Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
YVES BOT
föredraget den 3 september 2015 [1]

Mål C-121/14

Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland
mot
Europaparlamentet och

Europeiska unionens råd

”Talan om ogiltigförklaring — Artikel 91 FEUF — Artikel 170 FEUF och följande artiklar — Transport — Transeuropeiska transportnät — Fonden för ett sammanlänkat Europa — Förlängning av godskorridorer bortom London — Projekt av gemensamt intresse som kräver den berörda medlemsstatens godkännande”

1. Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland har yrkat att domstolen ska ogiltigförklara artikel 29 i och bilaga II till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010 [2] av det huvudsakliga skälet att utvidgningen av de första godskorridorerna som föreskrivs i dessa bestämmelser syftar till att förverkliga de målsättningar som föreskrivs i artikel 170 FEUF och att de följaktligen borde ha antagits i enlighet med artiklarna 171 FEUF och 172 FEUF.

I – **Tillämpliga bestämmelser**

A – *EUF-fördraget*

2. I artikel 91 FEUF föreskrivs följande:

”1. För att genomföra artikel 90 och med beaktande av transportfrågornas särskilda karaktär ska Europaparlamentet och rådet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet och efter att ha hört Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén fastställa

a) gemensamma regler för internationella transporter till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier,

b) de villkor under vilka utomlands hemmahörande transportföretag får utföra transporter i en medlemsstat,

c) åtgärder för att förbättra transportsäkerheten,

1 — Originalspråk: franska.

2 — EUT L 348, s. 129 (nedan kallad den angripna förordningen).

d) alla andra lämpliga bestämmelser.

2. Vid beslut om de åtgärder som avses i punkt 1 ska sådana fall beaktas där tillämpningen av åtgärderna skulle kunna få allvarliga återverkningar på levnadsstandarden och sysselsättningen i vissa regioner samt på utnyttjandet av transportmedel."

3. I artikel 170 FEUF som återfinns i avdelning XVI med rubriken "Transeuropeiska nät" föreskrivs följande:

"1. För att medverka till att de mål som anges i artiklarna 26 och 174 uppnås och för att göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i full utsträckning utnyttja fördelarna med att skapa ett område utan inre gränser, ska unionen bidra till att upprätta och utveckla transeuropeiska nät för infrastrukturerna inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna.

2. Inom ramen för ett system med öppna och konkurrensutsatta marknader ska unionens insatser inriktas på att främja de nationella nätens samtrafikförmåga och driftskompatibilitet samt tillträdet till sådana nät. Därvid ska särskild hänsyn tas till behovet av att förbinda öar, inlandsområden och randområden med unionens centrala områden."

4. Vidare föreskrivs i artikel 171.1 FEUF under samma rubrik följande:

"För att förverkliga de mål som anges i artikel 170

— ska unionen ställa upp en serie riktlinjer som omfattar mål, prioriteringar och huvudlinjer för de åtgärder som förutses när det gäller de transeuropeiska näten: i dessa riktlinjer ska projekt av gemensamt intresse preciseras,

— ska unionen genomföra de åtgärder som kan visa sig nödvändiga för att säkerställa nätens driftskompatibilitet, särskilt när det gäller teknisk standardisering,

— kan unionen stödja projekt av gemensamt intresse som stöds av medlemsstaterna och som preciseras i de riktlinjer som avses i första strecksatsen, särskilt genom genomförbarhetsstudier, lånegarantier eller räntesubventioner; unionen kan också genom den enligt artikel 177 upprättade sammanhållningsfonden bidra till finansieringen av särskilda infrastrukturprojekt på transportområdet inom medlemsstaterna.

Vid unionens insatser ska hänsyn tas till projektens potentiella ekonomiska livskraft."

5. I artikel 172 FEUF som också ingår i avdelning XVI avseende transeuropeiska nät anges följande:

"De riktlinjer och övriga åtgärder som avses i artikel 171.1 ska antas av … [parlamentet] och rådet som ska besluta i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet och efter att ha hört Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén.

Riktlinjer och projekt av gemensamt intresse som angår en medlemsstats territorium kräver den berörda medlemsstatens godkännande."

B – *Förordningen om godstrafik*

6. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik[3] som antogs på grundval av artikel 91 FEUF syftar till att fastställa regler för inrättande och organisation av internationella järnvägskorridorer i syfte att utveckla ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. För detta ändamål fastställs regler för val, organisation och förvaltning av godskorridorer och den vägledande investeringsplaneringen för dessa.[4]

7. Enligt artikel 2.2 a i förordningen om godstrafik avses med godskorridor ”samtliga utsedda järnvägslinjer, inbegripet järnvägsfärjelinjer, på en medlemsstats territorium eller mellan medlemsstater och i tillämpliga fall europeiska tredjeländer, vilka förbinder två eller flera terminaler längs en huvudlinje, samt vid behov alternativa linjer och avsnitt som förbinder dem, inbegripet järnvägsinfrastruktur och tillhörande utrustning samt relevanta järnvägstjänster i enlighet med artikel 5 i direktiv 2001/14/EG[5]”.

8. Kapitel II i förordningen om godstrafik innehåller bestämmelser om uteseende och förvaltning av de internationella järnvägskorridorerna. Artikel 3 i förordningen som återfinns i detta kapitel har följande lydelse:

”De medlemsstater som avses i bilagan ska se till att de första godskorridorer som anges i den bilagan är driftsklara vid de tidpunkter som anges däri. De berörda medlemsstaterna ska informera kommissionen om inrättandet av godskorridorerna.”

9. I bilagan till nämnda förordning föreskrivs följande:

	”Medlemsstater	Huvudlinjer (1)	Inrättande av godskorridorer:
…	…	…	…
’Nordsjön - Medelhavet’	NL, BE, LU, FR och UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)- London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxemburg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	Senast den 10 november 2013
…	…	…	…

(1) Med ’/’ avses alternativa linjer. I överensstämmelse med [riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet (nedan kallat TEN-T)] bör Atlantkorridoren och Medelhavskorridoren i framtiden kompletteras med järnvägslinjen för godstrafik Sines/Algeciras–Madrid–Paris, som korsar de centrala Pyrenéerna genom en låg tunnel.

3 — EUT L 276, s. 22, och rättelse i EUT L 325, 2012, s. 19. Förordning, i dess lydelse enligt den angripna förordningen (nedan kallad förordningen om godstrafik).

4 — Se artikel 1.1 första stycket i denna förordning.

5 — Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (EGT L 75, s. 29).

(+) Linjer markerade med ’+’ ska ingå i respektive korridorer senast tre år efter dagen för inrättande enligt denna tabell. Befintliga strukturer enligt artiklarna 8 och 13.1 i den här förordningen ska anpassas med medverkan av ytterligare medlemsstater och infrastrukturförvaltare i respektive korridorer. Tillförandet av linjer ska grunda sig på marknadsundersökningar och beakta befintlig persontransport och godstransport i linje med artikel 14.3 i den här förordningen.

