nr. 2, siekiant pratęsti jį iki Glazgo. Jungtinė Karalystė nepritarė tokiam pratęsimui, kuris, jos teigimu, nebuvo pagrįstas socialine ir ekonomine analize.

32. Taigi vykstant balsavimui dėl ginčijamo reglamento priėmimo Jungtinė Karalystė susilaikė ir 2013 m. lapkričio 25 d. pateikė deklaraciją, kurioje nurodė savo susilaikymo priežastis [12]. Be to, Vokietijos Federacinė Respublika ir Latvijos Respublika taip pat pateikė pastabas, išdėstydamos savo abejones dėl pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių pratęsimo šiomis sąlygomis [13].

III – **Šalių reikalavimai**

33. Jungtinė Karalystė Teisingumo Teismo prašo:

— panaikinti ginčijamo reglamento 29 straipsnį ir II priedą tiek, kiek jais už Londono pratęsiamas pradinis krovinių vežimo geležinkeliais koridorius Nr. 2, ir

— priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

34. Parlamentas ir Taryba, taip pat Komisija, įstojusi į bylą palaikyti jų reikalavimų, Teisingumo Teismo prašo:

— atmesti ieškinį ir

11 — Žr. šios išvados 9 ir 10 punktus.

12 — Žr. Tarybos dokumentą Nr. 16096/13 ADD 2 dėl reglamento, kuriuo sukuriama Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010, pasiūlymo.

13 — Ten pat.

— priteisti iš Jungtinės Karalystės bylinėjimosi išlaidas.

IV – **Dėl ieškinio priimtinumo atsižvelgiant į prašymą iš dalies panaikinti ginčijamą reglamentą**

35. Jungtinė Karalystė mano, kad ginčijamo reglamento 29 straipsnis ir II priedas yra atskiros dalys, kurios atsietinos nuo likusios šio reglamento dalies. Todėl ji patikslina, kad savo ieškiniu siekia dalinio šio reglamento, t. y. jo 29 straipsnio ir II priedo, panaikinimo.

36. Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką Sąjungos teisės aktą galima panaikinti iš dalies tik tuo atveju, jei prašomos panaikinti nuostatos gali būti atskirtos nuo likusios teisės akto dalies. Teisingumo Teismas taip pat ne kartą yra nusprendęs, kad šis atskiriamumo reikalavimas netenkinamas, jei dėl dalinio teisės akto panaikinimo pasikeičia jo esmė [14].

37. Parlamentas, Taryba ir Komisija pripažįsta, kad Jungtinės Karalystės pateiktas dalinio panaikinimo prašymas yra priimtinas.

38. Pritariu šiai nuomonei.

39. Iš tikrųjų ginčijamo reglamento 29 straipsnis ir II priedas yra nuo jo atskiriami. Jei būtų nuspręsta, kad šis straipsnis ir šis priedas neteisėti, šis reglamentas vis dėlto ir toliau lemtų teisines pasekmes, nes kitomis jo nuostatomis siekiama kito tikslo nei minėtu straipsniu ir minėtu priedu.

40. Taigi pati ginčijamo reglamento esmė ta, kad juo siekiama sukurti Europos infrastruktūros tinklų priemonę, kad būtų paspartintos investicijos transeuropinių tinklų srityje [15]. Šiuo tikslu ja nustatomos Sąjungos finansinės paramos teikimo transeuropiniams tinklams sąlygos, metodai ir procedūros siekiant remti transporto, telekomunikacijų ir energetikos infrastruktūrų sektorių [16].

41. O ginčijamo reglamento 29 straipsniu ir II priedu siekiama vien suderinti krovinių vežimo geležinkeliais koridorius, numatytus pagal Reglamentą dėl krovinių vežimo geležinkeliais, ir pagrindinio tinklo koridorius. Taigi dėl jų panaikinimo ginčijamo reglamento esmė visai nepasikeistų.

42. Kadangi ginčijamo reglamento 29 straipsnį ir II priedą galima atskirti nuo likusios šio reglamento dalies, Jungtinės Karalystės pateiktą dalinio panaikinimo prašymą, mano manymu, reikia pripažinti priimtinu.

V – **Dėl ieškinio**

43. Grįsdama savo ieškinį Jungtinė Karalystė nurodo du pagrindus.

44. Pirmuoju pagrindu ji teigia, kad ginčijamo reglamento 29 straipsniu ir II priedu padaryti pirminės redakcijos Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais priedo daliniai pakeitimai, lėmę pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pratęsimą, turėjo būti priimti pagal SESV 171 ir 172 straipsnius, nes šie pakeitimai susiję su SESV 170 straipsnyje nurodytų tikslų pasiekimu.

14 — Sprendimas *Komisija / Parlamentas ir Taryba* (C-427/12, EU:C:2014:170, 16 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

15 — Žr. šio reglamento 2 konstatuojamąją dalį.

16 — Žr. minėto reglamento 1 straipsnį.

45. Antruoju pagrindu Jungtinė Karalystė tvirtina: kadangi minėti pakeitimai susiję su SESV 170 straipsnyje nurodytų tikslų pasiekimu, pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių pratęsimai, kurie reiškia „bendrų interesų projektus“, kaip jie suprantami pagal SESV 171 straipsnio 1 dalį, ir yra susiję su Jungtinės Karalystės teritorija, buvo patvirtinti nesilaikant reikalavimo dėl atitinkamos valstybės narės pritarimo, nurodytą SESV 172 straipsnio antroje pastraipoje.

A – *Dėl pirmojo pagrindo, susijusio su klaidingu teisinio pagrindo pasirinkimu dėl pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pratęsimo*

1. Šalių argumentai

46. Jungtinė Karalystė teigia, kad pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pakeitimas, padarytas ginčijamo reglamento 29 straipsniu ir II priedu ir lėmęs šio koridoriaus pratęsimą iki Glazgo, turėjo būti priimtas remiantis SESV 172 straipsniu, esančiu jos XVI antraštinėje dalyje, susijusioje su transeuropiniais tinklais.

47. Iš tikrųjų Jungtinė Karalystė yra tos nuomonės, kad pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių pratęsimai yra labai svarbūs kuriant TEN-T ir vien jau tuo siejasi su SESV 170 ir 171 straipsniuose nurodytų tikslų pasiekimu. Tai patvirtina aplinkybė, kad pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pratęsimu siekiama su šiuo koridoriumi suderinti pagrindinio tinklo koridorių, o tai vienas iš Reglamento TEN-T tikslų – taigi ir vienas iš SESV 170 straipsnyje nurodytų tikslų – pagal šio reglamento 46 konstatuojamąją dalį, kurioje nurodyta, kad „pagrindinio tinklo koridoriai turėtų būti įrengti atsižvelgiant į krovinių vežimo geležinkeliais koridorius, įdiegtus pagal [Reglamentą dėl krovinių vežimo geležinkeliais]“. Šiuo klausimu Jungtinė Karalystė remiasi ir ginčijamo reglamento 16 konstatuojamąja dalimi, kurioje pažymima, kad „atitinkamais atvejais reikėtų užtikrinti krovinių vežimo geležinkeliais koridorių, numatytų pagal [Reglamentą dėl krovinių vežimo geležinkeliais], ir pagrindinio tinklo koridorių pagal šio reglamento [I] priedo I dalį geografinį suderinimą atsižvelgiant į atitinkamų priemonių tikslus, siekiant sumažinti administracinę naštą ir supaprastinti geležinkelių infrastruktūros plėtojimą ir naudojimą“.

48. Be to, Jungtinė Karalystė mano, kad pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 daliniu pakeitimu siekiama būtent tikslų, nurodytų SESV 170 straipsnio 2 dalyje, kurioje nustatyta, kad „atvirų ir konkurencingų rinkų sistemoje Sąjunga savo veikla siekia remti nacionalinių tinklų tarpusavio ryšį ir sąveiką, taip pat galimybę tokiais tinklais naudotis“.

49. Šiuo klausimu Jungtinė Karalystė aiškina, kad krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai ir pagrindinio tinklo koridoriai – tai dvi koordinavimo priemonės, kuriomis kaip tik siekiama pagerinti nacionalinių tinklų sąveiką ir galimybę jais naudotis. Šį argumentą patvirtina Reglamento TEN-T 48 straipsnio 1 dalis, kurioje nurodyta, kad užtikrinamas tinkamas pagrindinio tinklo koridorių ir krovinių vežimo geležinkeliais koridorių koordinavimas, kaip numatyta Reglamente [dėl krovinių vežimo geležinkeliais], siekiant išvengti veiklos dubliavimo, visų pirma rengiant darbo planą ar sudarant darbo grupes.

50. Be to, suprasdama, kad teisėtai nebegali ginčyti teisinio pagrindo, kuriuo remiantis buvo priimtas Reglamentas dėl krovinių vežimo geležinkeliais, Jungtinė Karalystė vis dėlto teigia, kad šiuo reglamentu iš esmės norima pasiekti SESV 170 straipsnio 2 dalyje nurodytus tikslus ir kad tai matyti iš šio reglamento 5 konstatuojamosios dalies, kurioje pažymima, kad „sukūrus tarptautinius geležinkelių koridorius, skirtus konkurencingam krovinių vežimui Europos geležinkelių tinklu, kuriame krovininiai traukiniai galėtų važiuoti tinkamomis sąlygomis ir be sunkumų patekti iš vieno nacionalinio tinklo į kitą, pagerėtų infrastruktūros naudojimo sąlygos“.

51. Jungtinė Karalystė taip pat tvirtina, kad, priešingai, nei teigia Parlamentas ir Taryba, nebūtina sukurti naują geležinkelių struktūrą, kad krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai būtų susieti su SESV 170 straipsniu siekiamais tikslais, be to, pagal Reglamentą TEN-T tai nėra privaloma ir diegiant pagrindinio tinklo koridorius.

52. Galiausiai Jungtinė Karalystė mano, kad iš esmės reikia atsakyti į klausimą, ar priemonė, vertinama kaip visuma, iš esmės yra bendros transporto politikos priemonė, ar tinklo priemonė, šiuo atveju priešpastatant SESV 91 straipsnį ir 170 straipsnio 2 dalį. Neneigdama, kad Reglamentu dėl krovinių vežimo geležinkeliais siekiama prisidėti prie konkurencingo ir veiksmingo krovinių vežimo geležinkeliais plėtros, taigi taip pasiekiant SESV 91 straipsnyje nurodytus tikslus, ji vis dėlto teigia, kad faktiškai pagrindinis šio reglamento tikslas – sukurti tinklą, sudarytą iš patikimų krovinių vežimo geležinkeliais koridorių, susietą su infrastruktūros valdytojų tarpusavio bendradarbiavimo sistema, taigi taip pasiekiant Reglamentu TEN-T siekiamus tikslus, taigi, ir SESV 170 straipsnio 2 dalyje nustatytus tikslus.

53. Taigi SESV 172 straipsnis yra specialesnis teisinis pagrindas nei jos 91 straipsnis ir pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pakeitimas turėjo būti priimtas pagal 172 straipsnį.

