ĢENERĀLADVOKĀTA ĪVA BOTA [*YVES BOT*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2015. gada 3. septembrī[1]

Lieta C-121/14

Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste
pret
Eiropas Parlamentu,

Eiropas Savienības Padomi

Prasība atcelt tiesību aktu — LESD 91. pants — LESD 170. un nākamie panti — Transports — Eiropas transporta tīkls — Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments — Dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru pagarināšana viņpus Londonai — Kopīgu interešu projekts, kam vajadzīga attiecīgās dalībvalsts piekrišana

1. Savā prasībā Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste lūdz Tiesu atcelt Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regulas (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010[2], 29. pantu un II pielikumu, galvenokārt pamatojot ar to, ka šajās tiesību normās paredzētie sākotnējo kravas pārvadājumu koridoru pagarinājumi sekmē LESD 170. pantā minēto mērķu sasniegšanu un ka tādējādi tie esot bijuši jāpieņem saskaņā ar LESD 171. un 172. pantu.

I – **Atbilstošās tiesību normas**

A – *LESD*

2. LESD 91. pantā ir noteikts šādi:

“1. Lai īstenotu 90. pantu, kā arī ievērojot transporta nozares īpatnības, [Eiropas Parlaments un] Padome pēc apspriešanās ar Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Reģionu komiteju saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru nosaka:

a) kopīgus noteikumus, ko piemēro starptautiskiem pārvadājumiem uz kādu dalībvalsti vai no tās, vai cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm;

b) nosacījumus, ar kādiem pārvadātāji, kas nav attiecīgās dalībvalsts rezidenti, tajā drīkst sniegt pārvadāšanas pakalpojumus;

c) pasākumus, kas pastiprina transporta drošību;

1 — Oriģinālvaloda – franču.

2 — OV L 348, 129. lpp.; turpmāk tekstā – “apstrīdētā regula”.

d) citus attiecīgus noteikumus.

2. Paredzot 1. punktā minētos pasākumus, ņem vērā gadījumus, kuros to piemērošana varētu nopietni ietekmēt dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, kā arī transportlīdzekļu ekspluatāciju."

3. LESD XVI sadaļas "Eiropas komunikāciju tīkli" 170. pantā ir noteikts:

"1. Lai atvieglinātu 26. un 174. pantā minēto mērķu sasniegšanu un ļautu Savienības pilsoņiem, uzņēmējiem, kā arī reģionālām un vietējām kopienām pilnīgi izmantot priekšrocības, ko dod telpa bez iekšējām robežām, Savienība palīdz izveidot un attīstīt Eiropas komunikāciju tīklus transporta, telekomunikāciju un enerģētikas infrastruktūru jomā.

2. Atvērtu un konkurētspējīgu tirgu sistēmā Savienības rīcības mērķis ir veicināt valstu komunikāciju tīklu savstarpēju savienošanu un savstarpēju izmantojamību, kā arī pieeju tādiem tīkliem. Tā jo īpaši ņem vērā vajadzību saistīt salas, kā arī reģionus bez izejas uz jūru un nomaļus reģionus ar Savienības centrāliem reģioniem."

4. Turklāt vēl joprojām LESD tās pašas sadaļas 171. panta 1. punktā ir paredzēts:

"Lai sasniegtu 170. pantā minētos mērķus, Savienība:

— izstrādā vairākas pamatnostādnes, kas aptver Eiropas komunikāciju tīklu jomā paredzēto pasākumu mērķus, prioritātes un vispārīgus plānus; šajās pamatnostādnēs nosaka, kuri projekti rada kopēju ieinteresētību;

— īsteno visus pasākumus, kas var izrādīties vajadzīgi, lai nodrošinātu komunikāciju tīklu savstarpēju izmantojamību, jo īpaši tehniskas standartizācijas jomā;

— var atbalstīt dalībvalstu centienus finansēt tos projektus, kas norādīti pirmajā ievilkumā minētajās pamatnostādnēs un kas rada kopēju ieinteresētību, un ko finansiāli atbalsta dalībvalstis, jo īpaši ar priekšizpētes pasākumiem, aizdevumu garantijām vai procentu likmju subsīdijām; Savienība var arī palīdzēt dalībvalstīs finansēt konkrētus projektus transporta infrastruktūras jomā, izmantojot Kohēzijas fondu, kas izveidots atbilstīgi 177. pantam.

Savienība savā rīcībā ņem vērā projektu potenciālo ekonomisko dzīvotspēju."

5. Visbeidzot LESD 172. pantā, kas arī ir ietverts XVI sadaļā par Eiropas komunikāciju tīkliem, ir noteikts šādi:

"Šā Līguma 171. panta 1. punktā minētās pamatnostādnes un citus pasākumus pieņem [..] Parlaments un Padome saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru pēc apspriešanās ar Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Reģionu komiteju.

Par pamatnostādnēm un projektiem, kas rada kopēju ieinteresētību un attiecas uz kādas dalībvalsts teritoriju, jāsaņem attiecīgās dalībvalsts piekrišana."

B – *Regula par dzelzceļa kravas pārvadājumiem*

6. Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 22. septembra Regulas (ES) Nr. 913/2010 par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem [3], kas pieņemta, pamatojoties uz LESD 91. pantu, mērķis ir paredzēt noteikumus par to, kā izveidot un organizēt starptautiskus dzelzceļu koridorus konkurētspējīgiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem. Šajā nolūkā tajā ir izklāstīti kravu pārvadājumu koridoru atlases, organizācijas, pārvaldības un indikatīvas ieguldījumu plānošanas noteikumi [4].

7. Saskaņā ar regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem 2. panta 2. punkta a) apakšpunktu ""kravas pārvadājumu koridors" ir visas izraudzītās dzelzceļa līnijas, tostarp dzelzceļa prāmju līnijas, dalībvalstīs vai starp dalībvalstīm un attiecīgā gadījumā Eiropas trešās valstīs, kas savieno galvenajā maršrutā izvietotus divus vai vairākus terminālus un attiecīgā gadījumā apvedceļus un to pievienošanai nepieciešamos posmus, tostarp dzelzceļa infrastruktūru un iekārtas un attiecīgos dzelzceļa pakalpojumus saskaņā ar Direktīvas 2001/14/EK [5] 5. pantu".

8. Regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem II nodaļā ir paredzēta starptautisko dzelzceļa koridoru konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem izraudzīšanās un pārvaldība. Šīs regulas 3. pants, kas ir ietverts šajā nodaļā, ir izteikts šādi:

"Pielikumā minētās dalībvalstis līdz pielikumā norādītajiem termiņiem nodrošina norādīto sākotnējo kravas pārvadājumu koridoru darbības uzsākšanu. Attiecīgās dalībvalstis informē Komisiju par kravas pārvadājumu koridoru izveidi."

9. Minētās regulas pielikumā ir paredzēts:

	"Dalībvalstis	Galvenie maršruti (1)	Kravu pārvadājumu koridoru izveide
[..]	[..]	[..]	[..]
"Ziemeļjūra – Vidusjūra"	NL, BE, LU, FR un UK(+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/ Southampton (*)/Felixstowe (*)–London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)–Rotterdam–Zeebrugge (+)/Antwerpen–Luxembourg–Metz–Dijon–Lyon/[Basel]–Marseille (+)	Līdz 2013. gada 10. novembrim
[..]	[..]	[..]	[..]

(1) "/" nozīmē alternatīvus maršrutus. Saskaņā ar [Eiropas transporta tīkla (turpmāk tekstā – "*TEN-T*")] pamatnostādnēm Atlantijas un Vidusjūras koridori nākotnē būtu jāpapildina ar *Sines/Algeciras–Madrid–Paris* kravas pārvadājumu asi, kurā ir centrālos Pirenejus šķērsojošs zemais tunelis.

3 — OV L 276, 22. lpp., un labojums, publicēts OV 2012, L 325, 19. lpp. Regula, kurā grozījumi izdarīti ar apstrīdēto regulu, turpmāk tekstā – "regula par dzelzceļa kravas pārvadājumiem".

4 — Skat. šīs regulas 1. panta 1. punkta pirmo daļu.

5 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju (OV L 75, 29. lpp.).

(+) Ar "+" marķētus maršrutus iekļauj attiecīgajos koridoros vēlākais 3 gadus pēc šajā tabulā norādītā izveides datuma. Pastāvošās struktūras, kas definētas šīs regulas 8. pantā un 13. panta 1. punktā, pielāgo ar papildu dalībvalstu un infrastruktūras pārvaldnieku līdzdalību attiecīgajos koridoros. Šī iekļaušana balstās uz tirgus izpēti, un tajā ņem vērā esošo pasažieru un kravu transporta aspektu atbilstīgi šīs regulas 14. panta 3. punktam.

(*) Ar "*" marķētus maršrutus iekļauj attiecīgajos koridoros vēlākais 5 gadus pēc šajā tabulā norādītā izveides datuma. Pastāvošās struktūras, kas definētas šīs regulas 8. pantā un 13. panta 1. punktā, pielāgo ar papildu dalībvalstu un infrastruktūras pārvaldnieku līdzdalību attiecīgajos koridoros. Šī iekļaušana balstās uz tirgus izpēti, un tajā ņem vērā esošo pasažieru un kravu transporta aspektu atbilstīgi šīs regulas 14. panta 3. punktam.

[..]"

10. Pirms grozījumiem, kas izdarīti ar apstrīdēto regulu, sākotnējais dzelzceļa kravas pārvadājumu koridors Nr. 2 bija šāds:

"2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam–Antwerpen–Luxembourg–Metz–Dijon–Lyon/[Basel]	Līdz 2013. gada 10. novembrim"

11. Regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem 4.–6. pantā ir noteikti kritēriji citu kravas pārvadājumu koridoru izveidei, ir izstrādāti noteikumi šo koridoru atlasē, kā arī to izmainīšanā. Tajos ir paredzēts:

"*4. pants*

Citu kravas pārvadājumu koridoru kritēriji

Šīs regulas 5. pantā minētajā citu kravas pārvadājumu koridoru atlasē un 6. pantā minēto kravas pārvadājumu koridoru izmainīšanā ņem vērā šādus kritērijus:

a) kravas pārvadājumu koridors šķērso vismaz trīs dalībvalstu teritoriju vai divu dalībvalstu teritoriju, ja attālums starp termināļiem šajā kravas pārvadājumu koridorā pārsniedz 500 kilometrus;

b) kravas pārvadājumu saskaņotība ar *TEN-T*, [*European Rail Traffic Management System* (*ERTMS*)[6]] koridoriem un/vai [*RailNetEurope* (*RNE*)[7]] noteiktajiem koridoriem;

c) *TEN-T* prioritāro projektu integrācija kravu pārvadājumu koridorā;

d) līdzsvars starp sociālām un ekonomiskām izmaksām un ieguvumiem, ko dod kravas pārvadājumu koridora izveide;

e) visu dalībvalstu ierosināto kravas pārvadājumu koridoru saskaņotība, lai varētu izveidot Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem;

f) dzelzceļa kravas pārvadājumu un galveno tirdzniecības plūsmu un preču pārvadājumu attīstība visā kravas pārvadājumu koridorā;

6 — *ERTMS* ir sistēma, kuras mērķis ir saskaņot dzelzceļa signalizāciju, kas ietver arī vilcienu konstatēšanu uz dzelzceļiem.

7 — *RNE* ir apvienība, kura ir izveidota 2004. gadā un kurā ir apvienoti infrastruktūras pārvaldītāji.

g) attiecīgos gadījumos – labāki starpsavienojumi starp dalībvalstīm un Eiropas trešām valstīm;

h) pretendentu ieinteresētība kravas pārvadājumu koridorā;

i) labi starpsavienojumi ar citiem transporta veidiem, ko jo īpaši nodrošina ar piemērotu termināļu tīklu, tostarp jūras ostās un iekšzemes ostās.

5. pants

Citu kravu pārvadājumu koridoru atlase

1. Katra dalībvalsts, kurai ir dzelzceļa robeža ar citu dalībvalsti, piedalās vismaz viena kravas pārvadājumu koridora izveidē, ja vien šis pienākums jau nav izpildīts saskaņā ar 3. pantu.

2. Neatkarīgi no 1. punkta dalībvalstis pēc citas dalībvalsts lūguma iesaistās 1. punktā minētā kravas pārvadājumu koridora izveidē vai jau izveidota koridora pagarināšanā, lai dotu iespēju kaimiņu dalībvalstij izpildīt 1. punktā minēto pienākumu.

3. Neskarot Direktīvas 91/440/EEK [8] 7. pantā noteiktos dalībvalstu pienākumus, ja dalībvalsts pēc sociālekonomiskas analīzes veikšanas uzskata, ka kravas pārvadājumu koridora izveide nebūtu to pretendentu interesēs, kas varētu izmantot kravas pārvadājumu koridoru, vai ka tā izveide nedotu būtiskus sociālekonomiskus ieguvumus vai radītu nesamērīgu slogu, attiecīgai dalībvalstij nav pienākuma iesaistīties šā panta 1. un 2. punktā minētajās darbībās, ja Komisija pieņem attiecīgu lēmumu saskaņā ar 21. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

4. Dalībvalstij nav pienākuma piedalīties 1. un 2. punktā minētajās darbībās, ja tās dzelzceļa tīkla sliežu platums atšķiras no galvenā dzelzceļa tīkla Savienībā.

5. Kravas pārvadājumu koridora izveidi ierosina attiecīgās dalībvalstis. Šim nolūkam tās kopīgi nosūta Komisijai nodomu vēstuli ar priekšlikumu, kas izstrādāts pēc apspriešanās ar attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem un pretendentiem, ņemot vērā 4. pantā minētos kritērijus.

Lai izpildītu 1. un 2. punktā paredzēto pienākumu, attiecīgās dalībvalstis līdz 2012. gada 10. novembrim kopīgi nosūta Komisijai nodomu vēstuli.

6. Komisija izskata 5. punktā minētos kravas pārvadājumu koridora izveides priekšlikumus un saskaņā ar 21. panta 3. punktā paredzēto regulatīvo procedūru vēlākais deviņus mēnešus pēc priekšlikuma iesniegšanas pieņem lēmumu par šāda priekšlikuma atbilstību šim pantam.

7. Attiecīgās dalībvalstis izveido kravas pārvadājumu koridoru vēlākais divus gadus pēc 6. punktā minētā Komisijas lēmuma pieņemšanas.

6. pants

Izmaiņas citos kravu pārvadājumu koridoros

1. Šīs regulas 5. pantā minētajos kravas pārvadājumu koridoros var izdarīt izmaiņas, pamatojoties uz kopīgu attiecīgo dalībvalstu priekšlikumu, ko pēc apspriešanās ar infrastruktūras pārvaldniekiem un attiecīgiem pretendentiem iesniedz Komisijai.