(*) Linjer markerade med * ska ingå i respektive korridorer senast fem år efter dagen för inrättande enligt denna tabell. Befintliga strukturer enligt artiklarna 8 och 13.1 i den här förordningen ska anpassas med medverkan av ytterligare medlemsstater och infrastrukturförvaltare i respektive korridorer. Tillförandet av linjer ska grunda sig på marknadsundersökningar och beakta befintlig persontransport och godstransport i linje med artikel 14.3 i den här förordningen.

…”

10. Den första godskorridoren nr 2 var utformad på följande sätt innan den ändrades genom den angripna förordningen:

”2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam–Antwerpen–Luxemburg–Metz–Dijon–Lyon/[Basel]	Senast den 10 november 2013”

11. I artiklarna 4–6 i förordningen om godstrafik fastställs kriterier för inrättandet av ytterligare godskorridorer, regler för val för dessa korridorer och för ändringen av dessa. Dessa bestämmelser har följande lydelse:

”Artikel 4

Kriterier för ytterligare godskorridorer

Vid urvalet av de ytterligare godskorridorer som avses i artikel 5 och ändringen av de godskorridorer som avses i artikel 6 ska följande kriterier beaktas:

a) Det förhållandet att godskorridoren passerar minst tre medlemsstaters territorium, eller två medlemsstaters territorium om avståndet mellan de terminaler som betjänas av godskorridoren är längre än 500 km.

b) Godskorridorens förenlighet med TEN-T, [European Rail Traffic Management System-korridorerna (ERTMS)[6]] och/eller de korridorer som fastställs av [RailNetEurope (RNE)[7]].

c) Integreringen av prioriterade TEN-T-projekt i godskorridoren.

d) Jämvikten mellan den samhällsekonomiska kostnad respektive nytta som inrättandet av godskorridoren medför.

e) Förenligheten mellan alla godskorridorer som föreslås av medlemsstaterna för att inrätta ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstransport.

f) Utvecklingen av godstrafiken på järnväg och omfattande handels- och godsströmmar längs godskorridoren.

6 — ERTMS är ett system som syftar till att harmonisera järnvägssignaler som även omfattar tågdetektering på järnvägar.

7 — RNE är en sammanslutning som grundades år 2004 som omfattar infrastrukturförvaltare.

g) Om lämpligt, bättre transportförbindelser mellan medlemsstater och europeiska tredjeländer.

h) Sökandenas intresse av godskorridoren.

i) Förekomsten av goda transportförbindelser med andra transportsätt, särskilt tack vare ett tillfredsställande nät av terminaler, även i kusthamnar och inlandshamnar.

Artikel 5

Urval av ytterligare godskorridorer

1. Varje medlemsstat med en järnvägsgräns mot en annan medlemsstat ska delta i inrättandet av minst en godskorridor, om inte denna skyldighet redan har uppfyllts enligt artikel 3.

2. Utan hinder av punkt 1 ska medlemsstaterna, på begäran av en medlemsstat, delta i inrättandet av en godskorridor enligt den punkten eller förlängningen av en befintlig korridor för att göra det möjligt för en angränsande medlemsstat att uppfylla sina skyldigheter enligt den punkten.

3. Utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter enligt artikel 7 i direktiv 91/440/EEG[8], ska en medlemsstat som, efter att ha tillhandahållit en socioekonomisk analys, anser att inrättandet av en godskorridor inte skulle vara av intresse för de sökande som sannolikt kommer att använda godskorridoren, eller inte skulle leda till betydande samhällsekonomiska vinster eller skulle innebära en orimlig börda inte vara skyldig att delta i enlighet med punkterna 1 och 2 i den här artikeln, efter ett beslut av kommissionen i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 21.2.

4. En medlemsstat ska inte vara skyldig att delta i enlighet med punkterna 1 och 2, om den har ett järnvägsnät med en annan spårvidd än huvudjärnvägsnätet i unionen.

5. Inrättandet av en godskorridor ska föreslås av de berörda medlemsstaterna. De ska för det ändamålet gemensamt till kommissionen sända en avsiktsförklaring som innehåller ett förslag utarbetat efter samråd med de berörda infrastrukturförvaltarna och sökandena, med beaktande av kriterierna i artikel 4.

För att uppfylla skyldigheterna enligt punkterna 1 och 2 ska de berörda medlemsstaterna gemensamt till kommissionen sända en avsiktsförklaring senast den 10 november 2012.

6. Kommissionen ska granska förslagen till inrättande av en godskorridor som avses i punkt 5 och i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 21.3 anta ett beslut om ett sådant förslags överensstämmelse med den här artikeln senast nio månader efter inlämnandet av förslaget.

7. De berörda medlemsstaterna ska inrätta godskorridoren senast två år efter det kommissionsbeslut som avses i punkt 6.

Artikel 6

Ändring av ytterligare godskorridorer

1. De godskorridorer som avses i artikel 5 får ändras på grundval av ett gemensamt förslag från de berörda medlemsstaterna till kommissionen efter samråd med de berörda infrastrukturförvaltarna och sökandena.

8 — Rådets direktiv av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EGT L 237, s. 25; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 45).

2. Kommissionen ska i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 21.3 anta ett beslut om förslaget med beaktande av de kriterier som anges i artikel 4.”

C – *TEN-T-förordningen*

12. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU[9] antogs på grundval av artikel 172 FEUF. Enligt artikel 1.1 och 1.2 i TEN-T-förordningen syftar denna till att fastställa riktlinjer för utbyggnad av ett transeuropeiskt transportnät med en struktur med två nivåer, bestående av det övergripande nätet och stomnätet, varav det sistnämnda är inrättat på grundval av det övergripande nätet och att fastställa projekt av gemensamt intresse och ange de krav som ska uppfyllas vid förvaltningen av infrastruktur för TEN-T.

13. Artikel 2 i denna förordning har följande lydelse:

”1. Denna förordning är tillämplig på [TEN-T] såsom det framgår av de kartor som återfinns i bilaga I. [TEN-T] omfattar transportinfrastruktur och telematikapplikationer samt åtgärder som främjar effektiv förvaltning och användning av sådan infrastruktur och som möjliggör inrättandet och driften av hållbara och effektiva transporttjänster.

2. Infrastrukturen i [TEN-T] består av infrastruktur för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar, vägtransporter, sjötransporter, lufttransporter och multimodala transporter enligt de relevanta avsnitten i kapitel II.”

14. Enligt artikel 3 a i TEN-T-förordningen avses med ”projekt av gemensamt intresse” alla projekt som genomförs i enlighet med kraven och i överensstämmelse med bestämmelserna i denna förordning.