54. Parlamentas, Taryba ir Komisija tvirtina, jog tai, kad ginčijamo reglamento preambulėje kaip teisinis pagrindas nurodytas vien SESV 172 straipsnis, lemia su teisiniais pagrindais susijusių taisyklių taikymas. Parlamentas primena Teisingumo Teismo praktiką, pagal kurią teisinio pagrindo Sąjungos teisės aktui parinkimas turi būti grindžiamas objektyviais kriterijais, kuriems gali būti taikoma teisminė kontrolė ir prie kurių pirmiausia priskirtinas šio teisės akto tikslas ir turinys[17]. Jis taip pat cituoja Sprendimą *Komisija / Taryba*[18], kuriame Teisingumo Teismas nurodė, kad, „jei išnagrinėjus atitinkamą aktą paaiškėja, kad juo siekiama dviejų tikslų arba tikslas turi dvi sudedamąsias dalis, ir jei vieną iš šių tikslų arba vieną iš šių dalių galima išskirti kaip pagrindinį (pagrindinę) ar dominuojantį (dominuojančią), o kitą tik kaip papildomą, teisės aktas turi būti grindžiamas tik vienu teisiniu pagrindu – tuo, kurio reikalauja pagrindinis ar dominuojantis tikslas arba pagrindinė ar dominuojanti sudedamoji dalis“[19].

55. Taigi Parlamentas, Taryba ir Komisija mano, kad pagal ginčijamo reglamento 1 straipsnį šio reglamento pagrindinis ir dominuojantis tikslas bei pagrindinė ir dominuojanti dalis – Sąjungos finansinės paramos teikimas transeuropiniams tinklams ir bendrų interesų projektų rėmimas, o šio reglamento 29 straipsniu ir II priedu, kuriais keičiamas pradinis krovinių vežimo geležinkeliais koridorius Nr. 2, siekiama tik papildomo tikslo – iš dalies pakeisti Reglamentą dėl krovinių vežimo geležinkeliais, kad pagrindinio tinklo koridoriai būtų suderinti su pradiniais krovinių vežimo koridoriais. Parlamentas ir Taryba priduria, kad iš tikrųjų, jei dėl šio dalinio pakeitimo būtų buvęs priimtas atskiras teisės aktas, jo teisinį pagrindą būtų sudaręs SESV 91 straipsnis.

56. Be to, kaip suprantu, Parlamentas ir Taryba teigia, jog tam, kad koridorius būtų TEN-T dalis, jis turi reikšti projektą tuo požiūriu, kad turi būti įpareigojimas iš dalies pakeisti esančią infrastruktūrą arba sukurti naują, o taip šiuo atveju nėra. Iš tikrųjų įpareigojimu sukurti pradinį krovinių vežimo geležinkeliais koridorių valstybės narėms nėra nustatoma pareiga nutiesti naujas geležinkelio linijas. Juo tik reikalaujama, kad jos užtikrintų geresnį krovinių vežimo geležinkeliais koordinavimą tam tikrose esančiose geležinkelių linijose ir geresnį jų valdymą, pirmiausia taikant vieno langelio principą. Taryba iš to daro išvadą, kad vien naudojimasis infrastruktūra negali būti laikomas „infrastruktūra“, kaip ji suprantama pagal SESV 170 straipsnio 1 dalį.

17 — Sprendimai *Komisija / Parlamentas ir Taryba* (C-411/06, EU:C:2009:518, 45 punktas ir jame nurodyta teismo praktika) ir *Parlamentas / Taryba* (C-130/10, EU:C:2012:472, 42 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

18 — C-137/12, EU:C:2013:675.

19 — 53 punktas.

57. Be to, Parlamentas mano, kad pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 dalinio pakeitimo priežastis, t. y. siekis suderinti su šiuo koridoriumi atitinkamą pagrindinio tinklo koridorių, nurodytas ginčijamo reglamento 16 konstatuojamojoje dalyje, visai neįrodo, kad šie koridoriai yra susiję ir kad jais abiem siekiama SESV 170 straipsnio 2 dalyje nustatytų tikslų. Parlamento teigimu, šiuo suderinimu norima tik supaprastinti naudojimąsi infrastruktūra, plėtojama per krovinių vežimo geležinkeliais koridorius, sukūrus pagrindinį tinklą pirmiausia tam, kad būtų sumažinta administracinė našta.

58. Parlamentas taip pat tvirtina, kad sąvoka „tinklas“, vartojama Reglamente dėl krovinių vežimo geležinkeliais, yra funkcinio pobūdžio. Jo teigimu, jei bet kurią priemonę, kuria pagerinamas naudojimasis infrastruktūra, kaip antai numatyta šiame reglamente, būtų galima kvalifikuoti kaip „priemonę, priskirtiną prie TEN-T“, tai apimtų visas su transportu susijusias priemones, taikomas šioje srityje, pavyzdžiui, susijusias su saugumu ar tarifų sistemos taisyklėmis. Tinklo priemonė, susijusi su geležinkelių transportu, pagal Reglamento TEN-T 11–13 straipsnius yra priimta tik dėl atitikties kriterijams ir sudaro pagrindą, leidžiantį nustatyti bendrų interesų projektus.

59. Taryba savo ruožtu pažymi, kad Reglamentas dėl krovinių vežimo geležinkeliais buvo priimtas remiantis SESV 91 straipsniu ir kad jame nėra gairių, susijusių su transeuropiniais tinklais, kaip tai suprantama pagal SESV 171 straipsnio 1 dalį. Taigi jis priskirtinas vien prie bendros transporto politikos. Konkrečiai dėl ginčijamo reglamento 29 straipsnio ir II priedo Taryba teigia, kad būtinybė užtikrinti krovinių vežimo geležinkeliais koridorių ir pagrindinio tinklo koridorių geografinį suderinimą nelemia pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pakeitimo susiejimo su TEN-T.

60. Dėl Jungtinės Karalystės argumento, kad siekiant nustatyti, ar priemonei taikytinas SESV 170 straipsnis, reikia išsiaiškinti, ar ši priemonė yra tinklo, o ne bendros transporto politikos priemonė, Taryba mano, kad reikia remtis Reglamento TEN-T 9 straipsniu ir jame išvardytomis sąlygomis. Taryba taip pat pažymi, kad šio reglamento 11–13 straipsniai susiję su infrastruktūros sudedamosiomis dalimis, infrastruktūrai taikomais reikalavimais ir infrastruktūros plėtros prioritetais. Taigi su TEN-T sietina priemonė turi būti su infrastruktūra susijusi priemonė.

61. Galiausiai Taryba priduria, kad Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais 11 straipsnis, esantis jo III skyriuje „Investicijos į krovinių vežimo koridorių“, yra tik valdymo ir koordinavimo priemonė ir neįpareigoja investuoti į geležinkelių infrastruktūrą, tuo atmesdama Jungtinės Karalystės argumentą, pagal kurį šis reglamentas taip pat siejasi su projektais, pripažįstamais bendrų interesų projektais, kuriems gali būti skiriamos lėšos pagal TEN-T.

62. Komisijos nuomone, ginčijamo reglamento 29 straipsnis ir II priedas nepatenka į šio reglamento materialinę taikymo sritį. Jie reiškia formalų dalinį Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais pakeitimą, priimtą remiantis SESV 91 straipsniu. Todėl šios nuostatos reglamentuojamos pastaruoju straipsniu.

63. Komisija taip pat yra tos nuomonės, kad nuostatos, susijusios su krovinių vežimo geležinkeliais koridoriais, iš esmės yra koordinavimo ir valdymo priemonės, kuriomis siekiama, kad krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos būtų konkurencingesnės. Todėl jos sietinos tik su bendra transporto politika.

2. Vertinimas

64. Jungtinės Karalystės nurodytas pirmasis pagrindas susijęs su esminio procedūrinio reikalavimo pažeidimu, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio antrą pastraipą. Kalbant konkrečiau, ši valstybė narė mano, kad pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pratęsimu siekiama SESV 170 straipsnyje nurodytų tikslų, todėl pakeitimas, padarytas ginčijamo reglamento 29 straipsniu ir II priedu, turėjo būti priimtas remiantis SESV 171 ir 172 straipsniais.

65. Nors šis reglamentas iš tikrųjų priimtas remiantis SESV 172 straipsniu, Parlamentas ir Taryba, palaikomi Komisijos, teigia, kad pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pakeitimu, padarytu minėto reglamento 29 straipsniu ir II priedu, siekiama tik papildomo tikslo, palyginti su šiuo reglamentu siekiamu pagrindiniu tikslu, ir kad šio koridoriaus pratęsimas sietinas su bendra transporto politika. Taigi, jei šis dalinis pakeitimas būtų atskiro teisės akto dalykas, vien šiam pakeitimui tinkamas teisinis pagrindas būtų SESV 91 straipsnis.

66. Taigi iš esmės reikia atsakyti į klausimą, ar pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių ir pagrindinio tinklo koridorių geografinis suderinimas sietinas su bendra transporto politika, ar su TEN-T politika. Šis klausimas yra labai svarbus. Iš tikrųjų, jei Teisingumo Teismas nuspręstų, kad tinkamas teisinis pagrindas yra būtent SESV 172 straipsnis, dėl klaidos pasirenkant sprendimų priėmimo procedūrą iš Jungtinės Karalystės galėtų būti buvusi atimta jos teisė daryti poveikį pačiam akto turiniui, nes SESV 172 straipsnio antroje pastraipoje nurodyta, kad gairėms ir bendrų interesų projektams, susijusiems su transeuropiniais tinklais, reikalingas suinteresuotos valstybės narės pritarimas, o Jungtinė Karalystė nepritaria pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pratęsimui iki Glazgo.

67. Primintina, kad pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką „Sąjungos akto teisinio pagrindo pasirinkimas turi būti pagrįstas objektyviomis aplinkybėmis, kurioms būtų galima taikyti teisminę kontrolę ir prie kurių pirmiausia priskirtinas šio akto tikslas ir turinys“ [20]. „Šiuo aspektu neturi reikšmės teisinis pagrindas, pasirinktas priimant kitus Sąjungos aktus, kurie tam tikrais atvejais turi panašių nuostatų, nes akto teisinis pagrindas turi būti pasirenkamas atsižvelgiant būtent į jo tikslą ir turinį“ [21].

68. Be to, Teisingumo Teismas ne kartą yra nusprendęs, kad „jeigu iš atitinkamo teisės akto analizės matyti, kad juo siekiama dvigubo tikslo arba jis turi dvi sudedamąsias dalis, ir jeigu vienas iš jų yra laikytinas pagrindiniu ar dominuojančiu, o kitas yra tik papildomas, toks teisės aktas turi būti grindžiamas tik vienu teisiniu pagrindu – tuo, kurio reikalauja pagrindinis ar dominuojantis tikslas arba [pagrindinė ar dominuojanti] sudedamoji dalis“ [22].

69. Taigi atsižvelgiant į šią Teisingumo Teismo praktiką ir reikia nustatyti, ar, kaip teigia Jungtinė Karalystė, vienintelis tinkamas krovinių vežimo geležinkeliais koridorių pratęsimų, kuriuos lemia ginčijamo reglamento 29 straipsnis ir II priedas, teisinis pagrindas yra SESV 172 straipsnis.