8 — Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīva par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 237, 25. lpp.).

2. Komisija saskaņā ar 21. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru par priekšlikumu pieņem lēmumu, ņemot vērā 4. pantā izklāstītos kritērijus."

C – *TEN-T regula*

12. Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES[9], tika pieņemta, pamatojoties uz LESD 172. pantu. Saskaņā ar *TEN-T* regulas 1. panta 1. un 2. punktu tās mērķis ir noteikt pamatnostādnes tāda Eiropas transporta tīkla izveidei, kurš ietver divu līmeņu struktūru – visaptverošo tīklu un pamattīklu, kas ir izveidots uz visaptverošā tīkla pamata, kā arī noteikt kopīgu interešu projektus un konkretizēt prasības, kas jāievēro struktūrām, kuras ir atbildīgas par *TEN-T* infrastruktūras pārvaldību.

13. Šīs regulas 2. pantā ir paredzēts:

"1. Šo regulu piemēro [*TEN-T*], kā izklāstīts I pielikumā ietvertajās kartēs. Minētajā pielikumā [*TEN-T*] ietilpst transporta infrastruktūra un telemātikas lietojumprogrammas, kā arī pasākumiem [pasākumi], ar ko sekmē šādas infrastruktūras efektīvu pārvaldību un izmantojumu un nodrošina ilgtspējīgu un efektīvu transporta pakalpojumu izveidi un darbību.

2. [*TEN-T*] infrastruktūra sastāv no dzelzceļu transporta, iekšējo ūdensceļu transporta, autotransporta, jūras transporta, gaisa transporta un multimodālā transporta infrastruktūras, kā noteikts II nodaļas attiecīgajās iedaļās."

14. Atbilstoši *TEN-T* regulas 3. panta a) punktam "kopīgu interešu projekts" ir jebkurš projekts, kas veikts atbilstīgi šīs regulas prasībām un saskaņā ar tās noteikumiem.

15. Minētās regulas 5. panta 1. punkta a) apakšpunktā ir norādīts, ka *TEN-T* plāno, attīsta un ekspluatē resursu ziņā efektīvā veidā, izstrādājot, uzlabojot un uzturot esošo transporta infrastruktūru.

16. Saskaņā ar *TEN-T* regulas 6. pantu *TEN-T* pakāpenisku izveidi konkrēti veic, it īpaši ar saskaņotu un pārredzamu metodisko pieeju īstenojot minētā tīkla divu līmeņu struktūru, ko veido visaptverošs tīkls un pamattīkls. Visaptverošais tīkls sastāv no visa esošā un plānotā *TEN-T* infrastruktūras, kā arī no pasākumiem, kas veicina šādas infrastruktūras efektīvu un sociāli un ekoloģiski ilgtspējīgu izmantošanu. Pamattīklā ietilpst tās visaptverošā tīkla daļas, kuras ir stratēģiski vissvarīgākās *TEN-T* izveides mērķu sasniegšanai. To nosaka un veido saskaņā ar šīs regulas attiecīgi II un III nodaļā izklāstītajiem noteikumiem.

17. Minētās regulas 7. pants ir izteikts šādi:

"1. Kopīgu interešu projekti sniedz ieguldījumu [*TEN-T*] attīstībā, veidojot jaunu transporta infrastruktūru, atjaunojot un modernizējot esošo transporta infrastruktūru un īstenojot pasākumus tīkla izmantošanai resursu ziņā efektīvā veidā.

2. Kopīgu interešu projekts:

a) sniedz ieguldījumu to mērķu sasniegšanā, kas atbilst vismaz divām no 4. pantā izklāstītajām četrām kategorijām;

9 — OV L 348, 1. lpp. Regula, kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas 2014. gada 17. janvāra Deleģēto regulu (ES) Nr. 473/2014 (OV L 136, 10. lpp.; turpmāk tekstā – "*TEN-T* regula").

b) atbilst II nodaļas prasībām un, ja tas attiecas uz pamattīklu, tad papildus atbilst III nodaļas prasībām;

c) ir ekonomiskā ziņā dzīvotspējīgs, pamatojoties uz sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi;

d) tam piemīt Eiropas pievienotā vērtība.

3. Kopīgu interešu projekts var aptvert visu tā ciklu, tostarp priekšizpēti un procedūras atļaujas saņemšanai, izpildi un novērtējumu.

[..]"

18. *TEN-T* regulas 32. panta a) punktā, kas ir ietverts II nodaļā, kura ir veltīta visaptverošam tīklam, ir norādīts, ka dalībvalstis īpašu uzmanību pievērš kopīgu interešu projektiem, kuri gan nodrošina efektīvus kravu pārvadājumu pakalpojumus, kas izmanto visaptverošā tīkla infrastruktūru, gan sniedz ieguldījumu, lai samazinātu oglekļa dioksīda emisijas un cita veida nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, un kuru mērķis ir uzlabot transporta infrastruktūras ilgtspējīgu izmantojumu, tostarp tā efektīvu pārvaldību.

19. Šīs regulas 42. pantā ir paredzēts šādi:

"1. Pamattīkla koridori ir instruments, lai atvieglotu pamattīkla koordinētu īstenošanu. Lai panāktu resursu ziņā efektīvu multimodālo transportu, kas ar labākas teritoriālās sadarbības starpniecību sekmētu kohēziju, pamattīkla koridori tiks vērsti uz:

a) modālo integrāciju,

b) savstarpēju savietojamību un

c) koordinētu infrastruktūras attīstību, jo īpaši pierobežas reģionos un vājajās vietās.

2. Pamattīkla koridori palīdz dalībvalstīm panākt koordinētu un sinhronizētu pieeju attiecībā uz ieguldījumiem infrastruktūrā tā, lai kapacitāte tiktu pārvaldīta iespējami efektīvā veidā. Pamattīkla koridori atbalsta savstarpēji izmantojamu satiksmes pārvaldības sistēmu visaptverošu ieviešanu un, ja iespējams, izmanto inovācijas un jaunas tehnoloģijas."

20. Minētās regulas 43. pantā pamattīkla koridori ir definēti šādi:

"1. Pamattīkla koridori aptver vissvarīgākās tālsatiksmes plūsmas pamattīklā, un tie ir it īpaši paredzēti, lai uzlabotu pārrobežu saiknes Savienībā.

2. Pamattīkla koridori ir multimodāli un atvērti, lai tajos iekļautu visus transporta veidus, uz kuriem attiecas šī regula. Tie šķērso vismaz divas robežas un ietver, ja iespējams, vismaz trīs transporta veidus, tostarp attiecīgos gadījumos jūras maģistrāles."

21. Atbilstoši *TEN-T* regulas 44. panta 1. punktam pamattīkla koridoru saraksts ir norādīts apstrīdētās regulas pielikuma I daļā. Dalībvalstis, kā noteikts *TEN-T* regulas IV nodaļā, piedalās minētajos pamattīkla koridoros.

22. Šīs regulas 45.–47. pantā ir noteikta pamattīkla koridoru pārvaldības struktūra, lai atvieglotu to koordinētu īstenošanu, vienojoties ar attiecīgajām dalībvalstīm. Attiecībā uz katru pamattīkla koridoru tiek izraudzīti viens vai vairāki Eiropas koordinatori, kuriem palīdz koridora forums, kas izveidots, vienojoties ar attiecīgajām dalībvalstīm. Eiropas koordinators kopā ar attiecīgajām dalībvalstīm izstrādā koridora darba plānu un uzrauga tā īstenošanu.

23. Visbeidzot, minētās regulas 48. pants ir izteikts šādi:

"1. Nodrošina atbilstīgu saskaņošanu starp pamattīkla koridoriem un dzelzceļa kravu koridoriem, kā noteikts regulā [par dzelzceļa kravas pārvadājumiem], lai novērstu darbību dublēšanu, jo īpaši, gatavojot darba plānu vai veidojot darba grupas.

2. Šīs nodaļas noteikumi neskar pārvaldības struktūras, kas izklāstītas regulā [par dzelzceļa kravas pārvadājumiem]."

D – *Apstrīdētā regula*

24. Apstrīdētās regulas 1. pantā ir norādīts, ka tās mērķis ir izveidot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu. Šajā instrumentā ir paredzēti nosacījumi, metodes un procedūras, kā sniegt Savienības finansiālo palīdzību Eiropas komunikāciju tīkliem, lai atbalstītu kopīgu interešu projektus transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarē un izmantotu starp minētajām nozarēm iespējamās sinerģijas.

25. Saskaņā ar šīs regulas 2. panta 1. punktu "kopīgu interešu projekts" ir projekts, kas minēts *TEN-T* regulā, Regulā (ES) Nr. 347/2013 [10] vai regulā par pamatnostādnēm Eiropas komunikāciju tīkliem telekomunikāciju infrastruktūras jomā.

26. Apstrīdētās regulas I pielikuma I daļā it īpaši ir noteikts pamattīkla koridors "Ziemeļjūra – Vidusjūra". Attiecībā uz Apvienoto Karalisti tajā it īpaši ir paredzētas šādas pielāgošanas:

— Glāzgova/Edinburga–Liverpūle/Mančestra–Birmingema,

— Birmingema–Fīlikstova/Londona/Sauthemptona,

— Londona–Lille–Brisele.

27. Apstrīdētās regulas 29. pantā ir paredzēts, ka regula par dzelzceļa kravas pārvadājumiem tiek grozīta šādi:

"Regulas [par dzelzceļa kravas pārvadājumiem] pielikumu aizstāj ar tekstu [apstrīdētās] regulas II pielikumā. Tādējādi pārskatītajiem dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoriem turpina piemērot regulas [par dzelzceļa kravas pārvadājumiem] noteikumus."

28. Apstrīdētās regulas II pielikumā ar dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru "Ziemeļjūra – Vidusjūra" tiek aizstāts sākotnējais dzelzceļa kravas pārvadājumu koridors Nr. 2, kas noteikts regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem pielikumā pirms tā grozīšanas ar apstrīdētās regulas 29. pantu [11].

29. Tādējādi sākotnējais dzelzceļa kravas pārvadājumu koridors Nr. 2 tika paplašināts līdz Glāzgovai, attiecībā uz Apvienoto Karalisti ietverot Glāzgovu, Edinburgu, Sauthemptonu, Fīlikstovu un Londonu.

10 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 17. aprīļa Regula, ar ko nosaka Eiropas energoinfrastruktūras pamatnostādnes un atceļ Lēmumu Nr. 1364/2006/EK, groza Regulu (EK) Nr. 713/2009, Regulu (EK) Nr. 714/2009 un Regulu (EK) Nr. 715/2009 (OV L 115, 39. lpp.).

11 — Skat. šo secinājumu 9. un 10. punktu.

II – **Likumdošanas procedūra, kurā pieņemta apstrīdētā regula**

30. Sākotnēji Apvienotā Karaliste nepiedalījās nevienā no sākotnējiem dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoriem, kādi tie ir paredzēti regulā par dzelzceļa kravas pārvadājumiem. Vēlāk, pamatojoties uz sociālekonomiskajiem pētījumiem, tā uzsāka procedūru cita dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora izveidei atbilstoši šīs regulas 5. pantam, lai pagarinātu sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru Nr. 2 līdz Londonai, izmantojot Lamanša tuneli.

31. Savā prasības pieteikumā Apvienotā Karaliste paskaidro, ka attiecībā uz apstrīdēto regulu tā ir atbalstījusi principus, kuri ir izklāstīti tās 1. pantā. Tomēr sarunās par šīs regulas pieņemšanu tika iesniegts priekšlikums izmainīt sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru Nr. 2, lai to pagarinātu līdz Glāzgovai. Šo pagarinājumu Apvienotā Karaliste nav apstiprinājusi, un saskaņā ar tās viedokli to nav apstiprinājusi arī sociālekonomiskā analīze.

32. Tādējādi Apvienotā Karaliste atturējās balsošanā par apstrīdētās regulas pieņemšanu un 2013. gada 25. novembrī iesniedza paziņojumu, kurā tā ir izklāstījusi savas atturēšanās iemeslus [12]. Turklāt Vācijas Federatīvā Republika un Latvijas Republika arī iesniedza apsvērumus, izklāstot savas bažas attiecībā uz sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru pagarināšanu šajos apstākļos [13].

III – **Lietas dalībnieku prasījumi**

33. Apvienotās Karalistes prasījumi Tiesai ir šādi:

— atcelt apstrīdētās regulas 29. pantu un II pielikumu, ciktāl ar šīm tiesību normām viņpus Londonas tiek pagarināts sākotnējais dzelzceļa kravas pārvadājumu koridors Nr. 2, un

— piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

34. Parlamenta un Padomes, kā arī Komisijas, kura ir iestājusies lietā to atbalstam, prasījumi Tiesai ir šādi:

— prasību noraidīt un

— piespriest Apvienotajai Karalistei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

IV – **Par prasības pieņemamību prasības daļēji atcelt apstrīdēto regulu dēļ**

35. Apvienotā Karaliste uzskata, ka apstrīdētās regulas 29. pants un tās II pielikums veido atsevišķas un no šīs regulas pārējās daļas nodalāmas daļas. Tādējādi Apvienotā Karaliste precizē, ka tās prasība ir vērsta uz to, lai daļēji atceltu minēto regulu, proti, atceltu tās 29. pantu un II pielikumu.

36. Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru Savienības tiesību aktu var daļēji atcelt tikai tad, ja no pārējās akta daļas ir iespējams nodalīt noteikumus, kurus prasa atcelt. Tiesa tāpat vairākkārt ir nolēmusi, ka šī nodalāmības prasība nav izpildīta, ja tiesību akta daļēja atcelšana groza šī akta būtību [14].

37. Parlaments, Padome, kā arī Komisija ir vienisprātis par to, ka Apvienotās Karalistes celtā prasība daļēji atcelt tiesību aktu ir pieņemama.

12 — Skat. Padomes dokumentu 16096/13 ADD 2 par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010.

13 — Turpat.

14 — Spriedums Komisija/Parlaments un Padome (C-427/12, EU:C:2014:170, 16. punkts un tajā minētā judikatūra).

38. Šim viedoklim es piekrītu.

39. Proti, apstrīdētās regulas 29. pants un II pielikums ir nodalāmi no visas regulas. Ja tiktu nospriests, ka šis pants un pielikums ir prettiesiski, šī regula tomēr nepārtrauktu radīt tiesiskas sekas, jo minētās regulas pārējām tiesību normām ir cits mērķis, nevis mērķis, kas ir izvirzīts minētajā pantā un pielikumā.