15. I artikel 5.1 a i nämnda förordning anges att planeringen, utbyggnaden och driften av TEN-T ska ske på ett resurseffektivt sätt genom utbyggnad, förbättring och underhåll av befintlig transportinfrastruktur.

16. Enligt artikel 6 i TEN-T-förordningen ska den gradvisa utbyggnaden av TEN-T uppnås, i synnerhet, genom tillämpningen av en struktur på två nivåer med en sammanhållen och öppen metod bestående av ett övergripande nät och ett stomnät. Det övergripande nätet ska bestå av alla befintliga och planerade transportinfrastrukturer i TEN-T samt av åtgärder för att främja en effektiv samt socialt och miljömässigt hållbar användning av denna infrastruktur. Stomnätet ska bestå av de delar i det övergripande nätet som är strategiskt viktigast för att uppnå målen för utbyggnaden av TEN-T. De ska identifieras och utvecklas i enlighet med bestämmelserna i kapitel II och III.

17. I artikel 7 i nämnda förordning föreskrivs följande:

”1. Projekt av gemensamt intresse ska bidra till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet genom skapande av ny transportinfrastruktur, genom återställande och uppgradering av befintlig transportinfrastruktur samt genom åtgärder som främjar en resurseffektiv användning av nätet.

2. Ett projekt av gemensamt intresse ska:

a) bidra till uppnåendet av målen inom åtminstone två av de fyra kategorierna i artikel 4,

9 — EUT L 348, s. 1. I dess lydelse enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 473/2014 av den 17 januari 2014 (EUT L 136, s. 10) (nedan kallad TEN-T-förordningen).

b) överensstämma med kapitel II, och om det berör stomnätet, dessutom med kapitel III,

c) vara ekonomiskt lönsamt på grundval av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys,

d) uppvisa ett europeiskt mervärde.

3. Ett projekt av gemensamt intresse får omfatta hela dess cykel, inklusive genomförbarhetsstudier och tillståndsförfaranden, genomförande och utvärdering.

…”

18. I artikel 32 a i TEN-T-förordningen, som ingår i kapitel II som avser det övergripande nätet, föreskrivs att medlemsstaterna särskilt ska uppmärksamma projekt av gemensamt intresse som både tillhandahåller effektiva godstransporttjänster som använder det övergripande nätets infrastruktur och bidrar till att minska koldioxidutsläppen och andra negativa konsekvenser för miljön som syftar till att främja hållbar användning och effektiv förvaltning av transportinfrastrukturen.

19. I artikel 42 i förordningen föreskrivs följande:

”1. Stomnätskorridorer är ett instrument som ska underlätta ett samordnat genomförande av stomnätet. I syftet att leda till resurseffektiva multimodala transporter och därigenom bidra till sammanhållningen genom förbättrat territoriellt samarbete ska stomnätskorridorer vara inriktade på.

a) modal integrering,

b) driftskompatibilitet, och

c) samordnad utbyggnad av infrastruktur särskilt i gränsöverskridande avsnitt och flaskhalsar.

2. Genom stomnätskorridorerna ska medlemsstaterna kunna uppnå en samordnad och synkroniserad strategi för investeringar i infrastruktur och därigenom hantera kapacitet på det mest effektiva sättet. Stomnätskorridorerna ska stödja den övergripande utvecklingen av driftskompatibla trafikstyrningssystem och, i tillämpliga fall, utnyttja innovation och ny teknik.”

20. I artikel 43 i nämnda förordning definieras stomnätskorridorer på följande sätt:

”1. Stomnätskorridorerna omfattar de viktigaste långdistansflödena i stomnätet och syftar särskilt till att förbättra gränsöverskridande förbindelser inom unionen.

2. Stomnätskorridorer ska vara multimodala och stå öppna för ett inbegripande av alla de transportsätt som omfattas av denna förordning. De korsar minst två gränser och omfattar, om möjligt, minst tre transportsätt, inbegripet sjömotorvägar, i tillämpliga fall.”

21. Enligt artikel 44.1 i TEN-T-förordningen återfinns förteckningen över stomnätskorridorer i del I i bilagan till den angripna förordningen. Medlemsstaterna ska enligt bestämmelserna i kapitel IV i TEN-T-förordningen delta i stomnätskorridorerna.

22. I artiklarna 45-47 i denna förordning fastställs ledningsstrukturen för stomnätskorridorerna för att, i överenskommelse med de berörda medlemsstaterna, underlätta ett samordnat genomförande av dem. För varje stomnätskorridor ska en eller flera europeiska samordnare utses och biträdas av en rådgivande grupp som ska inrättas i samråd med berörda medlemsstater. Den europeiska samordnaren ska fastställa en arbetsplan för korridoren med de berörda medlemsstaterna och övervaka genomförandet av den.

23. Artikel 48 i nämnda förordning har följande lydelse:

”1. En lämplig samordning ska säkerställas mellan stomnätskorridorerna och de godskorridorer på järnväg som anges i [förordningen om godstrafik] för att undvika onödig överlappning av verksamhet, särskilt i samband med fastställandet av arbetsplanen eller inrättandet av arbetsgrupper.

2. Bestämmelserna i detta kapitel ska inte påverka de administrativa strukturer som fastställs i [förordningen om godstrafik].”

D – *Den angripna förordningen*

24. I artikel 1 i den angripna förordningen anges att denna syftar till att inrätta Fonden för ett sammanlänkat Europa. Denna fastställer villkor, metoder och förfaranden för tillhandahållande av finansiellt stöd från unionen till transeuropeiska nät i syfte att främja projekt av gemensamt intresse inom sektorerna för transport-, telekommunikations- och energi infrastruktur och utnyttja potentiella synergieffekter mellan dessa sektorer.

25. Enligt artikel 2.1 i förordningen avses med ”projekt av gemensamt intresse” projekt som fastställs i TRN-T-förordningen, förordning (EU) nr 347/2013 [10] eller i en relevant förordning om riktlinjer för transeuropeiska nät på området för telekommunikationsinfrastruktur.

26. I bilaga I, del I till den angripna förordningen fastställs bland annat stomnätskorridoren ”Nordsjön–Medelhavet”. Vad gäller Förenade kungariket föreskrivs bland annat följande vägsträckningar:

— Glasgow/Edinburgh–Liverpool/Manchester–Birmingham,

— Birmingham–Felixstowe/London/Southampton,

— London – Lille – Bryssel/Bruxelles.

27. I artikel 29 i den angripna förordningen föreskrivs att förordningen om godstrafik har ändrats på följande sätt:

”Bilagan till [förordningen om godstransporter] ska ersättas med texten i bilaga II till [den angripna förordningen]. Detta innebär att de reviderade järnvägsgodskorridorerna även i fortsättningen underkastas bestämmelserna i [förordningen om godstransporter].”