70. Atliekant šią analizę reikia, pirma, išnagrinėti SESV straipsnius, susijusius su bendra transporto politika, ir jos straipsnius, susijusius su transeuropiniais tinklais. Antra, reikia atsižvelgiant į ginčijamo reglamento 29 straipsnio ir II priedo tikslą ir turinį patikrinti, ar Sąjungos veiksmai, numatyti šiose nuostatose, patenka į SESV 170 ir paskesnių straipsnių taikymo sritį.

a) Bendra transporto politika ir transeuropiniai tinklai

71. Pagal SESV 90 straipsnį Sutarčių tikslų, kiek jie susiję su transportu, siekiama vykdant bendrą transporto politiką. Tarp šių tikslų ESS 3 straipsnio 3 dalyje nurodyta, kad „Sąjunga sukuria vidaus rinką. Ji siekia Europos, kurioje vystymasis būtų tvarus, pagrįstas tvariu ekonomikos augimu ir stabiliomis kainomis, didelio konkurencingumo socialine rinkos ekonomika, kuria siekiama visiško užimtumo ir socialinės pažangos, bei aukšto lygio aplinkos apsauga ir aplinkos kokybės gerinimu. Ji skatina mokslo ir technikos pažangą“.

20 — Sprendimai *Jungtinė Karalystė / Taryba* (C-81/13, EU:C:2014:2449, 35 punktas ir jame nurodyta teismo praktika) ir *Ispanija / Taryba* (C-147/13, EU:C:2015:229, 68 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

21 — Sprendimas Jungtinė *Karalystė / Taryba* (C-81/13, EU:C:2014:2449, 36 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

22 — Sprendimas *Komisija / Parlamentas ir Taryba* (C-43/12, EU:C:2014:298, 30 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

72. SESV 91 straipsnio 1 dalies a ir b punktais ir stengiamasi pasiekti šį vidaus rinkos sukūrimo tikslą nustatant šiuo klausimu gaires, kuriomis turėtų vadovautis Sąjungos teisės aktų leidėjas. Taigi šioje nuostatoje nurodyta, kad pastarasis nustato „bendras taisykles, taikomas tarptautiniam transportui, vykstančiam į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba vykstančiam per vienos ar keleto valstybių narių teritoriją“, ir „sąlygas, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas“.

73. Minėta nuostata Sąjungos teisės aktų leidėjui suteikiamas būtinas pagrindas siekiant įgyvendinti paslaugų liberalizavimą ir atverti konkurenciją transporto srityje [23]. Taigi ja reglamentuojamos konkurencijos ir prekybos Sąjungoje sąlygos. Pavyzdžiui, geležinkelių srityje laipsniškai liberalizuoti paslaugas ir atverti konkurenciją leido būtent trys vienas po kito priimti teisės aktų rinkiniai [24].

74. O SESV 91 straipsnio 1 dalies c ir d punktai susiję su nekomercinio pobūdžio priemonėmis. Taigi pagal šią nuostatą Sąjungos teisės aktų leidėjas nustato transporto saugumo gerinimo priemones ir kitas atitinkamas nuostatas. Dėl transporto saugumo galima paminėti 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų [25] ir, kalbant apie vidaus vandenų kelių sritį, 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų [26].

75. Dėl „kitų atitinkamų nuostatų“ pažymėtina, kad Teisingumo Teismas turėjo progą patikslinti šiam pasakymui suteikiamą reikšmę savo Sprendime *Schumalla* [27]. Taigi jis nusprendė, kad Sąjungos institucijoms suteikti platūs teisėkūros įgaliojimai priimti atitinkamas bendras taisykles bendros transporto politikos srityje [28]. Konkrečiau kalbant, iš šio sprendimo matyti, kad bendrosios nuostatos, kuriomis prisidedama prie skirtumų, sukeliančių esminį konkurencijos iškraipymą transporto srityje, pašalinimo, gali būti „tinkamos“ Bendrijos kelių transporto politikai nustatyti, kaip tai suprantama pagal SESV 91 straipsnio 1 dalies d punktą [29]. Remdamasis šia nuostata Sąjungos teisės aktų leidėjas priėmė, be kita ko, priemones mokesčių srityje ir socialinėje srityje [30].

76. Dėl SESV 170 straipsnio pažymėtina, kad juo numatyta kurti ir plėtoti transeuropinius tinklus, siekiant prisidėti prie vidaus rinkos įgyvendinimo, ir stiprinti ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą atitinkamai pagal SESV 26 ir 174 straipsnius. SESV 170 straipsnyje taip pat nurodyta, kad transeuropiniais tinklais siekiama suteikti Sąjungos piliečiams, ūkio subjektams ir regioninėms bei vietos bendruomenėms galimybę gauti visą vidaus sienų neturinčios erdvės teikiamą naudą.

23 — Žr. Sprendimą *Parlamentas / Taryba* (13/83, EU:C:1985:220, 62 punktas).

24 — Į pirmąjį geležinkelių srities teisės aktų rinkinį įeina 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/12/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440 (OL L 75, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 376), 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/13/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo (OL L 75, p. 26; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 401), ir Direktyva 2001/14. Į antrąjį geležinkelių srities teisės aktų rinkinį įeina 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 881/2004, įsteigiantis Europos geležinkelio agentūrą (Agentūros reglamentas) (OL L 164, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 214), ir 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14 (OL L 164, p. 44; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 227). Trečiąjį geležinkelių srities teisės aktų rinkinį sudaro 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/58/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440 ir Direktyvą 2001/14 (OL L 315, p. 44), ir 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/59/EB dėl traukinių mašinistų, valdančių lokomotyvus ir traukinius geležinkelių sistemoje Bendrijos teritorijoje, sertifikavimo (OL L 315, p. 51). Taip pat paminėtina 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, p. 32, ir klaidų ištaisymas OL L 67, 2015 3 12, p. 32).

25 — OL L 403, p. 18.

26 — OL L 163, p. 1.

27 — 97/78, EU:C:1978:211.

28 — 4 punktas. Taip pat žr. Sprendimą *Ispanija ir Suomija / Parlamentas ir Taryba* (C-184/02 ir C-223/02, EU:C:2004:497, 29 punktas).

29 — Žr. sprendimus *Schumalla* (97/78, EU:C:1978:211, 6 punktas) ir *Ispanija ir Suomija / Parlamentas ir Taryba* (C-184/02 ir C-223/02, EU:C:2004:497, 40 punktas).

30 — Žr., be kita ko, 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra (OL L 187, p. 42; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 4 t., p. 372) ir 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo (OL L 80, p. 35; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 5 sk., 4 t., p. 224).

77. Taigi transeuropinių tinklų, pirmiausia TEN-T, plėtra turi leisti susieti tarpusavyje nacionalinius tinklus siekiant panaikinti bet kurias laisvo prekių ir asmenų judėjimo kliūtis. Labai dažnai šios kliūtys būna geografinės, kaip antai Alpės tarp Prancūzijos ir Italijos, arba techninės, pavyzdžiui, skirtingų nacionalinių transporto priemonėje įrengiamų signalizavimo ir greičio kontrolės sistemų, taikomų geležinkelių transporto srityje ir leidžiančių traukiniams reaguoti į žeme perduodamus signalus, buvimas. Tokios kliūtys neišvengiamai stabdo vidaus rinkos kūrimą.

78. Dėl SESV 174 straipsnyje nurodytų tikslų pasiekimo primenu, kas nurodyta šio straipsnio pirmoje ir antroje pastraipose: tam, „kad skatintų visokeriopą darnią plėtrą, Sąjunga plėtoja ir vykdo savo veiklą, padedančią stiprinti jos ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą“, ir „Sąjunga ypač siekia mažinti regionų plėtros lygio skirtumus ir nepalankiausias sąlygas turinčių regionų atsilikimą“. Savo komunikate dėl teritorinės sanglaudos [31] Komisija paaiškina, kad ši sanglauda – tai „visų [Sąjungos vietovių] darnaus vystymosi užtikrinimas ir siekis, kad jų gyventojai kuo geriau išnaudotų šių teritorijų ypatybes. Iš esmės tai būdas įvairovę paversti pranašumu, naudingu darniam visos ES vystymuisi“ [32].

79. TEN-T srityje tai pasireiškia darniu Europos tinklo plėtojimu siekiant sudaryti galimybę ūkio subjektams ir vartotojams naudotis inovacine, veiksminga ir konkurencinga infrastruktūra visuose Sąjungos regionuose [33]. Taigi TEN-T tenka pagrindinis vaidmuo darniai plėtojant visą Sąjungą, nes jais bus užtikrintas rinkos dalyvių judumas optimaliomis sąlygomis siekiant geriau paskirstyti ekonominę veiklą visoje Sąjungos teritorijoje [34]. Būtent TEN-T leis sujungti atokiausius Sąjungos regionus su pačiame jos centre esančiais ir labiausiai urbanizuotais regionais. Taigi tai yra Sąjungos ekonominės veiklos vykdytojams ir jos piliečiams naudinga priemonė. Šiuo klausimu pažymėtina, kad transeuropiniams tinklams skirtos antraštinės dalies vieta Sutartyje dėl ES veikimo, mano manymu, nėra paprasta, nes ši dalis yra po XV antraštinės dalies, susijusios su vartotojų apsauga, ir prieš XVII antraštinę dalį, susijusią su pramone.

80. Žaliojoje knygoje dėl TEN-T [35] Komisija aiškina, kad „transporto politikos tikslas – skatinti vidaus rinkoje ir už jos ribų ekonominiu ir aplinkosaugos požiūriu efektyvias, saugias ir patikimas transporto paslaugas“ [36]. O TEN-T politika „turi užtikrinti, kad jos būtų teikiamos kuo veiksmingiau, remiantis integruota ir inovacine infrastruktūra, neatsiliekančia nuo technologinių laimėjimų energetikos, infrastruktūros ir [transporto priemonių, naudojant įvairias jų rūšis,] sektoriuose“ [37].

81. Taigi atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia atsakyti į klausimą, ar ginčijamo reglamento 29 straipsnis ir II priedas yra paprastos priemonės, skirtos iš esmės ar net vien tik vidaus rinkai kurti, ar jomis siekiama daugiau, būtent – darniai plėtoti visos Sąjungos mastu.

31 — Žr. Komisijos komunikatą Tarybai, Europos Parlamentui, Regionų komitetui ir Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui dėl Žaliosios knygos dėl teritorinės sanglaudos: kaip teritorinę įvairovę paversti privalumu (COM(2008) 616 *final*).

32 — 1 punktas, p. 3.

33 — Žr., be kita ko, Reglamento TEN-T 2–5 konstatuojamąsias dalis.

34 — Minėtame komunikate dėl teritorinės sanglaudos Komisija pažymi, kad „didelį poveikį teritorinei sanglaudai daro transporto politika, turinti įtakos ekonominės veiklos vietai ir gyvenamųjų vietų išsidėstymui. Ji atlieka itin svarbų vaidmenį gerinant susisiekimą su mažiau išsivysčiusiais regionais ir juose“ (3.1 punktas, p. 10).

35 — TEN-T politikos peržiūra – Siekiant geriau integruoto transeuropinio transporto tinklo įgyvendinant bendrąją transporto politiką (COM(2009) 44 *final*).

36 — 1 punktas, p. 3.

37 — Ten pat.

b) Ar pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių pratęsimas patenka į SESV 170 ir paskesnių straipsnių taikymo sritį?

82. Ginčijamo reglamento 29 straipsnis ir II priedas yra jo sudedamosios dalys. Šiuo reglamentu siekiama nustatyti finansinę priemonę, skirtą bendrų interesų projektams, įgyvendinamiems vykdant transeuropinių tinklų politiką, finansuoti [38]. Konkrečiau kalbant, pagal šio reglamento 2 konstatuojamąją dalį juo siekiama paspartinti investicijas transeuropinių tinklų srityje ir pritraukti finansavimą tiek iš viešojo, tiek iš privačiojo sektoriaus.