40. Tādējādi apstrīdētās regulas būtība ir izveidot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, lai paātrinātu ieguldījumus Eiropas komunikāciju tīklos [15]. Šajā nolūkā tajā ir paredzēti nosacījumi, metodes un procedūras, kā sniegt Savienības finansiālo palīdzību Eiropas komunikāciju tīkliem, lai atbalstītu kopīgu interešu projektus transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarē [16].

41. Savukārt apstrīdētās regulas 29. panta un II pielikuma mērķis ir vienīgi saskaņot regulā par dzelzceļa kravas pārvadājumiem paredzētos dzelzceļa kravas pārvadājumu koridorus, kā arī pamattīkla koridorus. Tādējādi to atcelšana nekādi negrozītu apstrīdētās regulas.

42. Tā kā apstrīdētās regulas 29. pants un II pielikums ir nošķirami no tās pārējās daļas, Apvienotās Karalistes prasība daļēji atcelt tiesību aktu, manuprāt, ir jāatzīst par pieņemamu.

V – **Par prasību**

43. Savas prasības pamatojumam Apvienotā Karaliste izvirza divus pamatus.

44. Savā pirmajā pamatā tā apgalvo, ka grozījumi, kuri regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem tās sākotnējās redakcijas pielikumā ir izdarīti ar apstrīdētās regulas 29. pantu un II pielikumu un kuru rezultātā tiek pagarināts sākotnējais dzelzceļa kravas pārvadājumu koridors Nr. 2, esot bijuši jāpieņem atbilstoši LESD 171. un 172. pantam, jo šie grozījumi sekmē LESD 170. pantā minēto mērķu sasniegšanu.

45. Savā otrajā pamatā Apvienotā Karaliste uzskata, ka, tā kā minētie grozījumi ir paredzēti LESD 170. pantā minēto mērķu sasniegšanai, sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru pagarinājumi, kuri esot "projekti, kas rada kopēju ieinteresētību" LESD 171. panta 1. punkta izpratnē, un kuri attiecoties uz Apvienotās Karalistes teritoriju, ir tikuši pieņemti, pārkāpjot LESD 172. panta otrajā daļā paredzēto prasību par attiecīgās dalībvalsts piekrišanu.

A – *Par pirmo pamatu saistībā ar nepareizu juridiskā pamata izvēli attiecībā uz sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 pagarinājumu*

1) Lietas dalībnieku argumenti

46. Apvienotā Karaliste apgalvo, ka sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 izmaiņas, kuras veiktas ar apstrīdētās regulas 29. pantu un II pielikumu un kuru rezultātā šis koridors tiek pagarināts līdz Glāzgovai, esot bijušas jāpieņem, pamatojoties uz LESD 172. pantu, kas ir ietverts LESD XVI sadaļā par Eiropas komunikāciju tīkliem.

15 — Skat. šīs regulas preambulas 2. apsvērumu.

16 — Skat. minētās regulas 1. pantu.

47. Proti, tā uzskata, ka sākotnējo kravas pārvadājumu koridoru pagarinājumi ir būtiski *TEN-T* izveidei un tādējādi arī sekmē LESD 170. un 171. pantā minēto mērķu sasniegšanu. Tas esot apstiprināts ar to, ka sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 pagarinājuma mērķis ir saskaņot pamattīkla koridoru ar šo koridoru, kas esot viens no *TEN-T* regulas mērķiem – un tātad esot viens no LESD 170. panta mērķiem – atbilstoši šīs regulas preambulas 46. apsvērumam, kurā norādīts, ka "pamattīkla koridoriem būtu jāatbilst dzelzceļa kravu koridoriem, kas izveidoti saskaņā ar regulu [par dzelzceļa kravas pārvadājumiem]". Šajā ziņā Apvienotā Karaliste arī norāda uz apstrīdētās regulas preambulas 16. apsvērumu, kurā ir paredzēts, ka, "lai samazinātu administratīvo slogu un lai dzelzceļa infrastruktūras attīstību un izmantošanu padarītu mērķtiecīgāku, vajadzības gadījumā būtu jānodrošina regulā [par dzelzceļa kravas pārvadājumiem] paredzēto dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru un šīs regulas I pielikuma I daļā paredzēto pamattīkla koridoru ģeogrāfiskā saskaņošana, ņemot vērā attiecīgo instrumentu mērķus".

48. Turklāt Apvienotā Karaliste uzskata, ka ar sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 izmaiņām tieši tiecas sasniegt LESD 170. panta 2. punkta mērķus, kurā ir paredzēts, ka "atvērtu un konkurētspējīgu tirgu sistēmā Savienības rīcības mērķis ir veicināt valstu komunikāciju tīklu savstarpēju savienošanu un savstarpēju izmantojamību, kā arī pieeju tādiem tīkliem".

49. Šajā ziņā Apvienotā Karaliste paskaidro, ka dzelzceļa kravas pārvadājumu koridori un pamattīkla koridori abi divi ir koordinācijas instrumenti, kuri tieši paredzēti, lai uzlabotu savstarpēju izmantojamību un pieeju valstu komunikāciju tīkliem. Šis arguments esot apstiprināts *TEN-T* regulas 48. panta 1. punktā, kurā ir noteikts, ka "nodrošina atbilstīgu saskaņošanu starp pamattīkla koridoriem un dzelzceļa kravu koridoriem, kā noteikts regulā [par dzelzceļa kravas pārvadājumiem], lai novērstu darbību dublēšanu, jo īpaši, gatavojot darba plānu vai veidojot darba grupas".

50. Turklāt, pat ja apzinās to, ka vairs nevar likumīgi apšaubīt juridisko pamatu, uz kuru pamatojoties ir tikusi pieņemta regula par dzelzceļa kravas pārvadājumiem, Apvienotā Karaliste apgalvo, ka šīs regulas galvenais mērķis ir saistīts ar LESD 170. panta 2. punkta mērķu sasniegšanu, kas turklāt esot paredzēts minētās regulas preambulas 5. apsvērumā, kurā norādīts, ka, "izveidojot starptautiskus dzelzceļa koridorus Eiropas dzelzceļa tīklam konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem, pa kuriem kravas vilcieni varēs kursēt labos apstākļos un viegli pāriet no viena iekšzemes tīkla uz citu, varētu uzlabot infrastruktūras izmantošanas nosacījumus".

51. Turklāt Apvienotā Karaliste uzskata, ka – pretēji tam, ko apgalvo Parlaments un Padome – nav jāizveido jauna dzelzceļa infrastruktūra, lai uz dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoriem tiktu attiecināti LESD 170. pantā izvirzītie mērķi, kas turklāt neesot arī pienākums *TEN-T* regulā par pamattīkla koridoru izveidi.

52. Visbeidzot, Apvienotā Karaliste uzskata, ka jautājums ir par to, vai pasākums, aplūkots kopumā, dominējoši ir kopējās transporta politikas pasākums vai tīkla pasākums, šeit pretstatot LESD 91. pantu un LESD 170. panta 2. punktu. Lai arī netiek noliegts, ka regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem mērķis ir sniegt ieguldījumu konkurētspējīgu un efektīvu dzelzceļa kravu pārvadājumu attīstībā, tādējādi īstenojot LESD 91. panta mērķus, šīs regulas izšķirošais mērķis patiesībā esot radīt tīklu, ko veido uzticami dzelzceļa kravas pārvadājumu koridori, kuri ir papildināti ar sadarbības mehānismiem starp infrastruktūras pārvaldītājiem, kas sekmējot *TEN-T* regulas un tāpat LESD 170. panta 2. punkta mērķu sasniegšanu.

53. Tādējādi LESD 172. pants esot specifiskāks juridiskais pamats nekā LESD 91. pants, un sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 izmaiņas esot bijušas jāpieņem atbilstoši pirmajam minētajam pantam.

54. Parlaments, Padome un Komisija uzskata, ka tas, ka apstrīdētās regulas apsvērumos vienīgi LESD 172. pants parādās kā juridiskais pamats, izriet no noteikumu par juridisko pamatu piemērošanas. Tādējādi Parlaments atgādina Tiesas judikatūru, kurā noteikts, ka Savienības tiesību akta juridiskā pamata izvēle ir jāpamato ar objektīvu informāciju, ko var pārbaudīt tiesā, tostarp it īpaši ar šī tiesību akta mērķi un saturu [17]. Tā min arī spriedumu Komisija/Padome [18], kurā Tiesa ir norādījusi, ka, "ja attiecīgajā tiesību akta pārbaudē tiek atklāts, ka tam ir divi mērķi vai divas sastāvdaļas, un ja vienu no tiem var atzīt par galveno vai izšķirošo, bet otram ir tikai palīgraksturs, tad šis tiesību akts ir jāpamato ar vienu juridisko pamatu, proti, ar to, ar ko ir saistīts galvenais vai izšķirošais mērķis vai sastāvdaļa" [19].

55. Tādējādi Parlaments, Padome un Komisija uzskata, ka atbilstoši apstrīdētās regulas 1. pantam tās galvenais un izšķirošais mērķis un sastāvdaļa ir sniegt Savienības finansiālo palīdzību Eiropas komunikāciju tīkliem un atbalstīt kopīgu interešu projektus, savukārt šīs regulas 29. pantam un II pielikumam, ar kuriem tiek izmainīts sākotnējais kravas pārvadājumu koridors Nr. 2, ir tikai sekundārs mērķis, proti, grozīt regulu par dzelzceļa kravas pārvadājumiem, lai saskaņotu pamattīkla koridorus ar sākotnējiem kravu pārvadājumu koridoriem. Patiesībā saskaņā ar Parlamenta un Padomes viedokli, ja būtu ticis pieņemts atsevišķs tiesību akts, lai pieņemtu šīs izmaiņas, juridiskais pamats būtu LESD 91. pants.

56. Turklāt es saprotu, ka saskaņā ar Parlamenta un Padomes viedokli koridoram, lai tas ietilptu *TEN-T*, ir jābūt projektam tādējādi, ka ir jābūt pienākumam mainīt esošo infrastruktūru vai radīt jaunu infrastruktūru, kas izskatāmajā lietā tā neesot. Proti, pienākums izveidot sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru dalībvalstīm neuzliek pienākumu būvēt jaunas dzelzceļa līnijas. Tas vienīgi pieprasa dalībvalstīm no savas puses nodrošināt labāku dzelzceļa kravas pārvadājumu koordināciju saistībā ar atsevišķām esošajām dzelzceļa līnijām un to labāku pārvaldību, it īpaši izmantojot vienas pieturas aģentūru. Padome no tā secina, ka tikai infrastruktūras izmantojums nevar tikt uzskatīts par "infrastruktūru" LESD 170. panta 1. punkta izpratnē.

57. Turklāt Parlaments uzskata, ka sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 izmaiņu iemesls, proti, atbilstošo pamattīkla koridoru saskaņošana ar šo koridoru, kas precizēta apstrīdētās regulas preambulas 16. apsvērumā, nekādi nepierāda, ka šie koridori ir saistīti un ka tie abi divi ir paredzēti, lai sasniegtu LESD 170. panta 2. punkta mērķus. Saskaņā ar tā viedokli šī saskaņošana ir domāta tikai tam, lai ar dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoriem racionalizētu infrastruktūras izmantošanu saistībā ar tās attīstību, izmantojot pamattīkla izveidi, it īpaši, lai samazinātu administratīvo slogu.

58. Parlaments norāda arī uz faktu, ka terminam "tīkls" regulā par dzelzceļa kravas pārvadājumiem ir funkcionāls raksturs. Saskaņā ar tā viedokli, ja ikviens tāds pasākums, kura rezultātā tiek uzlabota infrastruktūras izmantošana, kā tie, kuri ir paredzēti šajā regulā, varētu tikt kvalificēts par "pasākumu, kas attiecas uz *TEN-T*", tas ietvertu visus tādus ar transportu saistītos pasākumus šajā jomā kā pasākumi attiecībā uz drošību un maksas iekasēšanas standartiem. Tīkla pasākums attiecībā uz dzelzceļa transportu saskaņā ar *TEN-T* regulas 11.–13. pantu esot paredzēts vienīgi, lai izpildītu kritērijus saistībā ar transporta infrastruktūru, un tas veidojot pamatu, kas ļauj identificēt kopīgu interešu projektus.

17 — Spriedumi Komisija/Parlaments un Padome (C-411/06, EU:C:2009:518, 45. punkts un tajā minētā judikatūra), kā arī Parlaments/Padome (C-130/10, EU:C:2012:472, 42. punkts un tajā minētā judikatūra).

18 — C-137/12, EU:C:2013:675.

19 — 53. punkts.

59. Savukārt Padome norāda, ka regula par dzelzceļa kravas pārvadājumiem tika pieņemta, pamatojoties uz LESD 91. pantu, un ka tajā nav ietvertas pamatnostādnes attiecībā uz Eiropas komunikāciju tīkliem LESD 171. panta 1. punkta izpratnē. Tādējādi uz to pilnībā attiecoties kopējā transporta politika. Precīzāk, runājot par apstrīdētās regulas 29. pantu un II pielikumu, tā norāda, ka nepieciešamība nodrošināt dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru un pamattīkla koridoru ģeogrāfisko saskaņošanu neliek sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 izmaiņas iekļaut *TEN-T*.

60. Attiecībā uz Apvienotās Karalistes argumentu, ka, lai noteiktu, vai uz pasākumu attiecas LESD 170. pants, ir jāizvērtē, vai šis pasākums ir tīkla pasākums, pretstatot tam kopējās transporta politikas pasākumu, Padome uzskata, ka ir jāatsaucas uz *TEN-T* regulas 9. pantu un tajā minētajiem nosacījumiem. Tā arī atzīmē, ka šīs regulas 11.–13. pants attiecas uz infrastruktūras komponentiem, prasībām, kuras ir piemērojamas infrastruktūrai, un infrastruktūras attīstības prioritātēm. Līdz ar to pasākumam, kas attiecas uz *TEN-T*, ir jābūt pasākumam, kurš skar infrastruktūru.

61. Visbeidzot, Padome piebilst, ka regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem 11. pants, kas ietverts tās III nodaļā "Investīcijas kravu pārvadājumu koridorā", ir tikai pārvaldības vai koordinācijas instruments un tajā nav noteikts investēt dzelzceļa infrastruktūrā, tādējādi noraidot Apvienotās Karalistes argumentu, ka arī šajā regulā ir noteikti projekti, kuri ir atzīti par kopīgu interešu projektiem un par kuriem var saņemt saistībā ar *TEN-T* piešķirtos līdzekļus.