28. I bilaga II till den angripna förordningen ersätter godskorridoren ”Nordsjön–Medelhavet” den första godskorridoren nr 2 som fastställdes i bilagan till förordningen om godstrafik innan denna ändrades genom artikel 29 i den angripna förordningen. [11]

29. På så sätt utökades den första godskorridoren nr 2 till Glasgow och inbegrep, vad gäller Förenade kungariket, Glasgow, Edinburgh, Southampton, Felixstowe och London.

10 — Europaparlamentets och rådets förordning av den 17 april 2013 om riktlinjer för transeuropeiska energiinfrastrukturer och om upphävande av beslut nr 1364/2006/EG och om ändring av förordningarna (EG) nr 713/2009, (EG) nr 714/2009 och (EG) nr 715/2009 (EUT L 115, s. 39).

11 — Se punkterna 9 och 10 i förevarande förslag till avgörande.

II – **Det lagstiftningsförfarande som ledde till antagandet av den angripna förordningen**

30. Förenade kungariket deltog inte ursprungligen i någon av de första godskorridorerna som föreskrivs i förordningen om godstrafik. På grundval av socioekonomiska undersökningar inledde Förenade kungariket därefter förfarandet för inrättande av en ytterligare godskorridor i enlighet med artikel 5 i denna förordning för att utöka den första godskorridoren nr 2 till London genom tunneln under Engelska kanalen.

31. Förenade kungariket har i sin ansökan förklarat att den vad gäller den angripna förordningen anslutit sig till de principer som anges i artikel 1 i den förordningen. I samband med förhandlingarna om antagandet av denna förordning lades emellertid ett förslag till ändring av den första godskorridoren nr 2 fram för att utöka denna till Glasgow. Utökningen godkändes inte av Förenade kungariket och finner enligt kungariket inte heller stöd i den socioekonomiska analysen.

32. Förenade kungariket lade ned sin röst vid omröstningen om antagandet av den angripna förordningen och angav den 25 november 2013 skälen till detta.[12] Därutöver ifrågasatte även Förbundsrepubliken Tyskland och Republiken Lettland utvidgningen av de första godskorridorerna under dessa omständigheter.[13]

III – **Parternas yrkanden**

33. Förenade kungariket har yrkat att domstolen ska

— ogiltigförklara artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen, i den mån den första godskorridoren nr 2 utökades till att gälla bortom London, och

— förplikta parlamentet och rådet att ersätta rättegångskostnaderna.

34. Parlamentet och rådet samt kommissionen som har intervenerat till stöd för dem har yrkat att domstolen ska

— ogilla talan, och

— förplikta Förenade kungariket att ersätta rättegångskostnaderna.

IV – **Huruvida talan kan tas upp till sakprövning på grund av begäran om delvis ogiltigförklaring av den angripna förordningen**

35. Förenade kungariket har gjort gällande att artikel 29 i den angripna förordningen och bilaga II till samma förordning är distinkta och kan skiljas från förordningen i övrigt. Förenade kungariket har preciserat att dess talan gäller delvis ogiltigförklaring av en del av nämnda förordning, nämligen av artikel 29 i bilaga II i förordningen.

36. Enligt fast rättspraxis är en ogiltigförklaring av en del av en unionsrättsakt endast möjlig under förutsättning att denna del kan skiljas från rättsakten i övrigt. Domstolen har vid upprepade tillfällen fastställt att detta krav på avskiljbarhet inte är uppfyllt när rättsaktens kärninnehåll skulle ändras om en del av den ogiltigförklarades.[14]

12 — Se rådets handling 16096/13 ADD 2 om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010.

13 — Ibidem.

14 — Se dom kommissionen/parlamentet och rådet (C-427/12, EU:C:2014:170, punkt 16 och där angiven rättspraxis).

37. Parlamentet, rådet och kommissionen är ense om att Förenade kungarikets yrkande om delvis ogiltigförklaring kan tas upp till sakprövning.

38. Jag delar denna uppfattning.

39. Artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen kan skiljas från förordningen som helhet. Även om det slås fast att denna artikel och bilagan är rättstridiga, så kommer förordningen ändå att ha rättsverkningar, eftersom de andra bestämmelserna i förordningen eftersträvar ett annat syfte än det som eftersträvas med nämnda artikel och nämnda bilaga.

40. Kärninnehållet i den angripna förordningen är att inrätta en Fond för ett sammanlänkat Europa för att påskynda investeringarna på området för transeuropeiska nät.[15] För detta ändamål fastställs villkor, metoder och förfaranden för tillhandahållande av finansiellt stöd från unionen till transeuropeiska nät i syfte att främja projekt av gemensamt intresse inom sektorerna för transport-, telekommunikations- och energi infrastruktur.[16]

41. Däremot syftar artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen enbart till att samordna de godskorridorer som föreskrivs i förordningen om godstrafik och stomnätskorridorer. En ogiltigförklaring av dessa medför således inte en ändring av kärninnehållet i förordningen.

42. Enligt min mening kan Förenade kungarikets yrkande om delvis ogiltigförklaring tas upp till sakprövning, eftersom artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen kan skiljas från förordningen i övrigt.

V – **Prövning av talan**

43. Till stöd för sin talan har Förenade kungariket åberopat två grunder.

44. Förenade kungariket har i sin första grund hävdat att de ändringar som gjorts i bilagan till förordningen om godstrafik i dess ursprungliga lydelse genom artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen, som medför en utvidgning av den första godskorridoren nr 2, skulle ha antagits i enlighet med artiklarna 171 FEUF och 172 FEUF, eftersom dessa ändringar syftar till att förverkliga de målsättningar som avses i artikel 170 FEUF.

45. Förenade kungariket har i sin andra grund anfört att utvidgningen av den första godskorridoren, som utgör ”projekt av gemensamt intresse”, i den mening som avses i artikel 171.1 FEUF, och som angår Förenade kungarikets territorium, har antagits i strid med kravet på den berörda medlemsstatens godkännande i artikel 172 andra stycket FEUF, eftersom ovannämnda ändringar strävar efter att uppnå det syfte som föreskrivs i artikel 170 FEUF.

15 — Se skäl 2 i denna förordning.

16 — Se artikel 1 i nämnda förordning.

A – *Den första grunden: Den rättsliga grunden för utvidgningen av den första godskorridoren nr 2 är felaktig*

1. Parternas argument

46. Förena kungariket har gjort gällande att ändringen av den första godskorridoren nr 2 genom artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen som medför att denna korridor utökades till Glasgow borde ha antagits på grundval av artikel 172 FEUF som ingår i avdelning XVI i EUF-fördraget om transeuropeiska nät.