83. Šiuo tikslu ginčijamame reglamente patikslinami tikslai, kurių siekiama kiekvienoje nurodytoje srityje. Pavyzdžiui, dėl transporto srities šio reglamento 4 straipsnio 2 dalyje pažymima, kad nustatyta finansine priemone remiami bendrų interesų projektai, kuriais siekiama pirmiausia pašalinti pralaidumo kliūtis, padidinti geležinkelio tinklų sąveiką, sukurti trūkstamas jungtis ir svarbiausia – patobulinti tarpvalstybines atkarpas. Be to, minėtame reglamente nustatytas biudžetas atitinkamam laikotarpiui [39] ir apibrėžtos įvairios finansinės paramos formos, taip pat įtvirtintos jų įgyvendinimui būtinos finansinės nuostatos [40].

84. Ginčijamo reglamento 29 straipsnis yra šio reglamento paskutinėje antraštinėje dalyje, skirtoje bendrosioms ir baigiamosioms nuostatoms. Tik iš ginčijamo reglamento 16 konstatuojamosios dalies galima suprasti, kodėl Sąjungos teisės aktų leidėjas į šį reglamentą įtraukė 29 straipsnį. Taigi minėtoje 16 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad „atitinkamais atvejais reikėtų užtikrinti krovinių vežimo geležinkeliais koridorių, numatytų pagal [R]reglamentą [dėl krovinių vežimo geležinkeliais], ir pagrindinio tinklo koridorių pagal [ginčijamo reglamento I] priedo I dalį geografinį suderinimą atsižvelgiant į atitinkamų priemonių tikslus, siekiant sumažinti administracinę naštą ir supaprastinti geležinkelių infrastruktūros plėtojimą ir naudojimą“.

85. Taigi ginčijamo reglamento 29 straipsniu ir II priedu siekiama pakeisti pradinius krovinių vežimo geležinkeliais koridorius, kad jie būtų suderinti su iš anksto nustatytais pagrindinio tinklo koridoriais transporto sektoriuje, nurodytais šio reglamento I priedo I dalyje.

86. Tačiau vien šis konstatavimas neleidžia atsakyti į klausimą, ar šios nuostatos patenka į SESV 170 straipsnio taikymo sritį. Kadangi minėtomis nuostatomis siekiama iš dalies pakeisti pirminės redakcijos Reglamentą dėl krovinių vežimo geležinkeliais, reikia remtis šio reglamento tikslu ir turiniu norint nustatyti, ar pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių pratęsimas, numatytas pagal ginčijamo reglamento 29 straipsnį ir II priedą, turėjo būti priimtas pagal SESV 172 straipsnį.

87. Nors Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais pavadinimas gali leisti manyti, kad šio reglamento vienintelis ar pagrindinis tikslas – tobulinti vidaus geležinkelių rinką, išnagrinėjus jo nuostatas matyti, kad iš tikrųjų juo siekiama daugiau nei tiesiog suderinti vidaus rinkos sąlygas šios transporto priemonės sektoriuje.

88. Pirmiausia pažymėtina, kad šio reglamento 3 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, jog tam, „kad tarptautinės ir vidaus krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos <...> galėtų konkuruoti su kitomis transporto rūšimis, būtina geros kokybės ir pakankamai finansuojama geležinkelių infrastruktūra, t. y. infrastruktūra, kuria naudojantis būtų įmanoma tinkamomis sąlygomis, užtikrinant prekybai priimtiną greitį ir vežimo trukmę, teikti krovinių vežimo paslaugas ir kuri būtų patikima.“ Būtent siekiant optimizuoti naudojimąsi geležinkelių tinklu ir užtikrinti jo patikimumą Reglamente dėl krovinių vežimo geležinkeliais nustatytos „papildom[os] infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimo paskirstant tarptautinius traukinių maršrutus krovininiams traukiniams stiprinimo procedūr[os]“ [41].

38 — Žr. minėto reglamento 1 ir 3 straipsnius.

39 — Žr. ginčijamo reglamento 5 straipsnį.

40 — Žr. šio reglamento II–V skyrius.

41 — Žr. šio reglamento 4 konstatuojamąją dalį.

89. Minėto reglamento 5 konstatuojamojoje dalyje pabrėžiama nacionalinių infrastruktūrų sąveikos būtinybė. Taigi šioje dalyje pažymima, kad „sukūrus tarptautinius geležinkelių koridorius, skirtus kroviniams konkurencingai vežti Europos geležinkelių tinklu, kuriame krovininiai traukiniai galėtų važiuoti tinkamomis sąlygomis ir be sunkumų patekti iš vieno nacionalinio tinklo į kitą, pagerėtų infrastruktūros naudojimo sąlygos“. Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais 9 konstatuojamojoje dalyje taip pat pabrėžiama esamų geležinkelio infrastruktūrų jungčių būtinybė ir svarba plėtojant krovinių vežimo geležinkeliais koridorius.

90. Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais 1 straipsnyje nurodyta, kad šiuo reglamentu siekiama nustatyti „tarptautinių geležinkelio koridorių, skirtų kroviniams konkurencingai gabenti, sukūrimo ir organizavimo taisykl[es], siekiant kurti konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklą“. Šiuo tikslu juo „nustatomos krovinių vežimo koridorių atrankos, organizavimo, valdymo ir orientacinio investicijų į šiuos koridorius planavimo taisyklės“.

91. Taigi valstybės narės nurodė įvairius pradinius krovinių vežimo geležinkeliais koridorius, kurie išvardyti minėto reglamento priede [42]. Tarp šių koridorių yra pradinis krovinių vežimo geležinkeliais koridorius Nr. 2, po ginčijamo reglamento dalinio pakeitimo tapęs koridoriumi „Šiaurės jūra–Vidužemio jūra“. Toliau pagal Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais 4–6 straipsniuose nustatytą procedūrą gali būti parenkami ir keičiami papildomi krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai.

92. Šio reglamento 8 straipsnyje nustatyta, kad atitinkamos valstybės narės sudaro kiekvieno krovinių vežimo koridoriaus vykdomąją valdybą, o atitinkami infrastruktūros valdytojai – administracinę valdybą. Šios valdybos privalo užtikrinti, kad atitinkamas krovinių vežimo koridorius būtų kuriamas pagal jo įgyvendinimo planą, kurį pagal minėto reglamento 9 straipsnį parengia administracinė valdyba.

93. Pagal Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais 11 straipsnį administracinė valdyba taip pat turi parengti ir periodiškai peržiūrėti investicijų į krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus infrastruktūrą planą ir pateikti jį vykdomajai valdybai tvirtinti. Šiame plane pirmiausia yra numatomų projektų, skirtų krovinių vežimo koridoriuje esančiai geležinkelių infrastruktūrai ir jos įrangai plėsti, atnaujinti ar perkelti, sąrašas, taip pat diegimo planas, susijęs su sąveikiomis sistemomis krovinių vežimo geležinkeliais koridoriuje [43].

94. Be to, pagal minėto reglamento 13 punktą už krovinių vežimo koridorių atsakinga administracinė valdyba turi įsteigti vieno langelio principu veikiančią įstaigą, kuri suteiks atitinkamiems ūkio subjektams galimybę vienoje vietoje pateikti paraiškas dėl traukinio linijų [44], susijusias su maršrutu, einančiu per kelių valstybių narių teritorijas.

95. Iš anksto nustatytas tarptautines traukinio linijas kuria įvairūs atitinkami infrastruktūros valdytojai atsižvelgdami į rinkos poreikius ir įvertinę pajėgumų poreikį [45].

96. Taigi pažymiu, kad Reglamentu dėl krovinių vežimo geležinkeliais siekiama sukurti ir nuosekliai ir darniai išplėtoti krovinių vežimo geležinkeliais koridorius, kurie diegiami kartu arba tariantis su visais atitinkamo sektoriaus dalyviais.

42 — Žr. Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais 3 straipsnį.

43 — Žr. šio reglamento 11 straipsnio 1 dalies a ir b punktus.

44 — Traukinio linija – tai zona, kurioje galima eksploatuoti tam tikrą skaičių traukinių, judančių panašiu greičiu ir tam tikru metu vienas po kito važiuojančių ir iš vieno taško į kitą. Kitaip tariant, kalbama apie pajėgumą paveikti infrastruktūrą, kurioje traukiniai juda tarp dviejų geležinkelio tinklo taškų.

45 — Žr. Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais 14 straipsnį.

97. Šio reglamento 2 straipsnio 2 dalies a punkte krovinių vežimo koridorius apibrėžiamas kaip „visos valstybių narių teritorijoje esančios arba valstybes nares, o prireikus ir Europos trečiąsias šalis siejančios paskirtos geležinkelio linijos, įskaitant geležinkelio kelto linijas, kurios jungia du arba daugiau terminalų pagal pagrindinį maršrutą, bei prireikus maršrutai aplinkkeliais ar juos siejančios atkarpos, įskaitant geležinkelių infrastruktūrą, jos įrangą ir atitinkamas vežimo geležinkeliais paslaugas pagal Direktyvos 2001/14/EB 5 straipsnį“.

98. Pasirinkimas plėtoti Europos geležinkelių tinklą įdiegiant krovinių vežimo koridorius nėra paprastas. Iš tikrųjų koridoriaus sąvoka reiškia, kad reikia paisyti daugybės rodiklių ir ypatybių, galinčių leisti tolygiai plėtoti teritoriją. Koridorius apibrėžiamas, pavyzdžiui, kaip „zona, kurios apimtis priklauso nuo rodiklių, į kuriuos atsižvelgiama: geografinių sąlygų, gyventojų tankumo, kultūrinių kriterijų, įtakos sferų, institucinių struktūrų, politinio susiskaldymo ir t. t.“ [46]. Sąvoka „koridorius“ leidžia „identifikuoti transporto ašis <...>, aprašyti atokių vietovių atskirties mažinimo procesus <...>, pagrįsti naudojimąsi ištekliais <...>, apibūdinti miesto sankryžų tinklą atskleidžiant reikšmingą judėjimą tarp jų bei svarbias jų tarpusavio jungtis ir sąveiką <...>, taip pat į vairia geografine aprėptimi aprašyti kelius“ [47].

99. Neginčiju to, kad Reglamentu dėl krovinių vežimo geležinkeliais, kuriant krovinių vežimo geležinkeliais koridorius, siekiama tobulinti vidaus rinkos veikimą geležinkelių transporto sektoriuje. Beje, visi Sąjungos teisės aktai dėl šio sektoriaus, atsiliekančio nuo Antrojo pasaulinio karo pabaigos, ir buvo priimti šiuo tikslu – atgaivinti šį sektorių, kuris vystosi lėčiau nei kelių, jūrų ar oro transporto sektoriai.