62. Komisija uzskata, ka apstrīdētās regulas 29. pants un II pielikums neietilpst tās materiālajā piemērošanas jomā. Tie veido regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem, kas pieņemta, pamatojoties uz LESD 91. pantu, formālu grozījumu. Līdz ar to šīs tiesību normas reglamentē šis pēdējais minētais pants.

63. Arī Komisija uzskata, ka tiesību normas par dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoriem galvenokārt ir koordinācijas un pārvaldības instrumenti, kuri ir vērsti uz to, lai dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi būtu konkurētspējīgāki. Līdz ar to uz tām esot attiecināma tikai kopējā transporta politika.

2) Mans vērtējums

64. Apvienotās Karalistes iesniegtais pirmais pamats ir saistīts ar būtisku procedūras noteikumu pārkāpumu LESD 263. panta otrās daļas izpratnē. Precīzāk, šī dalībvalsts uzskata, ka sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 pagarinājums sekmē LESD 170. panta mērķu sasniegšanu un ka izmaiņas, kas veiktas ar apstrīdētās regulas 29. pantu un II pielikumu, tādējādi esot bijušas jāizdara atbilstoši LESD 171. un 172. pantam.

65. Lai gan šī regula patiešām tika pieņemta, pamatojoties uz LESD 172. pantu, Parlaments un Padome, kurus atbalsta Komisija, uzskata, ka izmaiņām, kas izdarītas ar minētās regulas 29. pantu un II pielikumu attiecībā uz sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru Nr. 2, ir tikai sekundārs mērķis salīdzinājumā ar mērķi, ko tiecas sasniegt ar šo pašu regulu, un ka uz šo koridora pagarinājumu attiecas kopējā transporta politika. Tādējādi atbilstošais juridiskais pamats attiecībā uz šo vienu grozījumu būtu LESD 91. pants, ja uz to attiektos atsevišķs tiesību akts.

66. Tātad jautājums ir par to, vai uz sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru un pamattīkla koridoru ģeogrāfisko saskaņošanu attiecas kopējā transporta politika vai *TEN-T* politika. Šim jautājumam ir būtiska nozīme. Proti, ja Tiesa uzskatītu, ka atbilstošais juridiskais pamats patiešām ir LESD 172. pants, kļūda lēmumu pieņemšanas procedūras izvēlē varētu būt liegusi Apvienotajai Karalistei tās tiesības īstenot ietekmi uz pašu tiesību akta būtību, ciktāl LESD 172. panta otrajā daļā ir norādīts, ka par pamatnostādnēm un projektiem, kas rada kopēju ieinteresētību, saistībā ar Eiropas komunikāciju tīkliem ir jāsaņem attiecīgās dalībvalsts piekrišana, un ciktāl Apvienotā Karaliste nepiekrīt sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 pagarināšanai līdz Glāzgovai.

67. Jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru "Savienības akta juridiskā pamata izvēle ir jāpamato ar objektīvu informāciju, ko var pārbaudīt tiesā, tostarp it īpaši ar šī tiesību akta mērķi un saturu" [20]. "Šajā ziņā nav nozīmes juridiskajam pamatam, kas ir izvēlēts citu Savienības tiesību aktu pieņemšanā, kuriem attiecīgā gadījumā ir līdzīgas īpašības, jo akta juridiskais pamats ir jānosaka, ņemot vērā šim aktam piemītošo mērķi un saturu" [21].

68. Turklāt Tiesa atkārtoti ir nospriedusi, ka, "ja attiecīgajā tiesību akta pārbaudē tiek atklāts, ka tam ir divi mērķi vai divas sastāvdaļas, un ja vienu no tiem var atzīt par galveno vai izšķirošo, bet otram ir tikai palīgraksturs, tad šis tiesību akts ir jāpamato ar vienu juridisko pamatu, proti, ar to, ar ko ir saistīts galvenais vai izšķirošais mērķis vai sastāvdaļa" [22].

69. Tādēļ, ņemot vērā tieši šo judikatūru, ir jānosaka, vai, kā to apgalvo Apvienotā Karaliste, vienīgais atbilstošais juridiskais pamats attiecībā uz dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru pagarinājumiem, kuri izriet no apstrīdētās regulas 29. panta un II pielikuma, ir LESD 172. pants.

70. Šajā analīzē, pirmkārt, ir jāizvērtē LESD panti par kopējo transporta politiku un par Eiropas komunikāciju tīkliem. Otrkārt, ņemot vērā apstrīdētās regulas 29. panta un II pielikuma mērķi un saturu, būs jāpārbauda, vai Savienības darbība, kas paredzēta šajās tiesību normās, ietilpst vai neietilpst LESD 170. un nākamo pantu piemērošanas jomā.

a) Kopējā transporta politika un Eiropas komunikāciju tīkli

71. Saskaņā ar LESD 90. pantu attiecībā uz transporta nozari Līguma mērķus īsteno ar kopēju transporta politiku. Starp šiem mērķiem LES 3. panta 3. punktā ir norādīts, ka "Savienība izveido iekšējo tirgu. Savienības darbība ir vērsta uz to, lai panāktu stabilu Eiropas attīstību, kuras pamatā ir līdzsvarota ekonomiskā izaugsme un cenu stabilitāte, sociālā tirgus ekonomika ar augstu konkurētspēju, kuras mērķis ir panākt pilnīgu nodarbinātību un sociālo attīstību, kā arī vides augsta līmeņa aizsardzību un tās kvalitātes uzlabošanu. Tā veicina zinātnes un tehnikas attīstību".

72. LESD 91. panta 1. punkta a) un b) apakšpunkts tieši ir paredzēti, lai sasniegtu šo mērķi izveidot iekšējo tirgu, nosakot pamatnostādnes Savienības likumdevējam šajā ziņā. Tādējādi šajā tiesību normā ir paredzēts, ka Savienības likumdevējs nosaka "kopīgus noteikumus, ko piemēro starptautiskiem pārvadājumiem uz kādu dalībvalsti vai no tās, vai cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm", un "nosacījumus, ar kādiem pārvadātāji, kas nav attiecīgās dalībvalsts rezidenti, tajā drīkst sniegt pārvadāšanas pakalpojumus".

20 — Spriedumi Apvienotā Karaliste/Padome (C-81/13, EU:C:2014:2449, 35. punkts un tajā minētā judikatūra), kā arī Spānija/Padome (C-147/13, EU:C:2015:299, 68. punkts un tajā minētā judikatūra).

21 — Spriedums Apvienotā Karaliste/Padome (C-81/13, EU:C:2014:2449, 36. punkts un tajā minētā judikatūra).

22 — Spriedums Komisija/Parlaments un Padome (C-43/12, EU:C:2014:298, 30. punkts un tajā minētā judikatūra).

73. Minētā tiesību norma Savienības likumdevējam sniedz pamatu, kas nepieciešams pakalpojumu liberalizācijas un atvērtības konkurencei īstenošanai transporta nozarē [23]. Tādējādi tajā ir reglamentēti konkurences nosacījumi un Savienības iekšējā tirdzniecība. Dzelzceļa nozarē, piemēram, tās ir trīs secīgas tiesību aktu paketes, kuras ir ļāvušas pakāpeniski liberalizēt pakalpojumus un atvērt tos konkurencei [24].

74. Savukārt LESD 91. panta 1. punkta c) un d) apakšpunkts attiecas uz pasākumiem, kuriem ir nekomerciāls raksturs. Tādējādi saskaņā ar šo tiesību normu Savienības likumdevējs nosaka pasākumus, kas pastiprina transporta drošību, kā arī citus attiecīgus noteikumus. Runājot par transporta drošību, es varu minēt Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 20. decembra Direktīvu 2006/126/EK par vadītāju apliecībām [25] vai arī – upju transporta jomā – Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 6. maija Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem [26].

75. Runājot par "citiem attiecīgiem noteikumiem", Tiesai ir bijusi iespēja precizēt šī jēdziena piemērojamību savā spriedumā *Schumalla* [27]. Tādējādi tā ir nospriedusi, ka Savienības iestādēm ir plašas likumdošanas pilnvaras, lai pieņemtu attiecīgus kopīgus noteikumus kopējās transporta politikas jomā [28]. It īpaši no šī sprieduma izriet, ka kopīgie noteikumi, kuri sekmē tādu atšķirību likvidēšanu, kas pēc sava rakstura var būtiski kropļot konkurenci transporta nozarē, ir uzskatāmi par "attiecīgiem" kopējās transporta politikas izveidošanai LESD 91. panta 1. punkta d) apakšpunkta izpratnē [29]. Pamatojoties uz šo tiesību normu, Savienības likumdevējs ir noteicis pasākumus it īpaši nodokļu un sociālajā jomā [30].

76. Attiecībā uz LESD 170. pantu – tā mērķis ir izveidot un attīstīt Eiropas komunikāciju tīklus, lai atbilstoši attiecīgi LESD 26. un 174. pantam palīdzētu izveidot iekšējo tirgu, kā arī stiprinātu ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju. Tāpat LESD 170. pantā ir precizēts, ka Eiropas komunikāciju tīkli ir paredzēti, lai ļautu Savienības pilsoņiem, uzņēmējiem, kā arī reģionālām un vietējām kopienām pilnīgi izmantot priekšrocības, ko dod telpa bez iekšējām robežām.

77. Tādējādi Eiropas komunikāciju tīklu, it īpaši *TEN-T*, izveidei un attīstībai ir jāļauj savā starpā saistīt valstu komunikāciju tīklus, lai novērstu visus šķēršļus saistībā ar preču brīvu apriti un personu brīvu pārvietošanos. Bieži vien šie šķēršļi ir ģeogrāfiski, piemēram, Alpu gadījumā starp Franciju un Itāliju, vai tehniski, piemēram, dažādu valstu signalizācijas un ātruma kontroles sistēmu esamība attiecībā uz dzelzceļa transportu, kas ļauj vilcieniem reaģēt uz signāliem, kuri nosūtīti pa zemi. Šādi šķēršļi pavisam noteikti ierobežo iekšējā tirgus izveidi.

23 — Skat. spriedumu Parlaments/Padome (13/83, EU:C:1985:220, 62. punkts).

24 — Pirmā tiesību aktu pakete dzelzceļa nozarē ietver Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvu 2001/12/EK, ar ko groza Direktīvu 91/440 (OV L 75, 1. lpp.), Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvu 2001/13/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu (OV L 75, 26. lpp.), un Direktīvu 2001/14. Otrā tiesību aktu pakete dzelzceļa nozarē ietver Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regulu (EK) Nr. 881/2004 par Eiropas Dzelzceļa aģentūras izveidošanu (Aģentūras regula) (OV L 164, 1. lpp.) un Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīvu 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14 grozījumiem (OV L 164, 44. lpp.). Trešā tiesību aktu pakete dzelzceļa nozarē ietver Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Direktīvu 2007/58/EK, ar ko groza Direktīvu 91/440 un Direktīvu 2001/14 (OV L 315, 44. lpp.), un Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Direktīvu 2007/59/EK par to vilcienu vadītāju sertifikāciju, kuri vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā (OV L 315, 51. lpp.). Ir arī jāmin Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīva 2012/34/ES, ar ko izveido Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 32. lpp.).

25 — OV L 403, 18. lpp.

26 — OV L 163, 1. lpp.

27 — 97/78, EU:C:1978:211.

28 — 4. punkts. Skat. arī spriedumu Spānija un Somija/Parlaments un Padome (C-184/02 un C-223/02, EU:C:2004:497, 29. punkts).

29 — Skat. spriedumus *Schumalla* (97/78, EU:C:1978:211, 6. punkts), kā arī Spānija un Somija/Parlaments un Padome (C-184/02 un C-223/02, EU:C:2004:497, 40. punkts).

30 — Skat. it īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 17. jūnija Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (OV L 187, 42. lpp.) un Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 11. marta Direktīvu 2002/15/EK par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi (OV L 80, 35. lpp.).

78. Attiecībā uz LESD 174. pantā minēto mērķu sasniegšanu es atgādinu, ka tā pirmajā un otrajā daļā ir paredzēts, ka, "lai veicinātu tās vispārēju harmonisku attīstību, Savienība izstrādā un veic darbības, kas stiprina tās ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju", un ka "Savienība jo īpaši tiecas mazināt būtiskas dažādu reģionu attīstības līmeņa atšķirības un vismazāk attīstīto reģionu atpalicību". Savā paziņojumā par teritoriālo kohēziju [31] Komisija paskaidro, ka tās "uzdevums ir panākt harmonisku attīstību visās [Savienības] vietās un nodrošināt, ka iedzīvotāji var optimāli izmantot attiecīgo teritoriju resursus. Kohēzija ir instruments, ar kura palīdzību, izmantojot teritoriālās daudzveidības priekšrocības, var panākt ilgtspējīgu attīstību visā ES" [32].

79. *TEN-T* jomā tas izpaužas tādējādi, ka harmoniski tiek attīstīts Eiropas tīkls, lai piedāvātu uzņēmējiem un tīkla lietotājiem pieeju inovatīvām, efektīvām un konkurētspējīgām infrastruktūrām visos Savienības reģionos [33]. Tātad *TEN-T* ir būtiska loma visas Savienības harmoniskā attīstībā, jo tas ļaus īstenot uzņēmēju mobilitāti apstākļos, kuriem ir jābūt optimāliem, lai nodrošinātu labāku saimnieciskās darbības sadali visā Savienības teritorijā [34]. Tas ļaus Savienības visnošķirtākos reģionus sasaistīt ar centrālajiem un urbanizētajiem reģioniem. Tādējādi tas ir instruments, kas kalpo Savienības uzņēmējiem un pilsoņiem. Šajā ziņā Eiropas komunikāciju tīkliem paredzētās sadaļas vieta LESD, manuprāt, nav neitrāla, jo tā atrodas tieši aiz patērētāju aizsardzībai veltītās XV sadaļas un pirms XVII sadaļas, kura attiecas uz rūpniecību.

80. Savā Zaļajā grāmatā par *TEN-T* [35] Komisija paskaidro, ka "transporta politikas mērķis ir veicināt ekonomiski un ekoloģiski efektīvus, drošus un uzticamus transporta pakalpojumus gan iekšējā tirgū, gan aiz tā robežām" [36]. Attiecībā uz *TEN-T* politiku – tai "ir jānodrošina tas, ka šie transporta pakalpojumi ir lietderīgi, ka to pamatā ir integrēta un inovatīva infrastruktūra, kas atbilst tehnoloģiju attīstībai enerģētikas, infrastruktūras un [dažādu transporta veidu] transportlīdzekļu nozarēs" [37].