47. Förenade kungariket har anfört att utvidgningen av de första godskorridorerna är av väsentlig betydelse för inrättandet av ett transeuropeiskt transportnät och således främjar de mål som anges i artiklarna 170 FEUF och 171 FEUF. Detta bekräftas av den omständigheten att utvidgningen av den första godskorridoren nr 2 syftar till att samordna stomnätskorridoren i korridoren, vilket är ett av de syften som eftersträvas med TEN-T-förordningen och således med artikel 170 FEUF – enligt skäl 46 i förordningen där det anges att ”[s]tomnätskorridorerna bör överensstämma med de järnvägskorridorer för godstransport som har inrättats i enlighet med [förordningen om godstransporter]”. Förenade kungariket har i detta sammanhang även hänvisat till skäl 16 i den angripna förordningen där det föreskrivs att ”[d]en geografiska dragningen av godskorridorer på järnväg som föreskrivs i [förordningen om godstransporter] och stomnätskorridorer enligt del I i bilagan till den här förordningen bör vid behov säkerställas, med beaktande av målen för respektive instrument, för att minska den administrativa bördan och förenkla utvecklingen och användningen av järnvägsinfrastrukturen”.

48. Förenade kungariket anser dessutom att ändringen av den första godskorridoren nr 2 främjar de mål som anges i artikel 170.2 FEUF där det föreskrivs att ”[unionens insatser i]nom ramen för ett system med öppna och konkurrensutsatta marknader … [ska] inriktas på att främja de nationella nätens samtrafikförmåga och driftskompatibilitet samt tillträdet till sådana nät.”

49. Förenade kungariket har i detta avseende förklarat att godskorridorerna och stomnätskorridorerna båda har samordningsfunktioner som syftar till att förbättra de nationella nätens driftskompatibilitet och tillträdet till sådana nät. Detta argument bekräftas av artikel 48.1 i TEN-T-förordningen där det föreskrivs att ”[e]n lämplig samordning ska säkerställas mellan stomnätskorridorerna och de godskorridorer på järnväg som anges i [förordningen om godstransporter] för att undvika onödig överlappning av verksamhet, särskilt i samband med fastställandet av arbetsplanen eller inrättandet av arbetsgrupper”.

50. Även om Förenade kungariket anser sig inte kunna lagligen ifrågasätta den rättsliga grund på grundval av vilken förordningen om godstrafik har antagits så har Förenade kungariket gjort gällande att förordningen huvudsakligen strävar efter att uppnå det syfte som föreskrivs i artikel 170.2 FEUF vilket dessutom föreskrivs i skäl 5 i nämnda förordning där det anges att ”inrättandet av internationella järnvägskorridorer för ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik, där godståg kan framföras under goda förhållanden och lätt passera från ett nationellt järnvägsnät till ett annat, [skulle] bidra till att förbättra villkoren för utnyttjande av infrastrukturen”.

51. Vidare har Förenade kungariket, i motsats till vad parlamentet och rådet har hävdat, gjort gällande att nya järnvägsinfrastrukturer har inrättats för att godskorridorerna ska omfattas av de mål som eftersträvas med artikel 170 FEUF, vilket för övrigt inte heller var nödvändigt enligt TEN-T-förordningen om inrättande av stomnätskorridorer.

52. Förenade kungariket anser slutligen att frågan uppkommer huruvida den åtgärd som vidtagits i sin helhet till övervägande del är en transportpolitisk åtgärd eller en nätåtgärd och har här ställt artiklarna 91 FEUF och 170.2 FEUF mot varandra. Förenade kungariket har visserligen inte förnekat att förordningen om godstrafik syftar till att främja utvecklingen av en konkurrenskraftig och effektiv godstrafik och således uppfyller de mål som eftersträvas med artikel 91 FEUF, men menar att det huvudsakliga målet med förordningen i själva verket är att skapa ett nät som består av tillförlitliga godskorridorer med mekanismer för samarbete mellan olika infrastrukturförvaltare, vilket främjar de mål som eftersträvas med TEN-T-förordningen och samtidigt de mål som eftersträvas med artikel 170.2 FEUF.

53. Artikel 172 utgör således utgör en mer specifik rättslig grund än artikel 91 FEUF och ändringen av den första godskorridoren nr 2 borde ha gjorts i enlighet med den förstnämnda artikeln.

54. Parlamentet, rådet och kommissionen har anfört att den omständigheten att enbart artikel 172 FEUF anges som rättslig grund i skälen till den angripna förordningen följer av tillämpningen av bestämmelserna om rättslig grund. Parlamentet har erinrat om domstolens rättspraxis enligt vilken valet av rättslig grund för en unionsrättsakt ska ske utifrån objektiva kriterier, som kan bli föremål för domstolsprövning. Bland dessa kriterier ingår bland annat rättsaktens syfte och innehåll.[17] Parlamentet har även hänvisat till domen i målet kommissionen mot rådet[18] där domstolen slog fast att ”när bedömningen av den berörda rättsakten visar att den har två avsikter eller två beståndsdelar och en av dessa kan identifieras som den huvudsakliga eller avgörande, medan den andra endast är av underordnad betydelse, ska rättsakten endast ha en rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till den huvudsakliga eller avgörande avsikten eller beståndsdelen”[19].

55. Parlamentet, rådet och kommissionen anser att enligt artikel 1 i den angripna förordningen är den huvudsakliga eller avgörande avsikten eller beståndsdelen i förordningen att ge ekonomiskt bistånd från unionen till transeuropeiska nät och att stödja projekt av gemensamt intresse, medan artikel 29 i och bilaga II till förordningen genom vilka den första godskorridoren nr 2 ändras enbart eftersträvar ett mål av underordnad betydelse, nämligen att ändra förordningen om godstrafik för att samordna stomnätskorridorerna längs de första godskorridorerna. Parlamentet och rådet har vidare anfört att om en annan rättsakt hade antagits i syfte att uppnå denna ändring, så hade artikel 91 FEUF utgjort rättslig grund för denna.

56. Som jag uppfattar det anser dessutom parlamentet och rådet att för att omfattas av TEN-T ska korridoren utgöra ett projekt på så sätt att det måste föreligga en skyldighet att ändra en befintlig infrastruktur eller att skapa en ny infrastruktur, vilket inte är fallet i förevarande mål. Skyldigheten att inrätta en första godskorridor innebär inte att medlemsstaterna måste bygga nya järnvägslinjer. Den innebär enbart att medlemsstaterna måste förbättra samordningen av godstrafiken på järnväg på vissa befintliga järnvägslinjer och säkerställa bättre förvaltning av dem, särskilt genom en enda kontaktpunkt. Rådet har härav dragit slutsatsen att enbart användningen av en infrastruktur inte kan betraktas som en ”infrastruktur”, i den mening som avses i artikel 170.1 FEUF.