100. Tačiau šio reglamento analizė mane verčia manyti, kad jo tikslas – teikti darnias ir tvarias paslaugas Sąjungos teritorijoje pagal konkrečius atitinkamų dalyvių poreikius atsižvelgiant tiek į ekonomines, tiek į socialines reikmes [48]. Minėto reglamento 4 straipsnis šiuo klausimu ypač informatyvus. Iš tikrųjų pagal jį dėl papildomų krovinių vežimo koridorių įdiegimo privaloma taikyti įvairius kriterijus. Parenkant šiuos koridorius reikia atsižvelgti pirmiausia į tai, ar krovinių vežimo koridorius kerta bent trijų valstybių narių teritorijas ar dviejų valstybių narių teritorijas, jei atstumas tarp geležinkelių terminalų, kuriuos sieja krovinių vežimo koridorius, yra didesnis kaip 500 km, į atitinkamo koridoriaus suderinamumą su TEN-T, ERTMS koridoriais ir (arba) RNE koridoriais, į tai, ar TEN-T prioritetiniai projektai [49] įtraukti į krovinių vežimo koridoriaus projektą, taip pat į socialinių ir ekonominių išlaidų ir pelno, atsirandančių dėl krovinių vežimo koridoriaus sukūrimo, pusiausvyrą [50].

101. Taigi Reglamentu dėl krovinių vežimo geležinkeliais, mano nuomone, siekiama pagal transeuropinių tinklų politiką nubrėžto dvigubo tikslo, nurodyto SESV 170 straipsnyje, t. y. sukurti vidaus rinką ar užtikrinti jos veikimą (SESV 26 straipsnis) ir skatinti darnią visos Sąjungos plėtrą stiprinant jos ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą (SESV 174 straipsnis).

46 — Žr. J. Debrie ir C. Comtois „Une relecture du concept de corridors de transport: illustration comparée Europe / Amérique du Nord“, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, Nr. 58/2010, p. 127, pirmiausia 2.1.1 punktą, p. 128.

47 — Ten pat.

48 — Komisijos mintis, išdėstyta jos pateiktame Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo pasiūlyme (COM(2008) 852 *final*), ir buvo „sukurti [Sąjungos] piliečiams ir įmonėms tarnaujančią transporto sistemą, kuri būtų kaip įmanoma švaresnė ir veiksmingesnė“ (1.1 punktas).

49 — Pažymėtina, kad sąvoka „prioritetiniai projektai“, vartojama Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais 4 straipsnio c punkte, buvo pakeista pagal Reglamento TEN-T 58 straipsnio 2 dalį. Iš tikrųjų pastarojoje nurodyta, jog „laikoma, kad [2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos] [s]prendimo Nr. 661/2010/ES [dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių (OL L 204, p. 1)] III priede išvardytos nuorodos į prioritetinius projektus yra nuorodos į šiame reglamente apibrėžtą „pagrindinį tinklą“.

50 — Žr. šio reglamento 4 straipsnio a–d punktus.

102. Be to, atrodo, Sąjungos teisės aktų leidėjas pats numatė krovinių vežimo geležinkeliais koridorių, kuriais prisidedama prie TEN-T plėtros, kūrimą. Parengiamuosiuose dokumentuose, pagal kuriuos priimtas šis reglamentas, pažymima, kad krovinių vežimo koridoriaus paskirtis – sudaryti galimybę teikti tarptautines ir vidaus vežimo geležinkeliais paslaugas bent dviejų valstybių narių teritorijose ir kad tokio koridoriaus ypatumas tas, jog jis yra TEN-T dalis [51].

103. Pagal vieną iš Parlamento, Tarybos ir Komisijos pateiktų argumentų Reglamentas dėl krovinių vežimo geležinkeliais negali patekti į SESV 170 ir paskesnių straipsnių taikymo sritį, nes aptariamu teisės aktu turi būti siekiama sukurti naują geležinkelių infrastruktūrą.

104. Nepritariu šiai nuomonei.

105. Pirmiausia šiame reglamente nėra jokios nuostatos, kuria remiantis būtų galima daryti išvadą, kad krovinių vežimo geležinkeliais koridorių sukūrimas ir priemonės, padedančios veiksmingai juos valdyti ir jais naudotis, nereikalauja jokio fizinės infrastruktūros kūrimo. Mano manymu, toks kūrimas gali būti net būtinas siekiant užtikrinti valstybių narių infrastruktūrų sąveiką, kuri, primenu, susijusi su šių koridorių kūrimu [52], nes sąveika apibrėžiama kaip „transporto rūšies infrastruktūros gebėjimas, įskaitant visas reguliavimo, technines ir eksploatacines sąlygas, sudaryti sąlygas saugiems ir nenutrūkstamiems eismo srautams, kurie pasiekia tos infrastruktūros ar rūšies reikiamą eksploatacinių savybių lygį“ [53].

106. Be to, ši naujos fizinės infrastruktūros sukūrimo sąlyga visai nekyla iš SESV 170 ir 171 straipsnių formuluotės.

107. SESV 170 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad Sąjunga prisideda prie transeuropinių tinklų kūrimo ir plėtojimo transporto, telekomunikacijų ir energijos infrastruktūrų srityse. Transeuropinių tinklų įdiegimas nebūtinai reikalauja sukurti naujas infrastruktūras ir iš dalies gali remtis jau esančiomis nacionalinėmis infrastruktūromis. Tai patvirtina Reglamento TEN-T 7 ir 8 konstatuojamosios dalys, kuriose atitinkamai pažymima, kad „[TEN-T] iš esmės sudaro esama infrastruktūra“ ir kad „[šis TEN-T] turėtų būti plėtojamas kuriant naują transporto infrastruktūrą, *rekonstruojant ir modernizuojant esamą infrastruktūrą*, taip pat taikant priemones, kuriomis būtų skatinamas tausiu išteklių naudojimu grindžiamas tinklo naudojimas“ [54].

108. Be to, pagal SESV 170 straipsnio 2 dalį Sąjunga savo veikla siekia remti nacionalinių tinklų tarpusavio ryšį ir sąveiką, taip pat galimybę tokiais tinklais naudotis. Mano manymu, čia kalbama būtent apie esamus nacionalinius tinklus, kurie turi būti susieti tarpusavyje ir tapti sąveikiais.

109. Galiausiai SESV 171 straipsnio 1 dalies antroje įtraukoje minimos priemonės, kuriomis aiškiai siekiama tinklų tarpusavio sąveikos pabrėžiant techninį standartizavimą. Šios priemonės nebūtinai reikalauja kurti naujas infrastruktūras. Be to, geležinkelių sąveika – tai vienas iš Sąjungos gairėse nurodytų tikslų, apibrėžtas Reglamente TEN-T. Iš tikrųjų jau šio reglamento 2 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad „geležinkelių sąveika galėtų būti pagerinta pasitelkus inovacinius sprendimus, susijusius, pavyzdžiui, su traukinio įranga ir kelių pločių geležinkelių vėžėmis, kuriais siekiama padidinti sistemų suderinamumą [sprendimus, kuriais siekiama padidinti sistemų, kaip antai traukinio įrangos ir kelių pločių geležinkelių vėžių, suderinamumą]“. Dėl pastarosios sistemos, be jokios abejonės, turi būti atliekami su bėgiais, taigi ir su pačia geležinkelių infrastruktūra, susiję darbai, tačiau traukinio įrangos atveju taip nėra. Be to, šio reglamento 5 konstatuojamojoje dalyje pažymima, kad

51 — Žr. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento pasiūlymą, minėtą šios išvados 48 išnašoje (p. 13), Parlamento dokumentus Nr. A7-0162/2010 (p. 47) ir Nr. P6_TA(2009)0285 (p. 7), taip pat Tarybos dokumentą Nr. 11069/5/09 REV 5 ADD 1.

52 — Žr. minėto reglamento 5 konstatuojamąją dalį.

53 — Žr. Reglamento TEN-T 3 straipsnio o punktą.

54 — Išskirta mano.

„Baltojoje knygoje [55] raginama diegti su transportu susijusias informacines ir ryšių technologijas, siekiant užtikrinti geresnį ir integruotą eismo valdymą, taip pat supaprastinti administracines procedūras gerinant krovinių logistiką, galimybes nustatyti krovinio buvimo vietą ir jį sekti, optimizuojant grafikus ir eismo srautus. *Taikant tokias priemones skatinamas veiksmingas transporto infrastruktūros valdymas ir naudojimas, todėl [minėtas] reglamentas joms turėtų būti taikomas*“ [56].

110. Reglamento TEN-T 2 straipsnio 1 dalyje pirmiausia patikslinama, kad TEN-T apima transporto infrastruktūrą ir telematikos priemones, taip pat priemones, kuriomis skatinamas tokios infrastruktūros veiksmingas valdymas ir naudojimas ir sudaroma galimybė kurti ir teikti tvarias ir veiksmingas transporto paslaugas. Tai reiškia, kad priemonės, kurios nelemia naujų fizinių infrastruktūrų, kaip antai naujos geležinkelio linijos, sukūrimo, vis dėlto patenka į šio reglamento, skirto TEN-T, taikymo sritį.

111. Jei tam, kad Sąjungos teisės aktas patektų į SESV 170 straipsnio taikymo sritį, šiame akte turėtų būti numatytas naujos infrastruktūros sukūrimas, tai, mano manymu, labai apribotų galimybę priimti tokius aktus, susijusius ne tik su transporto sektoriumi, bet ir su telekomunikacijų ir energijos sektoriais, taip pat priklausančiais transeuropiniam tinklui. Transeuropiniai tinklai, neatsižvelgiant į tai, su kuriuo sektoriumi – transporto, telekomunikacijų ar energijos – jie susiję, neapsiriboja fizinėmis infrastruktūromis. Jie apima visas priemones, kurios gali padėti siekti SESV 170 straipsnyje nurodytų tikslų.

112. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, manau, pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių pratęsimas, kaip antai numatytas ginčijamo reglamento 29 straipsnyje ir II priede, patenka į SESV 170 straipsnio, susijusio su transeuropiniais tinklais, taikymo sritį.

113. Todėl pirmasis pagrindas, susijęs su klaidingu teisinio pagrindo pasirinkimu dėl pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pratęsimo, yra pagrįstas.

114. Lieka nustatyti, ar Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo prašyti Jungtinės Karalystės pritarti šiam pratęsimui pagal SESV 172 straipsnio antrą pastraipą.

B – *Dėl antrojo pagrindo, susijusio su SESV 172 straipsnio antros pastraipos pažeidimu nesilaikant reikalavimo dėl atitinkamos valstybės narės pritarimo*

115. Antruoju pagrindu Jungtinė Karalystė teigia, kad pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pratęsimas buvo priimtas pažeidžiant SESV 172 straipsnio antrą pastraipą, nes šioje nuostatoje nurodyta, kad „gairėms ir bendrų interesų projektams, susijusiems su valstybės narės teritorija, reikalingas tos valstybės narės pritarimas“.

1. Šalių argumentai

116. Antrajam pagrindui pagrįsti Jungtinė Karalystė, teigdama, kad pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pratęsimas reiškia bendrų interesų projektą ir kad šis pratęsimas yra susijęs su Jungtinės Karalystės teritorija, pateikia du argumentus.

55 — Komisijos baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ [COM(2011) 144 *final*/2].