81. Tādējādi, ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, jautājums ir par to, vai apstrīdētās regulas 29. pants un II pielikums ir tikai instrumenti, kuri galvenokārt vai pat ekskluzīvi paredzēti iekšējā tirgus izveidei, vai arī tie pārsniedz šo mērķi un, konkrētāk, ir vērsti uz visas Savienības harmonisku attīstību.

b) Vai sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru pagarinājums ietilpst LESD 170. un nākamo pantu piemērošanas jomā?

82. Apstrīdētās regulas 29. pants un II pielikums iekļaujas tajā. Šīs regulas mērķis ir izveidot finanšu instrumentu, kurš paredzēts, lai finansētu kopīgu interešu projektus saskaņā ar Eiropas komunikāciju tīklu politiku [38]. It īpaši atbilstoši tās preambulas 2. apsvērumam tās mērķis ir paātrināt ieguldījumus Eiropas komunikāciju tīklos un piesaistīt publiskā un privātā sektora finansējumu.

31 — Skat. Komisijas paziņojumu Padomei, Eiropas Parlamentam, Reģionu komitejai un Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai – Zaļā grāmata par teritoriālo kohēziju – Teritoriālās daudzveidības priekšrocību izmantošana (COM(2008) 616, galīgā redakcija).

32 — 1. punkts, 3. lpp.

33 — Skat. it īpaši *TEN-T* regulas preambulas 2.–5. apsvērumu.

34 — Savā iepriekš minētajā paziņojumā par teritoriālo kohēziju Komisija norāda, ka "transporta politika ir acīmredzami saistīta ar teritoriālo kohēziju, jo tā ietekmē saimnieciskās darbības koncentrēšanās vietas un iedzīvotāju izvietojumu. Tā ir īpaši nozīmīga, uzlabojot transporta savienojumus ar mazāk attīstītajiem reģioniem, kā arī to iekšējos savienojumus" (3.1. punkts, 10. lpp.).

35 — *TEN-T*: politikas pārskats – Ceļā uz integrētāku Eiropas transporta tīklu, kas sekmētu kopējās transporta politikas īstenošanu (COM(2009) 44, galīgā redakcija).

36 — 1. punkts, 3. lpp.

37 — Turpat.

38 — Skat. minētās regulas 1. un 3. pantu.

83. Šajā nolūkā apstrīdētajā regulā ir precizēti mērķi katrā minētajā jomā. Piemēram, transporta jomā šīs regulas 4. panta 2. punktā ir norādīts, ka ieviestais finanšu instruments atbalsta kopīgu interešu projektus, kuru mērķis it īpaši ir novērst problemātiskos posmus, uzlabot dzelzceļa savstarpējo izmantojamību, veidot savienojumus trūkstošajos posmos un, jo sevišķi, uzlabot pārrobežu posmus. Turklāt minētajā regulā ir noteikts budžets konkrētam laikposmam [39] un definēti dažādi finansiālās palīdzības veidi, kā arī finanšu noteikumi, kas ir nepieciešami to īstenošanai [40].

84. Apstrīdētās regulas 29. pants ir ietverts šīs regulas pēdējā sadaļā, kas ir veltīta vispārējiem un nobeiguma noteikumiem. Vienīgi minētās regulas preambulas 16. apsvērums man palīdz saprast iemeslu, kādēļ Savienības likumdevējs ir iekļāvis šo 29. pantu apstrīdētajā regulā. Tādējādi šajā 16. apsvērumā ir norādīts, ka, "lai samazinātu administratīvo slogu un lai dzelzceļa infrastruktūras attīstību un izmantošanu padarītu mērķtiecīgāku, vajadzības gadījumā būtu jānodrošina regulā [par dzelzceļa kravas pārvadājumiem] paredzēto dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru un [apstrīdētās regulas] I pielikuma I daļā paredzēto pamattīkla koridoru ģeogrāfiskā saskaņošana, ņemot vērā attiecīgo instrumentu mērķus".

85. Tātad apstrīdētās regulas 29. panta un II pielikuma mērķis ir mainīt sākotnējos dzelzceļa kravas pārvadājumu koridorus, lai tos padarītu par atbilstošiem iepriekš definētiem pamattīkla koridoriem transporta nozarē, kuri ir paredzēti šīs regulas I pielikuma I daļā.

86. Tomēr šis konstatējums vien man neļauj atrisināt jautājumu par to, vai uz šīm tiesību normām ir vai nav attiecināma LESD 170. panta piemērošanas joma. Tā kā minētās tiesību normas ir paredzētas, lai grozītu regulu par dzelzceļa kravas pārvadājumiem tās sākotnējā redakcijā, ir jāņem vērā šīs regulas mērķis un saturs, lai noteiktu, vai sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru pagarinājums, kāds tas ir ticis īstenots ar apstrīdētās regulas 29. pantu un II pielikumu, būtu bijis jāpieņem atbilstoši LESD 172. pantam.

87. Lai gan regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem nosaukums varētu likt domāt, ka tās vienīgais vai galvenais mērķis ir uzlabot iekšējo tirgu dzelzceļa jomā, šo tiesību normu izskatīšana patiesībā pierāda, ka tā pārsniedz vienkāršu šī transporta veida nozares iekšējā tirgus nosacījumu saskaņošanu.

88. Vispirms atzīmēšu, ka šīs regulas preambulas 3. apsvērumā ir norādīts, ka, "lai starptautiskie un iekšzemes dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumi [..] spētu konkurēt ar citiem transporta veidiem, tiem jābūt pieejamai kvalitatīvai un pietiekami finansētai dzelzceļa infrastruktūrai, tas ir, tādai, kura ļauj sniegt labus kravas transporta pakalpojumus komercātruma un kustības grafika ziņā, un uzticamai dzelzceļa infrastruktūrai". Lai tieši optimizētu dzelzceļa tīkla lietošanu un nodrošinātu tā uzticamību, regulā par dzelzceļa kravas pārvadājumiem ir noteiktas "papildu procedūras infrastruktūras pārvaldītāju sadarbības stiprināšanai saistībā ar starptautisko vilcienu ceļu piešķiršanu kravas vilcieniem" [41].

89. Savukārt minētās regulas preambulas 5. apsvērumā ir uzsvērta nepieciešamā valstu infrastruktūru savstarpējā izmantojamība. Tādējādi tajā ir paredzēts, ka, "izveidojot starptautiskus dzelzceļa koridorus Eiropas dzelzceļa tīklam konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem, pa kuriem kravas vilcieni varēs kursēt labos apstākļos un viegli pāriet no viena iekšzemes tīkla uz citu, varētu uzlabot infrastruktūras izmantošanas nosacījumus". Tāpat regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem preambulas 9. apsvērumā ir uzsvērta nepieciešamā un svarīgā esošo dzelzceļa infrastruktūru savstarpējā savienošana, attīstot dzelzceļa kravas pārvadājumu koridorus.

39 — Skat. apstrīdētās regulas 5. pantu.

40 — Skat. šīs regulas II–V nodaļu.

41 — Skat. šīs regulas preambulas 4. apsvērumu.

90. Šīs regulas 1. pantā ir norādīts, ka tās mērķis ir paredzēt "noteikumus, kā izveidot un organizēt starptautiskus dzelzceļu koridorus konkurētspējīgiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem, lai attīstītu Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem". Šajā nolūkā tajā ir izklāstīti "kravu pārvadājumu koridoru atlases, organizācijas, pārvaldības un indikatīvas ieguldījumu plānošanas noteikumi".

91. Tādējādi dalībvalstis ir izraudzījušās vairākus sākotnējos dzelzceļa kravas pārvadājumu koridorus, un tie ir iekļauti minētās regulas pielikumā [42]. Starp šiem koridoriem ir atrodams sākotnējais dzelzceļa kravas pārvadājumu koridors Nr. 2, kas pēc grozījuma ar apstrīdēto regulu ir kļuvis par "Ziemeļjūras – Vidusjūras" koridoru. Citi dzelzceļa kravas pārvadājumu koridori vēlāk var tikt atlasīti un izmainīti saskaņā ar regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem 4.–6. pantā paredzēto procedūru.

92. Šīs regulas 8. pantā ir paredzēts, ka katram kravas pārvadājumu koridoram attiecīgās dalībvalstis izveido valdi, kā arī attiecīgās infrastruktūras pārvaldītāji izveido apsaimniekotājvaldi. Šīs valdes ir atbildīgas par attiecīgā kravas pārvadājumu koridora attīstību saskaņā ar īstenošanas plānu, kuru izstrādā apsaimniekotājvalde atbilstoši minētās regulas 9. pantam.

93. Saskaņā ar regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem 11. pantu apsaimniekotājvaldei arī ir jāizstrādā un regulāri jāpārskata investīciju plāns dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora infrastruktūrai, un tas ir jāiesniedz valdei apstiprināšanai. Šajā plānā it īpaši ir ietverts tādu projektu saraksts, kuri ir paredzēti, lai kravas pārvadājumu koridorā paplašinātu, atjaunotu vai pārveidotu dzelzceļa infrastruktūru un saistītās iekārtas, vai vēl plāns par savstarpēji izmantojamu sistēmu ieviešanu kravu pārvadājumu koridorā [43].

94. Turklāt saskaņā ar minētās regulas 13. pantu apsaimniekotājvaldei, kas atbild par kravas pārvadājumu koridoru, ir jāizveido vienas pieturas aģentūra, kas attiecīgajiem uzņēmējiem dod iespēju iesniegt pieteikumus par vilcienu ceļu [44] vienā vietā attiecībā uz maršrutu, kurš atrodas dažādu dalībvalstu teritorijā.

95. Iepriekš sagatavoto starptautisko vilcienu ceļu izveidošanu veic dažādi attiecīgās infrastruktūras pārvaldītāji, ņemot vērā tirgus vajadzības pēc jaudas vajadzību izvērtēšanas [45].

96. Tādējādi es atzīmēju, ka regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem mērķis ir saskaņoti un koordinēti izveidot un attīstīt dzelzceļa kravas pārvadājumu koridorus, kuros piedalās visi attiecīgās nozares dalībnieki vai par kuriem notiek apspriedes ar tiem.

97. Šīs regulas 2. panta 2. punkta a) apakšpunktā kravas pārvadājumu koridors ir definēts kā "visas izraudzītās dzelzceļa līnijas, tostarp dzelzceļa prāmju līnijas, dalībvalstīs vai starp dalībvalstīm un attiecīgā gadījumā Eiropas trešās valstīs, kas savieno galvenajā maršrutā izvietotus divus vai vairākus terminālus un attiecīgā gadījumā apvedceļus un to pievienošanai nepieciešamos posmus, tostarp dzelzceļa infrastruktūru un iekārtas un attiecīgos dzelzceļa pakalpojumus saskaņā ar Direktīvas 2001/14 5. pantu".

98. Izvēle attīstīt Eiropas dzelzceļa tīklu, izveidojot kravu pārvadājumu koridorus, nav nenozīmīga. Proti, koridora koncepcijas pamatā ir daudzu tādu rādītāju un iezīmju ņemšana vērā, kuri nodrošina teritorijas harmonisku attīstību. Koridors ir ticis definēts, piemēram, kā "zona, kuras apmērs ir atkarīgs no izmantotajiem rādītājiem: ģeogrāfiskajiem apstākļiem, iedzīvotāju blīvuma, kultūras kritērijiem,

42 — Skat. regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem 3. pantu.

43 — Skat. šīs regulas 11. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktu.

44 — Vilcienu ceļš ir zona, kurā ir iespējams izvietot noteiktu skaitu vilcienu ar līdzīgu ātrumu, kuri ļoti ātri seko cits citam no viena punkta uz citu noteiktā brīdī. Citiem vārdiem sakot, runa ir par jaudas piešķiršanu infrastruktūrai vilcienu kustībai starp diviem dzelzceļa tīkla punktiem.

45 — Skat. regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem 14. pantu.

ietekmes jomām, institucionālajām struktūrām, politiskajiem uzskatiem u.t.t."[46]. Šis termins "koridors" ļauj "identificēt transporta maršrutus [..], aprakstīt iekšzemes teritoriju pieejamības uzlabošanas procesus [..], pamatot piekļuvi resursiem [..], raksturot savstarpēji atkarīgu pilsētu mezglu punktu tīklu, parādot vērā ņemamās pārvietošanās, savienojumus un apmaiņas savā starpā [..], vai vēl aprakstīt ceļus dažādu ģeogrāfisko mērogu kontekstā"[47].

99. Es neapšaubu to, ka regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem mērķis, izveidojot dzelzceļa kravas pārvadājumu koridorus, ir uzlabot iekšējā tirgus darbību dzelzceļa transporta nozarē. Turklāt šajā nozarē, kas kopš Otrā pasaules kara beigām piedzīvo norietu, viss Savienības tiesiskais regulējums, kas tika pieņemts, ir bijis tāpēc, lai aktivizētu minēto nozari, kas ir pasliktinājusies salīdzinājumā ar autopārvadājumiem, jūras vai gaisa pārvadājumiem.

100. Tomēr šīs regulas satura analīze man liek domāt, ka tās mērķis ir līdzsvaroti un saskanīgi apkalpot Savienības teritoriju, ņemot vērā attiecīgo dalībnieku īpašās vajadzības gan ekonomisko, gan sociālo vajadzību līmenī[48]. Minētās regulas 4. pants šajā ziņā ir īpaši skaidrs. Tas uzliek pienākumu ņemt vērā vairākus kritērijus citu kravas pārvadājumu koridoru izveidē. Šo koridoru atlase ir jāveic, ņemot vērā it īpaši to, ka kravas pārvadājumu koridors šķērso vismaz trīs dalībvalstu teritoriju vai divu dalībvalstu teritoriju, ja attālums starp terminālim šajā kravas pārvadājumu koridorā pārsniedz 500 kilometrus, attiecīgā kravas pārvadājumu koridora saskaņotību ar *TEN-T*, *ERTMS* koridoriem un/vai *RNE* noteiktajiem koridoriem, *TEN-T* prioritāro projektu[49] integrāciju kravu pārvadājumu koridorā vai vēl līdzsvaru starp sociālām un ekonomiskām izmaksām un ieguvumiem, ko dod kravas pārvadājumu koridora izveide[50].

101. Tādējādi regula par dzelzceļa kravas pārvadājumiem, manuprāt, atbilst diviem Eiropas komunikāciju tīklu politikas mērķiem, kuri minēti LESD 170. pantā, proti, izveidot vai nodrošināt iekšējā tirgus darbību (LESD 26. pants) un veicināt harmonisku attīstību visā Savienībā, stiprinot ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju (LESD 174. pants).