57. Parlamentet har vidare anfört att syftet med ändringen av den första godskorridoren nr 2, nämligen att samordna denna korridor med motsvarande stomnätskorridor som anges i skäl 16 i den angripna förordningen, på intet sätt visar att dessa korridorer är förenade och att de båda syftar till att uppnå de mål som eftersträvas med artikel 170.2 FEUF. Parlamentet anser att denna samordning enbart syftar till att förenkla användningen av infrastrukturen, genom godskorridorerna, vad avser utvecklingen av denna, genom inrättande av stomnätskorridorer för att särskilt minska den administrativa bördan.

17 — Dom kommissionen/parlamentet och rådet (C-411/06, EU:C:2009:518, punkt 45 och där angiven rättspraxis) och dom parlamentet/rådet (C-130/10, EU:C:2012:472, punkt 42 och där angiven rättspraxis).

18 — C-137/12, EU:C:2013:675.

19 — Punkt 53.

58. Parlamentet har även anfört att begreppet nät i förordningen om godstrafik är av funktionell karaktär. Parlamentet anser att om varje åtgärd som medför en förbättring av användningen av sådana infrastrukturer som de som föreskrivs i förordningen skulle kunna kvalificeras som ”en åtgärd som rör TEN-T”, skulle samtliga åtgärder som rör transport på det området, såsom de avseende säkerheten eller regler som gäller för avgiftssystemet, omfattas. En nåtåtgärd avseende godstransporter på järnväg enligt artiklarna 11–13 i TEN-T-förordningen syftar enbart till att uppfylla kraven för transportinfrastrukturer och ligga till grund för identifiering av projekt av gemensamt intresse.

59. Rådet har gjort gällande att förordningen om godstrafik har antagits på grundval av artikel 91 FEUF och att den inte innehåller riktlinjer avseende de transeuropeiska näten, i den mening som avses i artikel 171.1 FEUF. Den rör således helt den gemensamma transportpolitiken. Vad närmare gäller artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen har rådet anfört att behovet av att säkerställa geografisk samordning mellan godskorridorer och stomnätskorridorer inte innebär att ändringen av den första godskorridoren nr 2 omfattas av TEN-T.

60. Vad gäller Förenade kungarikets argument att det för att fastställa huruvida en åtgärd omfattas av artikel 170 FEUF ska prövas huruvida åtgärden är en åtgärd som rör nätet eller en åtgärd som rör den gemensamma transportpolitiken anser rådet att det är nödvändigt att beakta artikel 9 i TEN-T-förordningen och de villkor som anges där. Rådet har även framhållit att artiklarna 11–13 i denna förordning avser infrastrukturkomponenter, krav på infrastrukturer och prioriteringar för utbyggnad av infrastrukturer. En åtgärd som omfattas av TEN-T ska således vara en åtgärd som avser infrastrukturer.

61. Rådet har slutligen påpekat att artikel 11 i förordningen om godstrafik som återfinns i kapitel III i denna och som har rubriken ”Investeringar i godskorridoren” enbart är ett förvaltnings- eller samordningsinstrument och inte medför någon skyldighet att investera i järnvägsinfrastrukturer och har således avfärdat Förenade kungarikets argument att förordningen resulterar, även den, i projekt som anses som projekt av gemensamt intresse som ger rätt till medel enligt TEN-T.

62. Kommissionen har gjort gällande att artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen inte omfattas av dess materiella tillämpningsområde. De utgör en formell ändring av förordningen om godstrafik som antagits på grundval av artikel 91 FEUF. För dessa bestämmelser gäller följaktligen sistnämnda artikel.

63. Kommissionen anser även den att bestämmelserna om godskorridorer huvudsakligen utgör ett samordnings- och förvaltningsinstrument som syftar till att förbättra konkurrenskraften hos godstransporttjänster. De rör således enbart den gemensamma transportpolitiken.

2. Min bedömning

64. Den första grunden som framförts av Förenade kungariket avser åsidosättande av väsentliga formföreskrifter, i den mening som aves i artikel 263 andra stycket FEUF. Medlemsstaten anser närmare bestämt att utvidgningen av den första godskorridoren nr 2 syftar till att förverkliga de mål som eftersträvas med artikel 170 FEUF och att ändringen genom artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen således borde ha gjorts enligt artiklarna 171 FEUF och 172 FEUF.

65. Även om förordningen har antagits på grundval av artikel 172 FEUF har parlamentet och rådet med stöd av kommissionen ansett att ändringen av den första godskorridoren nr 2 genom artikel 29 i och bilaga II till nämnda förordning enbart eftersträvar ett mål av underordnad betydelse i förhållande till det som eftersträvas med förordningen och att utvidgningen av korridoren rör den gemensamma transportpolitiken. Således utgör artikel 91 FEUF lämplig juridisk grund för denna ändring och denna var föremål för en separat rättsakt.

66. Frågan är således huruvida den geografiska samordningen mellan de första godskorridorerna och stomnätskorridorer hänför sig till den gemensamma transportpolitiken eller TEN-T-politiken. Denna fråga är av avgörande betydelse. Det är nämligen så, att om domstolen skulle finna att artikel 172 FEUF utgör lämplig rättslig grund, så kan valet av ett felaktigt beslutsförfarande ha berövat Förenade kungariket rätten att påverka innehållet i rättsakten, eftersom det i artikel 172 andra stycket FEUF anges att det krävs ett godkännande av den medlemsstat som berörs av de riktlinjer och projekt av gemensamt intresse som angår transeuropeiska nät och i de fall där Förenade kungariket inte godkänner utvidgningen av den första godskorridoren nr 2 till Glasgow.

67. Enligt fast rättspraxis ska ”valet av rättslig grund för en unionsrättsakt ske utifrån objektiva kriterier som kan bli föremål för domstolsprövning. Bland dessa kriterier ingår bland annat rättsaktens syfte och innehåll” [20]. Där anges även följande: ”Vilken rättslig grund som valts vid antagandet av andra unionsrättsakter som eventuellt har liknande särdrag saknar betydelse. Frågan om vilken rättslig grund en rättsakt ska ha måste avgöras utifrån rättsaktens eget syfte och innehåll.” [21]

68. Därutöver har domstolen vid upprepade tillfällen uttalat att ”[o]m bedömningen av den berörda rättsakten visar att det finns två avsikter med densamma eller att den har två beståndsdelar, och om en av dessa kan identifieras som den huvudsakliga eller avgörande avsikten eller beståndsdelen, medan den andra endast är av underordnad betydelse, ska rättsakten ha en enda rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till den huvudsakliga eller avgörande avsikten eller beståndsdelen” [22].