56 — Pasviruoju šriftu išskirta mano.

a) Pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pratęsimas reiškia bendrų interesų projektą

117. Jungtinės Karalystės nuomone, pakeitimai, kuriuos lemia ginčijamo reglamento 29 straipsnis ir II priedas, reiškia „bendrų interesų projektus“, kaip jie suprantami pagal SESV 172 straipsnio antrą pastraipą. Taigi šie pakeitimai, dėl kurių pratęsiamas pradinis krovinių vežimo geležinkeliais koridorius Nr. 2, buvo apibrėžti pagal TEN-T politikos vykdymo gaires. Pirmiausia Reglamento TEN-T 46 konstatuojamojoje dalyje ir ginčijamo reglamento 16 konstatuojamojoje dalyje, kuriose nurodyta, kad pagrindinio tinklo koridoriai turėtų būti suderinti su krovinių vežimo geležinkeliais koridoriais, nustatytais pagal reglamentą dėl krovinių vežimo geležinkeliais, išreiškiama tokio pratęsimo būtinybė. Be to, Jungtinė Karalystė pažymi, kad šis pratęsimas buvo priimtas ginčijamame reglamente, pagrįstame SESV 172 straipsniu.

118. Be to, Jungtinė Karalystė teigia, kad minėtas pratęsimas aiškiai atitinka bendrų interesų projektų apibrėžtį, pateiktą Reglamento TEN-T 7 straipsnio 1 dalyje.

119. Jungtinė Karalystė taip pat aiškina, kad visuotinis tinklas, pagrindinis tinklas ir jį sudarantys koridoriai yra glaudžiai susiję. Taigi Jungtinės Karalystės teigimu, pagal šio reglamento 9 straipsnio 1 dalies d punktą visuotinis tinklas sudaro pagrindą nustatyti bendrų interesų projektus. O pagrindinį tinklą pagal minėto reglamento 38 straipsnio 1 dalį sudaro visuotinio tinklo dalys, kurios yra ypač didelės strateginės svarbos siekiant TEN-T plėtros tikslų. Be to, pagrindinį tinklą sudaro koridoriai, kurie apima svarbiausius tolimojo susisiekimo transporto srautus šiame tinkle ir yra skirti pirmiausia tarpvalstybinėms jungtims Sąjungoje gerinti [57]. Taigi pradinių krovinių vežimo koridorių pratęsimais, kadangi jie lemia šių pagrindinio tinklo koridorių suderinimą su krovinių vežimo geležinkeliais koridoriais, taip pat prisidedama prie TEN-T plėtojimo tikslų, todėl šiuos pratęsimus galima laikyti bendrų interesų projektais, nes jie faktiškai yra visuotinio tinklo dalis.

120. Be to, Jungtinė Karalystė pažymi, kad Reglamento TEN-T, kuriame pačiame nustatytos gairės, apimančios transeuropinių tinklų politikos tikslus, kaip tai suprantama pagal SESV 171 straipsnio 1 dalį, 7 straipsnio 1 dalyje bendrų interesų projektas apibūdinamas kaip projektas, kuriuo prisidedama prie TEN-T plėtros, pirmiausia taikant priemones, kuriomis skatinamas tausiu išteklių naudojimu grindžiamas tinklo naudojimas. Taigi būtent to ir siekiama pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių sąrašo pakeitimais, nes pagal ginčijamo reglamento 16 konstatuojamąją dalį pagrindinio tinklo koridorių suderinimas su krovinių vežimo geležinkeliais koridoriais numatytas „siekiant sumažinti administracinę naštą ir supaprastinti geležinkelių infrastruktūros plėtojimą ir naudojimą“.

121. Jungtinė Karalystė priduria, kad bet kuriuo atveju pradiniai krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai, kaip antai iš pradžių sukurti pagal Reglamentą dėl krovinių vežimo geležinkeliais, patys reiškia bendrų interesų projektus, nes jie atspindi pagrindinius TEN-T aspektus. Šis reglamentas nėra skirtas vidaus geležinkelių rinkai kurti. Pagal jo 5 ir 10 konstatuojamąsias dalis juo siekiama sukurti tarptautinį geležinkelių tinklą, kuriame traukinai galėtų važiuoti tinkamomis sąlygomis ir be sunkumų patekti iš vieno nacionalinio tinklo į kitą. Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais 4 straipsnio b ir c punktai įrodo, kad šiuo reglamentu siekiama užtikrinti krovinių vežimo geležinkeliais koridorių suderinamumą su TEN-T ir atsižvelgimą į tai, ar pagrindinio tinklo projektai įtraukti į šių koridorių projektus.

57 — Reglamento TEN-T 43 straipsnio 1 dalis.

122. Be to, Jungtinė Karalystė mano, kad bendrų interesų projektų sąvoka neturi būti aiškinama siaurai. Taigi ši sąvoka apima ne vien projektus, kuriais siekiama sukurti infrastruktūrą. Šiuo klausimu Jungtinė Karalystė cituoja Reglamento TEN-T 3 straipsnio a punktą, kuriame bendrų interesų projektas apibrėžiamas kaip projektas, vykdomas laikantis šio reglamento reikalavimų ir nuostatų, taip pat cituoja minėto reglamento 7 straipsnio 1 dalį, teigdama, kad naujos transporto infrastruktūros kūrimas šioje dalyje paprasčiausiai nurodomas kaip vienas iš būdų, leidžiančių bendrų interesų projektais prisidėti prie TEN-T plėtros.

123. Taigi Jungtinė Karalystė yra tos nuomonės, kad pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pratęsimas, numatytas ginčijamo reglamento 29 straipsnyje ir II priede, reiškia „bendrų interesų projektą“, kaip jis suprantamas pagal SESV 171 straipsnį. Šiuo atžvilgiu pakanka, kad šis pratęsimas būtų nustatytas gairėse, apibrėžtose Reglamente TEN-T ir ginčijamame reglamente, kad jis būtų priimtas ginčijamu reglamentu, kuriuo siekiama sudaryti sąlygas rengti ir finansuoti bendrų interesų projektus vykdant su transeuropiniais tinklais susijusią politiką, ir kad jis aiškiai atitiktų bendrų interesų projektų, kaip jie suprantami pagal Reglamento TEN-T 7 straipsnio 1 dalį, aprašymą.

124. Parlamentas mano, kad pradiniai krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai negali reikšti „projektų“, kaip jie suprantami pagal SESV 172 straipsnio antrą pastraipą. Paprasta aplinkybė, kad leidžiamas vienas atsakymas dėl jų naudojimo, taikant vieno langelio principą, yra tik infrastruktūros buvimo loginė pasekmė. Taigi pradiniais krovinių vežimo geležinkeliais koridoriais siekiama vien palengvinti naudojimąsi geležinkeliais, kad būtų padidintas prekių vežimo geležinkeliais veiksmingumas.

125. Parlamentas teigia, kad, atsižvelgiant į Reglamento TEN-T 7 straipsnio 4 dalies tekstą, ryšys tarp bendrų interesų projekto ir infrastruktūros yra akivaizdus. Parlamentas šiuo klausimu primena, kad pagal šią nuostatą reikalaujama, jog valstybės narės užtikrintų, kad bendrų interesų projektai būtų vykdomi laikantis atitinkamos Sąjungos ir nacionalinės teisės, visų pirma Sąjungos aplinkos, klimato apsaugos, saugos, saugumo, konkurencijos, valstybės pagalbos, viešųjų pirkimų, visuomenės sveikatos ir susisiekimo sričių teisės aktų. Todėl jam neaišku, nei kodėl, nei kaip koordinavimo komiteto ar vieno langelio principu veikiančios įstaigos įsteigimas gali būti prilyginamas kažkam, kas atitiktų tokius reikalavimus.

126. Siekdamas atskirti pradinius krovinių vežimo geležinkeliais koridorius nuo pagrindinio tinklo koridorių Parlamentas pažymi, kad pastarieji pagal Reglamento TEN-T 42–44 konstatuojamąsias dalis suprantami visiškai kitaip nei pirmieji. Taigi cituodamas šias dalis jis nurodo, kad laikantis koridoriaus naudojimu grindžiamo požiūrio, kiek tai susiję su pagrindiniu tinklu, būtų galima koordinuoti įvairius projektus transnacionaliniu lygiu ir kad pagrindinio tinklo koridoriai turėtų padėti plėtoti šio tinklo infrastruktūrą. Parlamentas taip pat pažymi, kad jų konkretus tikslas ir pobūdis lemia būtinybę nustatyti tiek privačiuosius, tiek viešuosius sudėtingų tarpvalstybinių projektų, susijusių su kiekvienu pagrindinio tinklo koridoriumi, finansavimo šaltinius.

127. Taryba tvirtina, kad Reglamentas dėl krovinių vežimo geležinkeliais buvo priimtas remiantis SESV 91 straipsniu ir kad jame nėra nei su transeuropiniais tinklais susijusių gairių, nei bendrų interesų projektų apibrėžties. Taigi jis sietinas vien su bendra transporto politika.

128. Taryba taip pat yra tos nuomonės, kad perskaičius Reglamentą TEN-T aišku, jog bendrų interesų projektai – tai projektai, kuriuos įgyvendinant sukuriama nauja transporto infrastruktūra bei rekonstruojama ir modernizuojama esanti infrastruktūra.

129. Be to, ji pažymi, kad nepakanka, jog priemonė tik atitiktų vieną iš šio reglamento 7 straipsnyje nustatytų reikalavimų, kaip teigia Jungtinė Karalystė, tam, kad ši priemonė patektų į bendrų interesų projekto apibrėžtį. Šiuo atžvilgiu Jungtinė Karalystė neįrodė, kad pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pratęsimas atitinka minėto reglamento II ir III skyrius, kuriuose išdėstytos nuostatos, susijusios atitinkamai su visuotiniu tinklu ir pagrindiniu tinklu, kaip numatyta Reglamento TEN-T 7 straipsnio 2 dalies b punkte.

130. Komisija teigia, kad pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių kūrimas, derinimas ir jų sąrašo keitimas nepatenka į SESV 171 straipsnio 1 dalyje apibrėžtas gaires, taigi ir negali būti laikomi bendrų interesų projektais.

131. Komisija taip pat mano, kad reikalavimas dėl atitinkamos valstybės narės, susijusios su bendrų interesų projektu, pritarimo, įtvirtintas SESV 172 straipsnio antroje pastraipoje, negali būti nustatytas tam, kad dėl kiekvienos priemonės, lemiančios pasekmes valstybėje narėje, būtų reikalingas šios valstybės pritarimas.

b) Pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pratęsimas yra susijęs su Jungtinės Karalystės teritorija

132. Jungtinė Karalystė mano, kad pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių pratęsimai yra akivaizdžiai susiję su valstybės narės teritorija, kaip tai suprantama pagal SESV 172 straipsnio antrą pastraipą. Jungtinės Karalystės teigimu, dėl gairių ir bendrų interesų projektų nustatymo, kaip tai suprantama pagal SESV 171 straipsnį, būtinas atitinkamos valstybės narės pritarimas, nes tai veikia valstybių narių interesus, o šiuo atveju taip ir yra kuriant ir pratęsiant pradinį krovinių vežimo geležinkeliais koridorių.