102. Turklāt šķiet, ka Savienības likumdevējs pats bija atsaucies uz to, ka dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru izveide piedalās *TEN-T* attīstībā. Tādējādi sagatavošanas darbu, kuru rezultātā tika pieņemta šī regula, dokumentā var lasīt, ka kravu pārvadājumu koridors ļauj izmantot starptautisku un iekšzemes kravu pārvadājumu pakalpojumus vismaz divu dalībvalstu teritorijā un ka tam ir īpašība ietilpt *TEN-T*[51].

103. Viens no Parlamenta, Padomes un Komisijas argumentiem ir apgalvojums, ka regula par dzelzceļa kravas pārvadājumiem nevar ietilpt LESD 170. un nākamo pantu piemērošanas jomā, jo ir nepieciešams, lai attiecīgā tiesību akta mērķis būtu izveidot jaunas dzelzceļa infrastruktūras.

104. Šim viedoklim es nepiekrītu.

46 — Skat. Debrie, J., un Comtois, C., "Une relecture du concept de corridors de transport: illustration comparée Europe/Amérique du Nord", *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, Nr. 58/2010, 127. lpp., it īpaši 2.1.1. punkts, 128. lpp.

47 — Turpat.

48 — Komisijas ideja tās priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem (COM(2008) 852, galīgā redakcija) it īpaši bija "izveidot transporta sistēmu, kas kalpotu [Savienības] iedzīvotājiem un uzņēmumiem un būtu iespējami nekaitīga videi un maksimāli efektīva" (1.1. punkts).

49 — Jānorāda, ka jēdziens "prioritāri projekti", kas ir izmantots regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem 4. panta c) punktā, tika aizstāts atbilstoši *TEN-T* regulas 58. panta 2. punktam. Pēdējā minētajā normā ir norādīts: "Atsauces uz "prioritāriem projektiem", kā minēts [Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija] Lēmuma Nr. 661/2010/ES [par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (OV L 204, 1 lpp.)] III pielikumā, saprot kā atsauces uz "pamattīklu", kā tas noteikts šajā regulā."

50 — Skat. šīs regulas 4. panta a)–d) punktu.

51 — Skat. priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, kas minēts 48. zemsvītras piezīmē (13. lpp.); Parlamenta dokumentus A7-0162/2010 (47. lpp.) un P6_TA(2009)0285 (7. lpp.), kā arī Padomes dokumentu 11069/5/09 REV 5 ADD 1.

105. Vispirms nekas šajā regulā man neļauj secināt, ka dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru izveidei, kā arī pasākumiem, kas veicina to efektīvu pārvaldību un izmantošanu, nav nepieciešama nekāda fiziskas infrastruktūras izveide. Manuprāt, šādas izveides izmantošana var būt pat vajadzīga, lai īstenotu dalībvalstu infrastruktūru savstarpēju izmantojamību, kas, es atgādināšu, ir paredzēta ar šo koridoru izveidi [52], jo savstarpēja izmantojamība ir definēta kā "infrastruktūras spēja, tostarp visi reglamentējošie, tehniskie un darbības nosacījumi, transporta veidā garantēt drošu un netraucētu transportlīdzekļu kustību, lai panāktu atbilstību prasītajiem minētās infrastruktūras vai transporta veida veiktspējas līmeņiem" [53].

106. Tāpat arī šis nosacījums par jaunas fiziskas infrastruktūras izveidi nekādi neizriet no LESD 170. un 171. panta formulējuma.

107. LESD 170. panta 1. punktā ir norādīts, ka Savienība palīdz izveidot un attīstīt Eiropas komunikāciju tīklus transporta, telekomunikāciju un enerģētikas infrastruktūru jomā. Eiropas komunikāciju tīklu izveide obligāti neparedz jaunas infrastruktūras izveidi un daļēji var balstīties uz jau esošajām valstu infrastruktūrām. To apstiprina *TEN-T* regulas preambulas attiecīgi 7. un 8. apsvērums, kuros ir norādīts, ka "[*TEN-T*] lielā mērā ietilpst esošā infrastruktūra" un ka "[šis *TEN-T*] būtu jāattīsta, veidojot jaunu transporta infrastruktūru, *atjaunojot un modernizējot esošo infrastruktūru* un īstenojot pasākumus tās resursu ziņā efektīvas izmantošanas veicināšanai" [54].

108. Turklāt saskaņā ar LESD 170. panta 2. punktu Savienības rīcības mērķis ir veicināt valstu komunikāciju tīklu savstarpēju savienošanu un savstarpēju izmantojamību, kā arī pieeju tādiem tīkliem. Manuprāt, šeit nepārprotami runa ir par esošajiem valstu komunikāciju tīkliem, kuri ir jāsavieno savā starpā un ir jāpadara par savstarpēji izmantojamiem.

109. Visbeidzot LESD 171. panta 1. punkta otrajā daļā ir paredzētas darbības, kas skaidri ir vērstas uz tīklu savstarpēju izmantojamību, uzsverot tehniskos standartus. Šīs darbības obligāti neprasa jaunas infrastruktūras izveidi. Turklāt dzelzceļa savstarpējā izmantojamība ir viens no Savienības pamatnostādnēs minētajiem mērķiem, kas ir definēts *TEN-T* regulā. Proti, tās preambulas 2. apsvērumā var lasīt, ka "dzelzceļa savstarpējo izmantojamību varētu veicināt, izmantojot inovatīvus risinājumus, kuru mērķis ir uzlabot saderību starp sistēmām, piemēram, borta iekārtas un dažāda platuma sliežu ceļus". Lai gan attiecībā uz šo pēdējo sistēmu, bez šaubām, ir jāveic būvdarbi saistībā ar sliedēm un tātad saistībā ar pašu dzelzceļa infrastruktūru, turpretī tas tā nav attiecībā uz borta iekārtām. Turklāt šīs regulas preambulas 5. apsvērumā ir norādīts, ka "Baltajā grāmatā [55] ir pausts aicinājums ieviest ar transportu saistītas informācijas un sakaru tehnoloģijas, lai nodrošinātu uzlabotu un integrētu satiksmes vadību un lai vienkāršotu administratīvās procedūras, pateicoties uzlabotai kravu loģistikai, kravu izsekošanai un lokalizēšanai, kā arī optimizētiem grafikiem un satiksmes plūsmām. Tā kā *šie pasākumi veicinātu transporta infrastruktūras efektīvu pārvaldību un izmantošanu, tie būtu jāiekļauj [minētās] regulas darbības jomā*" [56].

110. Tādējādi *TEN-T* regulas 2. panta 1. punktā it īpaši ir precizēts, ka *TEN-T* ietilpst transporta infrastruktūra un telemātikas lietojumprogrammas, kā arī pasākumi, ar ko sekmē šādas infrastruktūras efektīvu pārvaldību un izmantojumu un nodrošina ilgtspējīgu un efektīvu transporta pakalpojumu izveidi un darbību. No minētā izriet, ka pasākumi, kuros nav paredzēta jaunas fiziskas infrastruktūras izveide jaunu dzelzceļa līniju izpratnē, tomēr ietilpst šīs regulas, kas veltīta *TEN-T*, piemērošanas jomā.

52 — Skat. minētās regulas preambulas 5. apsvērumu.

53 — Skat. *TEN-T* regulas 3. panta o) punktu.

54 — Mans izcēlums.

55 — Komisijas Baltā grāmata, kuras nosaukums ir "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu - virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" (COM(2011) 144, galīgā redakcija/2)

56 — Mans izcēlums.

111. Ja būtu nepieciešams, lai Savienības tiesību aktā būtu paredzēta jaunas infrastruktūras izveide, lai to varētu iekļaut LESD 170. panta piemērošanas jomā, tas, manuprāt, ievērojami ierobežotu iespējas pieņemt šādus tiesību aktus ne tikai transporta nozarē, bet arī telekomunikāciju un enerģētikas nozarē, proti, citās nozarēs, kuras ir piederīgas Eiropas komunikāciju tīkliem. Eiropas komunikāciju tīkli, kuri ietilpst transporta, telekomunikāciju un enerģētikas nozarē, neaprobežojas tikai ar fizisko infrastruktūru. Tie ietver visus pasākumus, ar kuriem var sasniegt LESD 170. panta mērķus.

112. Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, es uzskatu, ka sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru pagarinājums, kāds tas ir paredzēts apstrīdētās regulas 29. pantā un II pielikumā, ietilpst LESD 170. panta saistībā ar Eiropas komunikāciju tīkliem piemērošanas jomā.

113. Līdz ar to pirmais pamats saistībā ar nepareizu juridiskā pamata izvēli attiecībā uz sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 pagarinājumu ir pamatots.

114. Tagad man atliek noteikt, vai saistībā ar šī pagarinājuma izveidi Savienības likumdevējam būtu bijis jāprasa Apvienotās Karalistes piekrišana atbilstoši LESD 172. panta otrajai daļai.

B – *Par otro pamatu saistībā ar LESD 172. panta otrās daļas pārkāpumu prasības par attiecīgās dalībvalsts piekrišanu neievērošanas dēļ*

115. Savā otrajā pamatā Apvienotā Karaliste apgalvo, ka sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 pagarinājums ir ticis pieņemts, pārkāpjot LESD 172. panta otro daļu, ciktāl šajā tiesību normā ir paredzēts, ka "par pamatnostādnēm un projektiem, kas rada kopēju ieinteresētību un attiecas uz kādas dalībvalsts teritoriju, jāsaņem attiecīgās dalībvalsts piekrišana".

1) Lietas dalībnieku argumenti

116. Apvienotā Karaliste izvirza divus argumentus sava otrā pamata atbalstam, proti, ka sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 pagarinājums ir kopīgu interešu projekts un ka tas attiecas uz Apvienotās Karalistes teritoriju.

a) Sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 pagarinājums ir kopīgu interešu projekts

117. Apvienotā Karaliste uzskata, ka izmaiņas, kas izriet no apstrīdētās regulas 29. panta un II pielikuma, ir "projekti, kas rada kopēju ieinteresētību" LESD 172. panta otrās daļas izpratnē. Tādējādi šīs izmaiņas, kuru mērķis ir paplašināt sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru Nr. 2, esot tikušas noteiktas to pamatnostādņu ietvaros, kuras izstrādātas *TEN-T* politikas īstenošanai. It īpaši *TEN-T* regulas preambulas 46. apsvērumā un apstrīdētās regulas 16. apsvērumā, kuros norādīts, ka pamattīkla koridori būtu jāsaskaņo ar dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoriem, kas izveidoti atbilstoši regulai par dzelzceļa kravas pārvadājumiem, esot pausta šāda pagarinājuma nepieciešamība. Turklāt Apvienotā Karaliste atzīmē, ka šis pagarinājums ir ticis pieņemts apstrīdētās regulas ietvaros, kura ir balstīta uz LESD 172. pantu.

118. Apvienotā Karaliste arī apgalvo, ka minētais pagarinājums skaidri atbilst definīcijai, kas *TEN-T* regulas 7. panta 1. punktā sniegta kopīgu interešu projektiem.

119. Apvienotā Karaliste arī paskaidro, ka visaptverošais tīkls, pamattīkls un to veidojošie koridori, kā arī sākotnējie dzelzceļa kravas pārvadājumu koridori ir cieši saistīti. Tādējādi es saprotu, ka Apvienotā Karaliste uzskata, ka saskaņā ar šīs regulas 9. panta 1. punkta d) apakšpunktu visaptverošais tīkls veido pamatu kopīgu interešu projektu noteikšanai. Savukārt pamattīklā ietilpst tās vispatverošā tīkla daļas, kuras stratēģiski ir vissvarīgākās *TEN-T* attīstības mērķu sasniegšanai atbilstoši minētās regulas 38. panta 1. punktam. Turklāt šo pamattīklu veido koridori, kuri aptver vissvarīgākās tālsatiksmes

plūsmas minētajā tīklā, un tie ir it īpaši paredzēti, lai uzlabotu pārrobežu saiknes Savienībā [57]. Sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru pagarinājumi, ciktāl to rezultātā tiek saskaņoti šie pamattīkla koridori ar dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoriem, arī piedaloties *TEN-T* attīstības mērķu sasniegšanā un tādējādi varot tikt identificēti kā kopīgu interešu projekti, jo patiesībā tie veido pamattīkla daļu.

120. Turklāt Apvienotā Karaliste norāda, ka *TEN-T* regulas 7. panta 1. punktā, kurā pašā ir paredzētas pamatnostādnes, aptverot Eiropas komunikāciju tīklu politikas mērķus LESD 171. panta 1. punkta izpratnē, kopīgu interešu projekts ir aprakstīts kā tāds, kas sniedz ieguldījumu *TEN-T* attīstībā, it īpaši, īstenojot pasākumus tīkla izmantošanai resursu ziņā efektīvā veidā. Tas esot tieši tas, ko paredzēts atbalstīt ar sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru saraksta izmaiņām, jo saskaņā ar apstrīdētās regulas preambulas 16. apsvērumu pamattīklu koridoru un dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru saskaņošana ir paredzēta, "lai samazinātu administratīvo slogu un lai dzelzceļa infrastruktūras attīstību un izmantošanu padarītu mērķtiecīgāku".

121. Apvienotā Karaliste piebilst, ka katrā ziņā sākotnējie dzelzceļa kravas pārvadājumu koridori, kādi tie sākumā tika izveidoti ar regulu par dzelzceļa kravas pārvadājumiem, paši ir kopīgu interešu projekti, jo tie veido *TEN-T* pamataspektus. Šajā regulā netiekot aplūkota iekšējā tirgus izveide dzelzceļa nozarē. Saskaņā ar šīs regulas preambulas 5. un 10. apsvērumu tās mērķis esot izveidot starptautisku dzelzceļa tīklu, pa kuru vilcieni varēs kursēt labos apstākļos un viegli pāriet no viena iekšzemes tīkla uz citu. Minētās regulas 4. panta b) un c) punkts pienācīgi pierādot, ka šīs regulas mērķis ir nodrošināt dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru saskaņotību ar *TEN-T*, kā arī nodrošināt, ka tiek ņemta vērā pamattīklu integrācija šajos koridoros.

122. Turklāt Apvienotā Karaliste uzskata, ka kopīgu interešu projekta jēdziens nav jāinterpretē šauri. Tādējādi šis jēdziens neietverot vienīgi projektus, kuru mērķis ir izveidot infrastruktūru. Šajā ziņā tā norāda uz *TEN-T* regulas 3. panta a) punktu, kurā kopīgu interešu projekts ir definēts kā jebkurš projekts, kas veikts atbilstīgi šīs regulas prasībām un saskaņā ar tās noteikumiem, kā arī minētās regulas 7. panta 1. punktu, apgalvojot, ka šajā tiesību normā ir ietverta tikai atsauce uz jaunas transporta infrastruktūras izveidi kā vienu no līdzekļiem, kuri ļauj kopīgu interešu projektiem sniegt ieguldījumu *TEN-T* attīstībā.