69. Det ska således med hänsyn till nämnda praxis bedömas huruvida, såsom Förenade kungariket hävdat, artikel 172 FEUF är den enda lämpliga rättsliga grunden för den utvidgning av godskorridorer som följer av artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen.

70. Denna analys kräver för det första en prövning av artiklarna i EUF-fördraget avseende den gemensamma transportpolitiken och dem avseende transeuropeiska nät. För det andra ska det utifrån syftet och innehållet i artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen undersökas om unionens insats som föreskrivs i dessa bestämmelser omfattas av tillämpningsområdet för artikel 170 FEUF och följande artiklar.

a) Den gemensamma transportpolitiken och transeuropeiska nät

71. I artikel 90 FEUF föreskrivs att fördragens mål på området för transport ska uppnås inom ramen för en gemensam transportpolitik. I artikel 3.3 FEU anges bland annat följande: ”Unionen ska upprätta en inre marknad. Unionen ska verka för en hållbar utveckling i Europa som bygger på välavvägd ekonomisk tillväxt och på prisstabilitet, på en social marknadsekonomi med hög konkurrenskraft där full sysselsättning och sociala framsteg eftersträvas, samt på en hög miljöskyddsnivå och en bättre miljö. Den ska främja vetenskapliga och tekniska framsteg.”

72. Målet med artikel 91.1 a och b FEUF är just att uppnå syftet att skapa en inre marknad genom att fastställa riktlinjer i denna mening för unionslagstiftaren. I denna bestämmelse föreskrivs således att unionslagstiftaren ska fastställa ”gemensamma regler för internationella transporter till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier” och ”de villkor under vilka utomlands hemmahörande transportföretag får utföra transporter i en medlemsstat”.

20 — Dom Förenade kungariket/rådet (C-81/13, EU:C:2014:2449, punkt 35 och där angiven rättspraxis) och dom Spanien/rådet (C-147/13, EU:C:2015:299, punkt 68 och där angiven rättspraxis).

21 — Dom Förenade kungariket/rådet (C-81/13, EU:C:2014:2449, punkt 36 och där angiven rättspraxis).

22 — Dom kommissionen/parlamentet och rådet (C-43/12, EU:C:2014:298, punkt 30 och där angiven rättspraxis).

73. Unionslagstiftaren tilldelas genom denna bestämmelse den rättsliga grund som krävs för att uppnå en liberalisering av tjänster och öppna för konkurrens inom transportområdet.[23] I nämnda bestämmelse fastställs således konkurrensvillkoren och bestämmelsen reglerar handeln inom unionen. Inom järnvägsområdet till exempel har en progressiv liberalisering av tjänster och en öppning av konkurrensen möjliggjorts genom tre på varandra följande lagstiftningspaket.[24]

74. Artikel 91.1 c och d FEUF avser i sin tur åtgärder med en icke-kommersiell inriktning. Unionslagstiftaren ska med stöd av denna bestämmelse fastställa åtgärder för att förbättra transportsäkerheten och alla andra lämpliga bestämmelser. Vad gäller transportsäkerheten kan Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort[25] nämnas. På flodområdet kan Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg[26] nämnas.

75. Domstolen har vad gäller ”andra lämpliga bestämmelser” haft tillfälle att i domen i målet Schumalla[27] fastställa räckvidden för detta begrepp. Domstolen har slagit fast att unionens institutioner i fråga om den gemensamma transportpolitiken har vidsträckta lagstiftningsbefogenheter när det gäller att anta lämpliga gemensamma regler.[28] Det framgår närmare bestämt av denna dom att gemensamma regler bidrar till att undanröja sådana skillnader som väsentligen kan snedvrida konkurrensvillkoren i transportsektorn och således är ”lämpliga” för att upprätta en gemensam transportpolitik, i den mening som avses i artikel 91.1 d FEUF.[29] Unionslagstiftaren har på grundval av denna bestämmelse fastställt åtgärder särskilt på området för direkt beskattning och på det sociala området.[30]

76. Artikel 170 FEUF syftar till att upprätta och utveckla det transeuropeiska nätet för att medverka till att den inre marknaden genomförs och att stärka den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen enligt artiklarna 26 FEUF och 174 FEUF. I artikel 170 FEUF anges även att det transeuropeiska nätet syftar till att göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i full utsträckning utnyttja fördelarna med att skapa ett område utan inre gränser.

23 — Se domen parlamentet/rådet (C-13/83, EU:C:1985:220, punkt 62).

24 — Det första järnvägspaketet består av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av direktiv 91/440 (EGT L 75, s. 1), Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag (EGT L 75, s. 26) och direktiv 2001/14. Det andra järnvägspaketet består av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen) (EUT L 164, s. 1), och Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag (EUT L 75, s. 26) och direktiv 2001/14 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 164, s. 44). Det tredje järnvägspaketet består av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 om ändring av direktiv 91/440 och direktiv 2001/14 (EUT L 315, s. 44), och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (EUT L 315, s. 51). Det ska även hänvisas till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, s. 32).

25 — EUT L 403, s. 18.

26 — EUT L 163, s. 1.

27 — Mål 97/78, EU:C:1978:211.

28 — Punkt 4. Se även dom Spanien och Finland/parlamentet och rådet (C-184/02 och C-223/02, EU:C:2004:497, punkt 29).

29 — Se dom Schumalla (97/78, EU:C:1978:211, punkt 6) dom och Spanien och Finland/parlamentet och rådet (C-184/02 och C-223/02, EU:C:2004:497 punkt 40).

30 — Se bland annat Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 187, s. 42), och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, s. 35).

77. Upprättandet och utvecklingen av transeuropeiska nät och särskilt av transeuropeiska transportnät ska således göra det möjligt att förena nationella nät med varandra för att undanröja alla hinder för den fria rörligheten för varor och personer. Det är ofta fråga om geografiska hinder, vilket är fallet vad gäller alperna mellan Frankrike och Italien eller tekniska hinder, såsom till exempel förekomsten av olika nationella system för signalering och hastighetskontroll för järnvägstransporter som gör det möjligt för tåg att reagera på signaler som överförs genom jorden. Sådana hinder sätter nödvändigtvis gränser för upprättandet av en inre marknad.

78. Vad gäller uppfyllandet av målen i artikel 174 FEUF ska det erinras om att det i denna artikel i första och andra stycket föreskrivs att ”[f]ör att främja en harmonisk utveckling inom hela unionen ska denna utveckla och fullfölja sin verksamhet för att stärka sin ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållning” och att ”[u]nionen ska särskilt sträva efter att minska skillnaderna mellan de olika regionernas utvecklingsnivåer och eftersläpningen i de minst gynnade regionerna”. Kommissionen har i sitt meddelande om territoriell sammanhållning [31] förklarat att denna ”handlar om att se till att alla … platser [inom unionen] utvecklas harmoniskt och att deras medborgare på bästa sätt kan dra fördel av dessa områdens egenskaper. På så sätt omvandlas mångfald till en tillgång som bidrar till hela EU:s hållbara utveckling” [32].