133. Iš tikrųjų Jungtinė Karalystė aiškina, kad sukūrus šį koridorių valstybei narei dėl to pagal Reglamentą dėl krovinių vežimo geležinkeliais tenka įvairios pareigos. Kalbant konkrečiau, pagal šio reglamento 14 straipsnį privaloma skirti iš anksto nustatytas traukinio linijas krovininiams traukiniams, paskirstytinas per vieno langelio principu veikiančią įstaigą, įsteigtą pagal minėto reglamento 13 straipsnį. Akivaizdu, kad tai turi įtakos atitinkamos valstybės narės infrastruktūros pajėgumui. Be to, aplinkybė, kad pagal Reglamente dėl krovinių vežimo geležinkeliais numatytą procedūrą dėl papildomų krovinių vežimo koridorių parinkimo remiantis šio reglamento 5 straipsnio 3 dalimi atsižvelgiama į tai, ar dėl koridoriaus sukūrimo valstybei narei neteks neproporcingai didelė našta, ir į tai, kad valstybė narė neprivalo, kaip nurodyta minėto reglamento 5 straipsnio 4 dalyje, dalyvauti kuriant tokį koridorių, jeigu jos geležinkelio tinklo vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Sąjungos geležinkelių tinklo vėžės pločio, įrodo, kad krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus sukūrimas turi konkrečių reikšmingų pasekmių atitinkamai valstybei narei.

134. Jungtinės Karalystės teigimu, tam, kad bendrų interesų projektas būtų susijęs su valstybės narės teritorija, kaip tai suprantama pagal SESV 172 straipsnio antrą pastraipą, įgyvendinant šį projektą nebūtinai turi būti sukurta nauja infrastruktūra. Pavyzdžiui, pagrindinio tinklo koridoriai, kurie pagal Reglamento TEN-T 42 straipsnio 1 dalį yra priemonė, leidžianti sudaryti palankesnes sąlygas koordinuotai diegti pagrindinį tinklą, savaime nereikalauja kurti naujos infrastruktūros. Tačiau šių koridorių kūrimas nėra nelaikomas bendrų interesų projektu, susijusiu su valstybės narės teritorija, kaip tai suprantama pagal SESV 172 straipsnio antrą pastraipą.

135. Parlamento nuomone, situacijos, kai gairės ir bendrų interesų projektai yra susiję su valstybės narės teritorija, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, gali būti tik tuo atveju, jei infrastruktūros projektas tiesiogiai susijęs su šia teritorija. Platus šios sąvokos aiškinimas reikštų, kad kiekvienai priemonei, kuria prisidedama prie transeuropinių tinklų veikimo gerinimo, reikalingas kiekvienos valstybės narės pritarimas, nes kiekviena tokio pobūdžio priemonė iš esmės laikoma taikytina valstybių

narių teritorijose. Parlamentas ir Taryba cituoja Sprendimą *Ispanija / Taryba* [58], kuriame Teisingumo Teismas dėl SESV 192 straipsnio 2 dalies b punkto, kuriame dėl priemonių, susijusių su miestų ir kaimų planavimu bei turinčių įtakos žemės naudojimui aplinkos apsaugos srityje, numatyta išimtinė balsavimo procedūra, nusprendė, kad priemonės, kuriomis nėra reglamentuojamas konkrečių projektų infrastruktūros srityje įgyvendinimas, yra bendro pobūdžio, taigi išimtinė procedūra joms netaikytina. Tas pats pasakytina ir apie „priemones, kuriomis <...>, nors ir nustatomi tam tikri valstybių narių žemės galimų naudojimo būdų apribojimai, nėra reglamentuojamas jų nustatytas šios žemės naudojimas“ [59].

136. Parlamentas atlieka gretinimą su pradiniais krovinių vežimo geležinkeliais koridoriais ir pažymi, kad šiuo atveju net ir tokio netiesioginio ryšio negali būti, nes niekas negali būti laikoma nustatančiu bent mažiausią žemės naudojimo apribojimą, kadangi vienintelis šių koridorių sukūrimo tikslas – infrastruktūros valdytojų tarpusavio bendradarbiavimas ir vieno langelio principu veikiančios įstaigos įsteigimas siekiant konkurencingo krovinių vežimo.

137. Be to, Parlamentas mano, kad pradiniai krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai negali paveikti Jungtinės Karalystės teritorijos, nes pajėgumų paskirstymo kontrolės praradimas, kurį nurodo ši valstybė narė, reiškia vien su operacijomis susijusį argumentą. Tai, kad infrastruktūros valdytojas turi tartis su kitais valdytojais dėl traukinio linijų skyrimo, neveikia valstybės narės teritorijos.

138. Taryba savo ruožtu mano, kad ryšys su valstybės narės teritorija yra tik tuo atveju, jei aptariamas infrastruktūros projektas tiesiogiai susijęs su šios valstybės teritorija, t. y. jeigu jis turi konkrečios įtakos jos savarankiškumui naudojantis savo žeme. Taip nėra pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių atveju, nes nevykdomi jų darbų projektai ir, priešingai, gali būti vykdomi pagrindinio tinklo koridorių darbų projektai.

139. Šis su infrastruktūra susijęs reikalavimas kyla tiesiogiai iš SESV 170 straipsnio ir yra esminis kuriant transeuropinius tinklus. Tarybos teigimu, SESV 172 straipsnio antra pastraipa, kurioje nustatyta sprendimų priėmimo procedūra, turi būti aiškinama siaurai.

2. Vertinimas

140. SESV 172 straipsnio pirmoje pastraipoje nustatyta bendro sprendimo procedūra, taikoma po pasitarimo su Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu bei Regionų komitetu. Tačiau tuo atveju, jei teisės aktas, kuris yra šios procedūros dalykas, turi ryšį su gairėmis ar bendrų interesų projektais, kurie susiję su valstybės narės teritorija, reikalingas šios valstybės narės pritarimas.

141. Taigi nagrinėjant antrąjį pagrindą reikia nustatyti, pirma, ar pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pratęsimas atitinka sąvoką „bendrų interesų projektai“, kaip jie suprantami pagal SESV 172 straipsnio antrą pastraipą, ir, antra, ar šis pratęsimas susijęs su Jungtinės Karalystės teritorija, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą.

58 — C-36/98, EU:C:2001:64.

59 — 53 punktas.

a) Dėl klausimo, ar pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus pratęsimas patenka į bendrų interesų projekto sąvoką

142. Reglamente TEN-T, kuriame, primenu, nustatytos Sąjungos TEN-T plėtros gairės, apibrėžiami bendrų interesų projektai [60]. Būtent šie projektai padeda įgyvendinti TEN-T. Be to, jie atitinka gairėse nustatytus prioritetus [61], pirmiausia bendruosius prioritetus, nurodytus Reglamento TEN-T 10 straipsnyje, ir, kiek tai svarbu nagrinėjamu atveju, su geležinkelių infrastruktūros plėtra susijusius prioritetus, išvardytus šio reglamento 13 straipsnyje.

143. Taigi tam, kad būtų laikomas bendrų interesų projektu, projektas turi atitikti Reglamente TEN-T nustatytas sąlygas. Šiuo klausimu pažymėtina, kad šio reglamento 3 straipsnio a punkte bendrų interesų projektas apibrėžiamas kaip „projektas, vykdomas laikantis šio reglamento reikalavimų ir nuostatų“.

144. Reglamento TEN-T 7 straipsnyje pateikiama papildomos informacijos, labiau apibrėžiančios šią sąvoką. Iš tikrųjų šio straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad „bendros svarbos projektais prisidedama prie [TEN-T] plėtojimo kuriant naują transporto infrastruktūrą, rekonstruojant ir modernizuojant esamą transporto infrastruktūrą, taip pat taikant priemones, kuriomis skatinamas tausiu išteklių naudojimu grindžiamas tinklo naudojimas“.

145. Be to, šio reglamento 7 straipsnio 2 dalyje patikslinama, kad bendrų interesų projektu turi būti prisidedama prie siekiamų tikslų, priskiriamų prie bent dviejų iš keturių kategorijų, nustatytų šio reglamento 4 straipsnyje, jis turi atitikti šio reglamento II skyrių, taip pat III skyrių, jei yra susijęs su pagrindiniu tinklu, būti ekonomiškai perspektyvus remiantis socialine ir ekonomine sąnaudų ir naudos analize, be to, teikti Europos pridėtinę vertę. Keturios kategorijos, nustatytos Reglamento TEN-T 4 straipsnyje, – tai sanglaudos, veiksmingumo, tvarumo ir naudos šio tinklo naudotojams didinimo kategorijos.

146. Taigi atsižvelgiant į visas šias aplinkybes ir reikia nustatyti, ar pradinį krovinių vežimo geležinkeliais koridorių Nr. 2 galima laikyti „bendrų interesų projektu“, kaip jis suprantamas pagal SESV 172 straipsnio antrą pastraipą.

147. Dėl Reglamento TEN-T 7 straipsnio 1 dalies pažymėtina, kad Parlamentas, Taryba ir Komisija šią nuostatą aiškina, mano manymu, pernelyg siaurai. Jie iš esmės mano, kad bendrų interesų projektas būtinai reiškia geležinkelių infrastruktūros kūrimą ar plėtojimą, o pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių atveju taip nėra.

148. Kaip nurodžiau šios išvados 105–111 punktuose, kuriant ir plėtojant transeuropinius tinklus neapsiribojama naujų infrastruktūrų kūrimu. Taigi tas pats pasakytina ir apie bendrų interesų projektus, nes būtent jie padeda įdiegti šiuos tinklus.

149. Tai patvirtina Reglamento TEN-T 7 straipsnio 1 dalies formuluotė, nes šioje dalyje ne tik paminėtas naujų infrastruktūrų kūrimas, bet ir nurodyta, kad bendrų interesų projektais prisidedama prie TEN-T plėtojimo taikant priemones, kuriomis skatinamas tausiu išteklių naudojimu grindžiamas tinklo naudojimas. Be to, šis tekstas visiškai dera su šio reglamento 2 straipsnio 1 dalimi, kurioje pažymima, kad TEN-T apima transporto infrastruktūrą ir telematikos priemones, taip pat „priemones, kuriomis skatinamas tokios infrastruktūros veiksmingas valdymas bei naudojimas ir sudaroma galimybė kurti ir teikti tvarias ir veiksmingas transporto paslaugas“. Iš šių priemonių galima paminėti išvardytas minėto reglamento 32 straipsnyje, kuriame nurodyta, kad valstybės narės ypač daug dėmesio skiria bendrų interesų projektams, kuriais užtikrinamos veiksmingos krovinių vežimo paslaugos, kurias teikiant naudojamasi visuotinio tinklo infrastruktūra, ir prisidedama prie išmetamo anglies dioksido

60 — Žr. šio reglamento 1 straipsnio 1 ir 2 dalis.

61 — Žr. minėto reglamento 20 konstatuojamąją dalį.

kiekio bei kitokio neigiamo poveikio aplinkai mažinimo ir kuriais pirmiausia siekiama pagerinti tvarų transporto infrastruktūros naudojimą, įskaitant veiksmingą jos valdymą, sudaryti palankesnes sąlygas teikti daugiarūšio vežimo paslaugas, įskaitant būtiną susijusios informacijos srautų perdavimą, ir pagerinti transporto paslaugų teikėjų bendradarbiavimą, taip pat analizuoti laivyno charakteristikas ir eksploatacinius parametrus, administracinius reikalavimus ir žmogiškuosius išteklius ir apie tai teikti informaciją.

150. Reikia konstatuoti, kad projektus kvalifikuojant kaip „bendrų interesų projektus“ neapsiribojama tokiais, kuriuos įgyvendinant būtina kurti ar rekonstruoti infrastruktūras. Toks kvalifikavimas reiškia daug daugiau ir apima pirmiausia priemones, leidžiančias darniai ir nuosekliai valdyti šias infrastruktūras bei jomis naudotis, o to ir siekiama pradiniais krovinių vežimo geležinkeliais koridoriais. Toks požiūris yra logiškas, nes norint, kad TEN-T veiktų optimaliai, infrastruktūrų sukūrimo ar fizinio patobulinimo, žinoma, nepakanka, būtinai reikalingas dar ir veiksmingas valdymas bei naudojimas.