123. Tādējādi Apvienotā Karaliste uzskata, ka sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 pagarinājums, kas paredzēts apstrīdētās regulas 29. pantā un II pielikumā, ir "projekts, kas rada kopēju ieinteresētību" LESD 171. panta izpratnē. Šajā ziņā pietiekot ar to vien, ka šis pagarinājums ir ticis noteikts *TEN-T* regulā un apstrīdētajā regulā definēto pamatnostādņu ietvaros, ka tas ir ticis pieņemts ar apstrīdēto regulu, kuras mērķis ir ļaut izstrādāt un finansēt kopīgu interešu projektus saistībā ar Eiropas komunikāciju tīklu politiku, un ka uz to skaidri attiecas kopīgu interešu projekta apraksts *TEN-T* regulas 7. panta 1. punkta izpratnē.

124. Parlaments uzskata, ka sākotnējie dzelzceļa kravas pārvadājumu koridori nevar būt "projekti" LESD 172. panta otrās daļas izpratnē. Tas vien, ka tiek atļauts sniegt vienu atbildi attiecībā uz koridoru lietošanu, izmantojot vienas pieturas aģentūru, esot tikai loģisks turpinājums tam, ka pastāv infrastruktūra. Tādējādi sākotnējiem dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoriem esot tikai viens mērķis – atvieglot dzelzceļu izmantošanu, lai uzlabotu dzelzceļa kravu pārvadājumu efektivitāti.

57 — *TEN-T* regulas 43. panta 1. punkts.

125. Parlaments norāda, ka, ņemot vērā *TEN-T* regulas 7. panta 4. punkta formulējumu, saikne starp kopīgu interešu projektu un infrastruktūru ir pašsaprotama. Šajā ziņā tas atgādina, ka šajā tiesību normā dalībvalstīm tiek prasīts nodrošināt, lai projekti tiktu veikti atbilstīgi attiecīgajiem Savienības un valstu tiesību aktiem, jo īpaši – Savienības tiesību aktiem par vidi, klimata aizsardzību, drošību, drošumu, konkurenci, valsts atbalstu, publisko iepirkumu, sabiedrības veselību un pieejamību. Tādējādi tas nesaskata, kāpēc un kā koordinācijas komitejas vai vienas pieturas aģentūras izveide varētu būt salīdzināma ar kaut ko, kas atbilst šādām prasībām.

126. Lai nošķirtu sākotnējos dzelzceļa kravas pārvadājumu koridorus un pamattīkla koridorus, Parlaments norāda, ka saskaņā ar *TEN-T* regulas preambulas 42.–44. apsvērumu šo pēdējo minēto koncepcija ļoti atšķiras no pirmo minēto koncepcijas. Tādējādi, pārņemot šo apsvērumu formulējumu, tas norāda, ka koridoru pieeja attiecībā uz pamattīklu varētu ļaut koordinēt dažādus projektus starp valstīm un ka pamattīkla koridoriem būtu jāļauj attīstīt pamattīkla infrastruktūru. Tas turpina, norādot, ka to specifiskais mērķis un raksturs izraisa nepieciešamību identificēt gan publiskā, gan privātā finansējuma avotus kompleksiem pārrobežu projektiem katram pamattīkla koridoram.

127. Savukārt Padome norāda, ka regula par dzelzceļa kravas pārvadājumiem tika pieņemta, pamatojoties uz LESD 91. pantu, un ka tajā nav ietvertas ne pamatnostādnes attiecībā uz Eiropas komunikāciju tīkliem, ne arī kopīgu interešu projektu definīcija. Tādējādi uz to pilnībā attiecoties kopējā transporta politika.

128. Tāpat Padome uzskata, ka, lasot *TEN-T* regulu, ir skaidrs, ka kopīgu interešu projekti ir projekti, kuru mērķis ir izveidot jaunu transporta infrastruktūru, kā arī atjaunot un modernizēt esošo infrastruktūru.

129. Turklāt tā norāda, ka ar to vien nepietiek, ka attiecībā uz pasākumu tiek ievērota kāda no šīs regulas 7. panta prasībām, kā to apgalvo Apvienotā Karaliste, lai uz šo pasākumu attiecinātu kopīgu interešu projekta definīciju. Šajā ziņā Apvienotā Karaliste neesot pierādījusi, ka sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 pagarinājums atbilst minētās regulas II un III nodaļas prasībām – kuras attiecas uz noteikumiem attiecīgi par visaptverošo tīklu un pamattīklu –, kā tas ir paredzēts *TEN-T* regulas 7. panta 2. punkta b) apakšpunktā.

130. Komisija uzskata, ka sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru saraksta izveide, saskaņošana un aizstāšana neietilpst LESD 171. panta 1. punktā definētajās pamatnostādnēs un ka tādējādi tās nevar tikt uzskatītas par kopīgu interešu projektiem.

131. Tāpat Komisija uzskata, ka prasības saistībā ar dalībvalsts, uz kuru attiecas kopīgu interešu projekts, piekrišanu jēga, kura ir ietverta LESD 172. panta otrajā daļā, nevar būt tāda, ka par ikvienu pasākumu, kas rada sekas dalībvalstij, ir jāsaņem šīs valsts piekrišana.

b) Sākotnējais dzelzceļa kravas pārvadājumu koridors Nr. 2 attiecas uz Apvienotās Karalistes teritoriju

132. Apvienotā Karaliste uzskata, ka sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru pagarinājumi acīmredzami attiecas uz kādas dalībvalsts teritoriju LESD 172. panta otrās daļas izpratnē. Saskaņā ar tās viedokli attiecīgās dalībvalsts piekrišana, lai tiktu pieņemtas pamatnostādnes un projekti, kas rada kopēju ieinteresētību, LESD 171. panta izpratnē, ir nepieciešama, jo tie skar dalībvalstu intereses, kas tā esot šajā lietā saistībā ar sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora izveidi un pagarinājumu.

133. Proti, Apvienotā Karaliste paskaidro, ka, tiklīdz šis koridors ir izveidots, atbilstoši regulai par dzelzceļa kravas pārvadājumiem no tā izriet virkne pienākumu attiecīgajai dalībvalstij. It īpaši šīs regulas 14. pantā esot noteikts kravas vilcieniem rezervēt iepriekš sagatavotus vilcienu ceļus, izmantojot vienas pieturas aģentūru, kas izveidota saskaņā ar minētās regulas 13. pantu. Tas acīmredzami ietekmējot attiecīgās dalībvalsts infrastruktūras jaudu. Turklāt tas, ka regulā par dzelzceļa

kravas pārvadājumiem paredzētajā procedūrā, lai atlasītu citus kravas pārvadājumu koridorus, atbilstoši šīs regulas 5. panta 3. punktam tiek ņemts vērā tas, vai koridora izveide radītu nesamērīgu slogu dalībvalstij, un apstāklis, ka dalībvalstij nav pienākuma, kā norādīts minētās regulas 5. panta 4. punktā, piedalīties šādā izveidē gadījumā, ja tās dzelzceļa tīkla sliežu platums atšķirtos no galvenā tīkla Savienībā, pierādot to, ka dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora izveide konkrēti un būtiski ietekmē attiecīgo dalībvalsti.

134. Saskaņā ar Apvienotās Karalistes viedokli, lai kopīgu interešu projekts attiektos uz kādas dalībvalsts teritoriju LESD 172. panta otrās daļas izpratnē, šī projekta mērķim obligāti nav jābūt izveidot jaunu infrastruktūru. Pierādījumam – pamattīkla koridori, kuri saskaņā ar *TEN-T* regulas 42. panta 1. pantu ir instruments, kas ļauj atvieglot pamattīkla koordinētu īstenošanu, paši par sevi neprasa jaunas infrastruktūras izveidi. Tomēr šo koridoru izveide neizslēdz to kvalificēšanu par projektu, kas rada kopēju ieinteresētību un kas attiecas uz kādas dalībvalsts teritoriju, LESD 172. panta otrās daļas izpratnē.

135. Parlaments uzskata, ka situācijas, kurās pamatnostādnes un projekti, kas rada kopēju ieinteresētību, attiecas uz kādas dalībvalsts teritoriju šīs tiesību normas izpratnē, var pastāvēt tikai tad, ja infrastruktūras projektam ir tieša saikne ar teritoriju. Šī jēdziena plaša interpretācija nozīmētu pienākumu saņemt katras dalībvalsts piekrišanu attiecībā uz ikvienu pasākumu, kas sniedz ieguldījumu Eiropas komunikāciju tīklu darbības uzlabošanā, jo visus šādus pasākumus pēc būtības ir paredzēts piemērot attiecībā uz dalībvalstu teritoriju. Parlaments un Padome min spriedumu Spānija/Padome [58], kurā Tiesa saistībā ar LESD 192. panta 2. punkta b) apakšpunktu, kurā ir paredzēta izņēmuma balsošanas procedūra par pasākumiem attiecībā uz pilsētu un lauku plānojumu un zemes izmantojumu vides jomā, ir nospriedusi, ka pasākumiem, kuri nereglamentē konkrētu projektu īstenošanu infrastruktūras jomā, ir vispārīgs raksturs un tādējādi attiecībā uz tiem netiek prasīta izņēmuma procedūras izmantošana. Tas attiecas arī uz "pasākumiem, kuri [..], lai gan nosaka atsevišķus ierobežojumus veidam, kādā var tikt izmantotas dalībvalstu zemes, nereglamentē lietojumu, kuram tās ir paredzētas" [59].

136. Parlaments velk paralēli ar sākotnējiem dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoriem un norāda, ka šajā lietā, pat ja šāda netieša saikne nevar pastāvēt, jo nekas nevar tikt uzskatīts par tādu, kas nosaka vismazāko ierobežojumu zemes lietojumam, šo koridoru vienīgais mērķis ir koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem un vienas pieturas aģentūras izveide, lai panāktu konkurētspējīgus kravu pārvadājumus.

137. Turklāt Parlaments uzskata, ka sākotnējie dzelzceļa kravas pārvadājumu koridori nevar ietekmēt Apvienotās Karalistes teritoriju, jo kontroles zudums saistībā ar jaudas piešķiršanu, uz kuru atsaucas šī dalībvalsts, ir tikai tīri funkcionāls apsvērums. Tas, ka infrastruktūras pārvaldītājam ir jāapspriežas ar citiem saistībā ar vilcienu ceļu piešķiršanu, neietekmējot dalībvalsts teritoriju.

138. Savukārt Padome uzskata, ka saikne ar dalībvalsts teritoriju pastāv vienīgi tad, ja attiecīgajam infrastruktūras projektam ir tieša saikne ar šīs valsts teritoriju, proti, tas konkrēti ietekmē šīs pēdējās minētās autonomiju tās teritorijas plānošanā. Tā tas neesot sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru gadījumā, kuru dēļ netiekot veikti būvniecības darbu projekti, kā turpretī tas var būt pamattīkla koridoru gadījumā.

139. Šī prasība par infrastruktūru tieši izrietot no LESD 170. panta, un tā esot būtiska, veidojot Eiropas komunikāciju tīklus. Saskaņā ar Padomes viedokli LESD 172. panta otrā daļa, kurā ir noteikta lēmumu pieņemšanas procedūra, ir jāinterpretē šauri.

58 — C-36/98, EU:C:2001:64.

59 — 53. punkts.

2) Mans vērtējums

140. LESD 172. panta pirmajā daļā ir paredzēta koplēmuma procedūra pēc apspriešanās ar Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Reģionu komiteju. Tomēr tad, ja tiesību akts, uz kuru attiecas šī procedūra, ir saistīts ar pamatnostādnēm vai projektiem, kas rada kopēju ieinteresētību un kas attiecas uz kādas dalībvalsts teritoriju, ir jāsaņem šīs pēdējās minētās piekrišana.

141. Tādējādi otrais pamats man liek pārbaudīt, pirmkārt, vai sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 pagarinājums atbilst jēdzienam "projekti, kas rada kopēju ieinteresētību" LESD 172. panta otrās daļas izpratnē un, otrkārt, vai tas attiecas uz Apvienotās Karalistes teritoriju šīs tiesību normas izpratnē.

a) Par jautājumu, vai uz sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora pagarinājumu attiecas jēdziens "projekts, kas rada kopēju ieinteresētību"

142. *TEN-T* regulā, kurā, atgādināšu, izklāstītas Savienības pamatnostādnes *TEN-T* attīstīšanai, ir noteikti kopīgu interešu projekti[60]. Tieši šie pēdējie minētie sniedz ieguldījumu *TEN-T* īstenošanā. Turklāt tie atbilst pamatnostādnēs noteiktajām prioritātēm[61], it īpaši vispārējām prioritātēm, kas noteiktas *TEN-T* regulas 10. pantā, kā arī, kas šeit ir būtiski, prioritātēm dzelzceļa infrastruktūras attīstīšanai, kuras ir uzskaitītas šīs regulas 13. pantā.

143. Tādējādi projektam, kas rada kopēju ieinteresētību, lai tas tiktu par tādu kvalificēts, ir jāatbilst *TEN-T* regulā definētajam ietvaram. Šajā ziņā tās 3. panta a) apakšpunktā kopīgu interešu projekts ir definēts kā "jebkurš projekts, kas veikts atbilstīgi šīs regulas prasībām un saskaņā ar tās noteikumiem".

144. Lai gūtu precīzāku priekšstatu par šo jēdzienu, *TEN-T* regulas 7. pants sniedz dažus papildu elementus. Proti, tā 1. punktā ir norādīts, ka "kopīgu interešu projekti sniedz ieguldījumu [*TEN-T*] attīstībā, veidojot jaunu transporta infrastruktūru, atjaunojot un modernizējot esošo transporta infrastruktūru un īstenojot pasākumus tīkla izmantošanai resursu ziņā efektīvā veidā".

145. Turklāt šīs regulas 7. panta 2. punktā ir precizēts, ka kopīgu interešu projektam ir jāsniedz ieguldījums to mērķu sasniegšanā, kas atbilst vismaz divām no 4. pantā izklāstītajām četrām kategorijām, ir jāatbilst II nodaļas prasībām un, ja tas attiecas uz pamattīklu, tad papildus jāatbilst III nodaļas prasībām, ir jābūt ekonomiskā ziņā dzīvotspējīgam, pamatojoties uz sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, un tam ir jāpiemīt Eiropas pievienotajai vērtībai. *TEN-T* regulas 4. pantā minētās četras kategorijas ir kohēzija, efektivitāte, ilgtspējība un ieguvumu palielināšana tā lietotājiem.

146. Tādējādi, ņemot vērā visus šos apstākļus, ir jāizvērtē, vai sākotnējais dzelzceļa kravas pārvadājumu koridors Nr. 2 var tikt atzīts par "projektu, kas rada kopēju ieinteresētību" LESD 172. panta otrās daļas izpratnē.

147. Attiecībā uz *TEN-T* regulas 7. panta 1. punktu, manuprāt, Parlaments, Padome un Komisija izmanto pārāk šauru šīs tiesību normas interpretāciju. Tās būtībā uzskata, ka kopīgu interešu projekts obligāti nozīmē dzelzceļa infrastruktūras būvniecību un attīstību, kas tā neesot sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru gadījumā.

148. Kā redzams šo secinājumu 105.–111. punktā, Eiropas komunikāciju tīklu izveide un attīstība neaprobežojas tikai ar jaunas infrastruktūras izveidi. Tādējādi tas pats attiecas uz kopīgu interešu projektiem, jo tie sniedz ieguldījumu šo tīklu īstenošanā.

60 — Skat. šīs regulas 1. panta 1. un 2. punktu.

61 — Skat. minētās regulas preambulas 20. apsvērumu.

149. Šis viedoklis ir atbalstīts *TEN-T* regulas 7. panta 1. punkta formulējumā, jo papildus jaunas infrastruktūras izveidei tajā arī ir norādīts, ka kopīgu interešu projekti sniedz ieguldījumu *TEN-T* attīstībā, īstenojot pasākumus tīkla izmantošanai resursu ziņā efektīvā veidā. Turklāt šis formulējums pilnībā atbilst šīs regulas 2. panta 1. punktam, kurā norādīts, ka *TEN-T* ietilpst transporta infrastruktūra un telemātikas lietojumprogrammas, kā arī "pasākumi, ar ko sekmē šādas infrastruktūras efektīvu pārvaldību un izmantojumu un nodrošina ilgtspējīgu un efektīvu transporta pakalpojumu izveidi un darbību". Starp šiem pasākumiem es varu minēt regulas 32. punktā uzskaitītos pasākumus. Šajā punktā ir paredzēts, ka dalībvalstis īpašu uzmanību pievērš kopīgu interešu projektiem, kuri gan nodrošina efektīvus kravu pārvadājumu pakalpojumus, kas izmanto visaptverošā tīkla infrastruktūru, gan sniedz ieguldījumu, lai samazinātu oglekļa dioksīda emisijas un cita veida nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, un kuru mērķis ir uzlabot transporta infrastruktūras ilgtspējīgu izmantojumu, tostarp tā efektīvu pārvaldību, atvieglot multimodālā transporta pakalpojumu darbības, tostarp nepieciešamās saistītās informācijas plūsmas, un uzlabot sadarbību starp transporta pakalpojumu sniedzējiem vai vēl analizēt un nodrošināt informāciju par flotes raksturlielumiem un veiktspēju, administratīvajām prasībām un cilvēkresursiem.

150. Jākonstatē, ka atzīšana par "kopīgu interešu projektu" neaprobežojas tikai ar projektiem, kuriem ir vajadzīga infrastruktūras būvniecība vai pārveide. Tā patiešām ir plašāka un it īpaši ietver pasākumus, kuri ļauj šo infrastruktūru koordinēti un saskaņoti pārvaldīt un izmantot, ko tiecas sasniegt ar sākotnējiem dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoriem. Šāda pieeja ir saprātīga, jo, lai nodrošinātu optimālu *TEN-T* darbību, infrastruktūras fiziska būvniecība un uzlabošana pavisam noteikti nav pietiekama un obligāti ir jāpapildina ar efektīvu pārvaldīšanu un izmantošanu.

151. Turklāt, manuprāt, nav šaubu par to, ka tādu citu dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru izveide kā sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 pagarinājums atbilst *TEN-T* regulas 4. pantā minētajiem mērķiem, it īpaši kohēzijas un efektivitātes mērķiem.

152. Proti, kā bija redzams, šo koridoru izveides mērķis ir stiprināt ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju Savienības teritorijā, it īpaši uzsverot savstarpējo izmantojamību un starpsavienojumus [62]. Turklāt dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru attīstības mērķis ir arī sniegt labus kravas transporta pakalpojumus, kuri ir uzticami [63]. Šis mērķis sakrīt ar *TEN-T* regulas 4. panta d) punktā minēto mērķi, proti, ieguvumu palielināšanu *TEN-T* lietotājiem.

153. Turklāt atbilstoši regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem 4. pantam citu kravas pārvadājumu koridoru atlasē un to izmainīšanā ņem vērā vairākus kritērijus. Minētā panta b) punktā it sevišķi ir paredzēts, ka šajā atlasē it īpaši ir jāņem vērā kravas pārvadājumu koridora saskaņotība ar *TEN-T*, *ERTMS* koridoriem un/vai *RNE* noteiktajiem koridoriem. Turklāt tā c) punktā ir norādīts, ka minētajā atlasē ir jāņem vērā arī pamattīkla projektu integrācija kravas pārvadājumu koridorā. Tādēļ, manuprāt, citiem dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoriem noteikti ir jāatbilst *TEN-T* regulas II nodaļas par visaptverošo tīklu prasībām un tās III nodaļas par pamattīklu prasībām [64].

154. Turklāt saistībā ar citu dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru atlasi ir jāveic sociālekonomiskā analīze, uzsverot līdzsvaru starp izmaksām un ieguvumiem, kuri tiek gaidīti no šo koridoru izveides [65].

62 — Skat. regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem preambulas 5., 9. un 11. apsvērumu.

63 — Skat. šīs regulas preambulas 3. un 4. apsvērumu.

64 — Tā kā pamattīkls atbilstoši *TEN-T* regulas 38. pantam sastāv no tām visaptverošā tīkla daļām, kuras stratēģiski ir vissvarīgākās Eiropas transporta tīkla politikas mērķu sasniegšanai, pamattīkla attīstība obligāti tiek veikta atbilstoši prasībām, kas ir noteiktas attiecībā uz visaptverošo tīklu.

65 — Skat. regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem 4. panta d) punktu.

155. Visbeidzot, attiecībā uz Eiropas pievienoto vērtību, kurai ir jāpiemīt kopīgu interešu projektam [66], – tā ir definēta kā "projekta vērtība, kas papildus iespējamai vērtībai, ko varētu gūt attiecīgā dalībvalsts atsevišķi, rada būtisku transporta savienojumu vai transporta plūsmu uzlabojumu starp dalībvalstīm, ko var pierādīt, atsaucoties uz efektivitātes, ilgtspējības, konkurētspējas un kohēzijas uzlabojumiem saskaņā ar [*TEN-T* regulas] 4. pantā noteiktajiem mērķiem" [67]. Ņemot vērā regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem 4. pantā definētos kritērijus un kravu pārvadājumu koridoru jēgu, kā es esmu izklāstījis šo secinājumu 97. un 98. punktā, uzskatu, ka tādi citi dzelzceļa kravas pārvadājumu koridori kā sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 pagarinājums noteikti rada šādu uzlabojumu.

156. Līdz ar to, ņemot vērā šos apsvērumus, es uzskatu, ka sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru pagarinājums ir jāuzskata par "projektu, kas rada kopēju ieinteresētību" LESD 172. panta otrās daļas izpratnē.

b) Par jautājumu, vai sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru pagarinājums attiecas uz kādas dalībvalsts teritoriju

157. LESD 172. panta otrajā daļā ir paredzēts, ka par pamatnostādnēm un projektiem, kas rada kopēju ieinteresētību un attiecas uz kādas dalībvalsts teritoriju, jāsaņem šīs pēdējās minētās piekrišana.

158. Manuprāt, izvēle ieviest veto tiesību veidu par labu attiecīgajai dalībvalstij ir izskaidrojama ar to, ka Eiropas komunikāciju tīklu politikā ir integrēti teritoriālie aspekti un tātad zināmā mērā tā skar teritorijas plānojumu, kas ir joma, uz kuru tradicionāli attiecas dalībvalstu suverenitāte.

159. Kā redzams šo secinājumu 132.–139. punktā, lietas dalībnieki nav vienojušies par interpretāciju attiecībā uz izteicienu "attiecas uz kādas dalībvalsts teritoriju", kas ir ietverts LESD 172. panta otrajā daļā.

160. Manuprāt, šajā tiesību normā izmantotie termini ir skaidri un attiecībā uz tiem nav jāpiemēro nekāda interpretācija. No brīža, kad projekts, kurš kvalificēts par tādu, "kas rada kopēju ieinteresētību", ir saistīts ar dalībvalsts teritoriju, lai īstenotu šo projektu, ir vajadzīga šīs pēdējās minētās piekrišana. Proti, projekts, kas rada kopējo ieinteresētību, kā redzams iepriekšējos punktos, attiecīgajai dalībvalstij paredz vairākus pasākumus, kuri pavisam noteikti ietekmēs tās teritoriju.

161. Pilnīgi skaidrā jēdziena "attiecas uz dalībvalsts teritoriju" izmantošana, ko īstenojuši LESD izstrādātāji, nemudina sniegt citu interpretāciju, kas atšķirtos no tajā paustās īstenās jēgas.

162. Šajā gadījumā sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 pagarinājums, kas tiek apstrīdēts šajā prasībā, attiecas uz posmu no Londonas līdz Glāzgovai. Tātad nav noliedzams, ka šis kopīgu interešu projekts attiecas uz Apvienotās Karalistes teritoriju LESD 172. panta otrās daļas izpratnē. Līdz ar to par minēto kopīgu interešu projektu būtu jāsaņem šīs dalībvalsts piekrišana, kas šajā lietā nav noticis.

163. Ņemot vērā visus iepriekš izklāstītos apsvērumus, es uzskatu, ka Apvienotās Karalistes otrais pamats saistībā ar prasības par piekrišanu saskaņā ar LESD 172. panta otro daļu pārkāpumu ir pamatots.

66 — *TEN-T* regulas 7. panta 2. punkta d) apakšpunkts.

67 — Skat. šīs regulas 3. panta d) punktu.

C – Nobeiguma apsvērumi

164. Man šķiet lietderīgi precizēt, ka atšķirīga lietas analīze, lai kā tas arī nebūtu, man liktu norādīt uz identisku risinājumu.

165. Proti, ja būtu jāatzīst, ka sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 pagarinājums ir ticis pieņemts, pamatojoties uz pareizu juridisko pamatu, proti, LESD 91. pantu, kam nekādā gadījumā nebūtu vajadzīga dalībvalsts, uz kuru attiecas šis pagarinājums, piekrišana, apstrīdētās regulas 29. pants un II pielikums tomēr būtu jāatceļ.

166. Tādējādi es atgādinu, ka regulā par dzelzceļa kravas pārvadājumiem ir paredzēta precīza procedūra attiecībā uz citu dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru atlasi un izmaiņām. It īpaši šīs regulas 5. panta 3. punktā ir norādīts, ka, "ja dalībvalsts pēc sociālekonomiskas analīzes veikšanas uzskata, ka kravas pārvadājumu koridora izveide nebūtu to pretendentu interesēs, kas varētu izmantot kravas pārvadājumu koridoru, vai ka tā izveide nedotu būtiskus sociālekonomiskus ieguvumus vai radītu nesamērīgu slogu, attiecīgai dalībvalstij nav pienākuma iesaistīties šā panta 1. un 2. punktā minētajās darbībās, ja Komisija pieņem attiecīgu lēmumu saskaņā ar 21. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru". Turklāt minētās regulas 5. panta 5. punktā ir precizēts, ka "kravas pārvadājumu koridora izveidi ierosina attiecīgās dalībvalstis". Tātad, ņemot vērā tieši dalībvalstu ierosmi, kravas pārvadājumu koridors var tikt izveidots.

167. Šajā lietā Apvienotā Karaliste atbilstoši šīm tiesību normām uzsāka procedūru par sākotnējā dzelzceļa kravas pārvadājumu koridora Nr. 2 pagarināšanu līdz Londonai [68].

168. Tomēr nevienu priekšlikumu par pagarināšanu līdz Glāzgovai šī dalībvalsts netika iesniegusi, tā arī netika veikusi nevienu sociālekonomisko analīzi, kas attiecīgā gadījumā varētu pierādīt šī pagarinājuma ieguvumus. Apvienotā Karaliste uzskata, ka uz šo pagarinājumu esot bijušas jāattiecina regulā par dzelzceļa kravas pārvadājumiem paredzētās procedūras [69]. Es saprotu, ka Padome uzskata, ka nebija jāievēro šīs regulas 5. pantā īpaši paredzētā procedūra [70]. Savukārt Komisija uzskata, ka šīs lietas apstākļos nav nozīmes tam, ka pastāv īpaša procedūra, lai izmainītu sākotnējos dzelzceļa kravas pārvadājumu koridorus [71].

169. Šajā ziņā ir jāatgādina, ka Vācijas Federatīvā Republika un Latvijas Republika apstrīdētās regulas pieņemšanas procedūras ietvaros ir paudušas savas bažas attiecībā uz regulā par dzelzceļa kravas pārvadājumiem paredzētās procedūras neievērošanu saistībā ar sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru izmaiņām [72].

170. Jākonstatē, ka apstrīdētās regulas 29. pants un II pielikums, kuri ir paredzēti, lai izmainītu sākotnējo dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru Nr. 2, tika pieņemti, neievērojot regulas par dzelzceļa kravas pārvadājumiem 5. pantā paredzēto procedūru.

171. Šīs procedūras neievērošana var likt atcelt tikai apstrīdētās regulas 29. pantu un II pielikumu, jo tā neapšaubāmi ir būtisks procedūras noteikumu pārkāpums LESD 263. panta otrās daļas izpratnē. Proti, kļūda lēmumu pieņemšanas procedūras izvēlē ir liegusi Apvienotajai Karalistei tiesības īstenot ietekmi uz pašu šo tiesību normu saturu.

68 — Skat. Apvienotās Karalistes prasības pieteikuma 23. un nākamos punktus, kā arī Padomes iebildumu raksta 33. punktu.

69 — Skat. Apvienotās Karalistes atbildes raksta uz Komisijas iestāšanās rakstu 12. punktu.

70 — Skat. Padomes iebildumu raksta 42. punktu.

71 — Skat. Komisijas iestāšanās raksta 39. punktu.

72 — Skat. Padomes dokumentu 16096/13 ADD 2.

VI – **Secinājumi**

172. Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, ierosinu Tiesai:

1) atcelt Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regulas (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010, 29. pantu un II pielikumu, un

2) piespriest Eiropas Parlamentam un Eiropas Savienības Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, Eiropas Komisijai sedzot savus tiesāšanās izdevumus pašai.