151. Be to, mano manymu, neabejotina, kad papildomų krovinių vežimo geležinkeliais koridorių kūrimas, kaip antai pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pratęsimas, atitinka Reglamento TEN-T 4 straipsnyje nurodytus tikslus, pirmiausia sanglaudos ir veiksmingumo siekį.

152. Iš tikrųjų, kaip minėta, kuriant šiuos koridorius siekiama stiprinti ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą Sąjungos teritorijoje, pirmiausia pabrėžiant sąveiką ir junglumą [62]. Be to, plėtojant krovinių vežimo geležinkeliais koridorius siekiama tinkamomis sąlygomis ir patikimai teikti prekių vežimo paslaugas [63]. Šis tikslas sutampa su nurodytu Reglamento TEN-T 4 straipsnio d punkte – didinti TEN-T naudotojų gerovę.

153. Be to, pagal Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais 4 straipsnį papildomi krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai parenkami ir keičiami remiantis įvairiais kriterijais. Pirmiausia šio straipsnio b punkte nustatyta, kad parenkant minėtus koridorius reikia atsižvelgti į krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus suderinamumą su TEN-T, ERTMS koridoriais ir (arba) RNE koridoriais. Be to, minėto straipsnio c punkte nurodyta, kad atsižvelgtina ir į tai, ar pagrindinio tinklo projektai įtraukti į krovinių vežimo koridoriaus projektą. Taigi, manau, papildomi krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai būtinai turi atitikti Reglamento TEN-T II skyriuje nustatytus reikalavimus, susijusius su visuotiniu tinklu, ir šio reglamento III skyriuje nustatytus reikalavimus, susijusius su pagrindiniu tinklu [64].

154. Taip pat pažymėtina, kad parenkant papildomus krovinių vežimo geležinkeliais koridorius reikia pateikti socialinę ir ekonominę analizę, atskleidžiančią kuriant šiuos koridorius numatomų išlaidų ir pelno pusiausvyrą [65].

155. Galiausiai dėl Europos pridėtinės vertės, kurią turi teikti bendrų interesų projektas [66], pasakytina, kad ji apibrėžiama kaip „projekto vertė, kuria, be galimos naudos vien atitinkamai valstybei narei, smarkiai pagerinamos transporto jungtys arba transporto srautai tarp valstybių narių, ir tai galima įrodyti remiantis patobulinimais veiksmingumo, tvarumo, konkurencingumo ar sanglaudos požiūriu, laikantis [Reglamento TEN-T] 4 straipsnyje nustatytų tikslų“ [67]. Atsižvelgdamas į Reglamento dėl

62 — Žr. Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais 5, 9 ir 11 konstatuojamąsias dalis.

63 — Žr. šio reglamento 3 ir 4 konstatuojamąsias dalis.

64 — Kadangi pagal Reglamento TEN-T 38 straipsnį pagrindinį tinklą sudaro visuotinio tinklo dalys, kurios yra ypač didelės strateginės svarbos, pirmasis plėtojamas būtinai laikantis antrajam taikomų reikalavimų.

65 — Žr. Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais 4 straipsnio d dalį.

66 — Reglamento TEN-T 7 straipsnio 2 dalies d punktas.

67 — Žr. šio reglamento 3 straipsnio d dalį.

krovinių vežimo geležinkeliais 4 straipsnyje nustatytus kriterijus ir krovinių vežimo koridorių buvimo pagrindą, kurį nurodžiau šios išvados 97 ir 98 punktuose, manau, papildomais krovinių vežimo geležinkeliais koridoriais, kaip antai pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pratęsimu, neabejotinai siekiama tokio pagerinimo.

156. Todėl atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, esu tos nuomonės, kad pradinių krovinių vežimo geležinkelių pratęsimą reikia kvalifikuoti kaip „bendrų interesų projektą“, kaip jis suprantamas pagal SESV 172 straipsnio antrą pastraipą.

b) Dėl klausimo, ar pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių pratęsimas susijęs su valstybės narės teritorija

157. SESV 172 straipsnio antroje pastraipoje nustatyta, kad gairėms ir bendrų interesų projektams, susijusiems su valstybės narės teritorija, reikalingas šios valstybės narės pritarimas.

158. Mano nuomone, pasirinkimas nustatyti savotišką veto teisę atitinkamos valstybės narės naudai paaiškinamas tuo, kad transeuropinių tinklų politika apima teritorinius aspektus, taigi tam tikra prasme yra susijusi su žemės naudojimu, o tai paprastai yra sritis, kurią aprėpia valstybių narių suverenitetas.

159. Kaip minėta šios išvados 132–139 punktuose, šalys nesutaria dėl to, kaip reikia aiškinti pasakymą „susijusiems su valstybės narės teritorija“, pavartotą SESV 172 straipsnio antroje pastraipoje.

160. Mano manymu, šioje nuostatoje vartojamos sąvokos yra aiškios ir jokio papildomo aiškinimo nereikia. Jei projektas, kuris kvalifikuojamas kaip „bendrų interesų projektas“, yra susijęs su valstybės narės teritorija, dėl šio projekto įgyvendinimo reikalingas šios valstybės pritarimas. Iš tikrųjų bendrų interesų projekte, kaip minėta pirmesniuose punktuose, numatoma, kad atitinkama valstybė narė turi taikyti įvairias priemones, kurios būtinai veikia jos teritoriją.

161. SESV rengėjų pavartotas visiškai aiškus pasakymas „susijusiems su valstybės narės teritorija“ gali būti aiškinamas tik taip, ką tiesiogiai ir reiškia.

162. Nagrinėjamu atveju pradinio krovinių vežimo geležinkeliais Nr. 2 pratęsimas, ginčijamas šiame ieškinyje, yra susijęs su atkarpa nuo Londono iki Glazgo. Taigi neginčijama, kad šis bendrų interesų projektas susijęs su Jungtinės Karalystės teritorija, kaip tai suprantama pagal SESV 172 straipsnio antrą pastraipą. Todėl turėjo būti gautas šios valstybės narės pritarimas minėtam bendrų interesų projektui, o taip šiuo atveju nebuvo.

163. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, manau, Jungtinės Karalystės nurodytas antrasis pagrindas, susijęs su SESV 172 straipsnio antroje pastraipoje nustatyto reikalavimo dėl pritarimo neįvykdymu, yra pagrįstas.

C – *Baigiamosios pastabos*

164. Mano manymu, tikslinga pažymėti, kad ir kitaip nagrinėjant šią bylą bet kuriuo atveju būtų padaryta tokia pati išvada.

165. Iš tikrųjų, jei reikėtų pripažinti, kad pradinio krovinių vežimo koridoriaus Nr. 2 pratęsimas priimtas remiantis tinkamu teisiniu pagrindu, t. y. SESV 91 straipsniu, o tai reikštų, kad jokiu atveju nebūtų reikalingas su šiuo pratęsimu susijusios valstybės narės pritarimas, ginčijamo reglamento 29 straipsnį ir II priedą vis tiek reikėtų panaikinti.

166. Primenu, kad Reglamente dėl krovinių vežimo geležinkeliais nustatyta konkreti papildomų krovinių vežimo geležinkeliais koridorių parinkimo ir keitimo procedūra. Pirmiausia šio Reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodyta, jog „jei valstybė narė, atlikusi socialinę ir ekonominę analizę, mano, kad krovinių vežimo koridoriaus sukūrimas neatitiktų pareiškėjų, kurie, kaip tikėtina, naudosis tuo krovinių vežimo koridoriumi, interesų arba neduotų didelės socialinės ir ekonominės naudos, arba sudarytų neproporcingai didelę naštą, atitinkama valstybė narė neprivalo dalyvauti, kaip nurodyta šio straipsnio 1 ir 2 dalyse, atsižvelgiant į Komisijos sprendimą, priimtą vadovaujantis 21 straipsnio 2 dalyje nurodyta patariamąja procedūra“. Be to, minėto reglamento 5 straipsnio 5 dalyje patikslinama, kad „sukurti krovinių vežimo koridorių siūlo atitinkamos valstybės narės“. Taigi krovinių vežimo koridorius gali būti sukurtas tik jų iniciatyva.

167. Nagrinėjamu atveju Jungtinė Karalystė pagal šias nuostatas pradėjo procedūrą, susijusią su pradinio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 2 pratęsimu iki Londono [68].

168. Tačiau ši valstybė narė nepateikė nei jokio pasiūlymo dėl pratęsimo iki Glazgo, nei jokios socialinės ir ekonominės analizės, kuria remiantis prireikus būtų galima įrodyti tokio pratęsimo naudą. Jungtinė Karalystė mano, kad šiam pratęsimui turėjo būti taikomos Reglamente dėl krovinių vežimo geležinkeliais numatytos procedūros [69]. Tarybos teigimu, kaip suprantu, nebuvo būtina laikytis šio reglamento 5 straipsnyje aiškiai nustatytos procedūros [70]. O Komisijos nuomone, šiuo atveju nelabai svarbu, kad yra nustatyta konkreti procedūra dėl pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių keitimo [71].

169. Šiuo klausimu primintina, kad Vokietijos Federacinė Respublika ir Latvijos Respublika vykstant procedūrai, susijusiai su ginčijamo reglamento priėmimu, išdėstė savo būgštavimus, kad nesilaikoma Reglamente dėl krovinių vežimo geležinkeliais numatytos procedūros dėl pradinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių keitimo [72].

170. Reikia konstatuoti, kad ginčijamo reglamento 29 straipsnis ir II priedas, kuriais siekiama pakeisti pradinį krovinių vežimo geležinkeliais koridorių Nr. 2, buvo priimti nesilaikant Reglamento dėl krovinių vežimo geležinkeliais 5 straipsnyje nustatytos procedūros.

171. Šios procedūros nesilaikymas gali lemti tik ginčijamo reglamento 29 straipsnio ir II priedo panaikinimą, nes jis neginčijamai reiškia esminio procedūrinio reikalavimo pažeidimą, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio antrą pastraipą. Iš tikrųjų dėl klaidos pasirenkant sprendimų priėmimo procedūrą iš Jungtinės Karalystės buvo atimta jos teisė daryti poveikį pačiam šių nuostatų turiniui.

VI – **Išvada**

172. Atsižvelgdamas į visa tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui:

1) panaikinti 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1316/2013, kuriuo sukuriama Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010, 29 straipsnį ir II priedą, ir

68 — Žr. Jungtinės Karalystės ieškinio 23 ir paskesnius punktus ir Tarybos atsiliepimo į ieškinį 33 punktą.

69 — Žr. Jungtinės Karalystės dubliko 12 punktą ir Komisijos įstojimo į bylą paaiškinimą.

70 — Žr. Tarybos atsiliepimo į ieškinį 42 punktą.

71 — Žr. Komisijos įstojimo į bylą paaiškinimo 39 punktą.

72 — Žr. Tarybos dokumentą Nr. 16096/13 ADD 2.

2) priteisti iš Europos Parlamento ir Europos Sąjungos Tarybos bylinėjimosi išlaidas; Europos Komisija padengia savo bylinėjimosi išlaidas.