79. Vad gäller TEN-T visar sig detta genom en harmonisk utveckling av det europeiska nätet för att ge ekonomiska aktörer och användare tillgång till innovativa, effektiva och konkurrenskraftiga infrastrukturer i alla regioner i unionen. [33] TEN-T spelar således en central roll för den harmoniska utvecklingen i hela unionen, eftersom de möjliggör rörlighet för ekonomiska aktörer under optimala förhållanden för att bättre fördela den ekonomiska verksamheten inom hela unionen. [34] De gör det möjligt att förbinda mer avlägsna områden inom unionen med mer centrala områden och stadsområden. De utgör således ett instrument för ekonomiska aktörer och unionsmedborgare. Den plats som avdelningen om transeuropeiska nät har i EUF-fördraget är enligt min mening inte betydelselös, eftersom den befinner sig efter avdelning XV som avser konsumentskydd och före avdelning XVII avseende industrin.

80. Kommissionen har i sin grönbok om TEN-T [35] anfört att ”[t]ransportpolitiken syftar till att främja ekonomisk och miljömässig effektivitet samt säkra och tillförlitliga transporter inom och utanför den inre marknaden” [36]. TEN-T-politiken ”ska se till att transporterna fungerar på bästa möjliga sätt med stöd av integrerad och innovativ infrastruktur som är väl anpassad till den tekniska utvecklingen inom sektorerna för energi, infrastruktur och [transportmedel inom olika typer av transport]” [37].

81. Mot bakgrund av vad som anförts ovan uppkommer frågan huruvida artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen är rena instrument som huvudsakligen, eller till och med uteslutande, syftar till att genomföra den inre marknaden eller om de går utöver denna målsättning och mer specifikt syftar till att uppnå en harmonisk utveckling inom hela unionen.

31 — Se meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Regionkommittén och Europeiska ekonomiska och sociala kommittén, Grönbok om territoriell sammanhållning, Att omvandla territoriell mångfald till styrka (KOM(2008) 616 slutlig).

32 — Punkt 1, s. 3.

33 — Se bland annat skälen 2–5 i TEN-T-förordningen.

34 — Kommissionen har i ovannämnda meddelande om territoriell sammanhållning anfört att ”[t]ransportpolitiken har uppenbar betydelse för territoriell sammanhållning eftersom den påverkar var näringsverksamheten etableras och var människor väljer att bo. Den har en särskilt viktig roll för att förbättra förbindelserna till och inom mindre utvecklade regioner” (punkt 3.1, s. 10).

35 — Se Grönbok - Transeuropeiska transportnät (TEN-T): En översyn av strategin bättre integrering av de transeuropeiska transportnäten för att främja den gemensamma transportpolitiken (KOM(2009) 44 slutlig).

36 — Punkt 1, s. 3.

37 — Ibidem.

b) Frågan huruvida utvidgningen av de första godskorridorerna omfattas av artikel 170 FEUF och följande artiklar

82. Artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen ingår i denna. Syftet med denna förordning är att inrätta ett finansieringsinstrument för att finansiera projekt av gemensamt intresse som ska genomföras inom ramen för politiken för transeuropeiska nät.[38] Enligt skäl 2 syftar den närmare bestämt till att påskynda investeringarna på området för transeuropeiska nät och stimulera till ökade medel från både den offentliga och den privata sektorn.

83. För detta ändamål preciseras i den angripna förordningen de målsättningar som eftersträvas på varje område som berörs. Till exempel i fråga om transport anges i artikel 4.2 i förordningen att den finansieringsmekanism som inrättats stödjer genomförandet av projekt av gemensamt intresse som bland annat syftar till att undanröja flaskhalsar, förstärka järnvägens driftskompatibilitet, komplettera felande länkar, och, i synnerhet, förbättra gränsöverskridande sträckor. I nämnda förordning fastställs vidare budgeten för en viss period[39] och olika typer av finansiellt stöd samt de finansiella bestämmelser som krävs för att genomföra dessa.[40]

84. Artikel 29 i den angripna förordningen återfinns i den sista avdelningen i denna förordning som innehåller allmänna bestämmelser och slutbestämmelser. Enbart skäl 16 hjälper oss att förstå skälet till att unionslagstiftaren införde artikel 29 i den angripna förordningen. I skäl 16 anges att ”[d]en geografiska dragningen av godskorridorer på järnväg som föreskrivs i [förordningen om godstrafik] och stomnätskorridorer enligt del I i bilagan till den [angripna] förordningen bör vid behov säkerställas, med beaktande av målen för respektive instrument, för att minska den administrativa bördan och förenkla utvecklingen och användningen av järnvägsinfrastrukturen”.

85. Syftet med artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen är således att ändra de första godskorridorena för att uppnå överensstämmelse mellan dessa och i förväg identifierade stomnätskorridorer inom transportsektorn, såsom föreskrivs i del I i bilaga I till denna förordning.

86. Frågan huruvida dessa bestämmelser omfattas av tillämpningsområdet för artikel 170 FEUF kan emellertid inte enbart avgöras utifrån ovannämnda konstaterande. Eftersom nämnda bestämmelser syftar till att ändra förordningen om godstrafik, i dess ursprungliga lydelse, ska målsättningen och innehållet i denna förordning undersökas i syfte att avgöra huruvida utvidgningen av de första godskorridorerna som genomfördes genom artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen borde ha antagits i enlighet med artikel 172 FEUF.

87. Rubriken till förordningen om godstrafik skulle visserligen kunna ge intryck av att denna enbart eller huvudsakligen syftar till att förbättra den inre marknaden för järnvägstrafik, men vid en granskning av nämnda bestämmelser framgår att den i själva verket går längre än till att endast utgöra en harmonisering av villkoren för den inre marknaden inom sektorn för denna typ av transport.

88. Det ska inledningsvis påpekas att det i skäl 3 i denna förordning anges att ”[f]ör att kunna konkurrera med övriga transportsätt måste internationella och nationella godstransporttjänster … få tillgång till en järnvägsinfrastruktur som är av god kvalitet och finansierad i tillräcklig utsträckning, dvs. en infrastruktur som gör det möjligt att tillhandahålla godstransporttjänster under goda villkor vad avser kommersiell hastighet, frakttid och tillförlitlighet”. För att optimera utnyttjandet av järnvägsnätet och säkerställa dess tillförlitlighet införs genom förordningen om godstrafik ”ytterligare förfaranden för att förstärka samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna avseende tilldelningen av internationella tåglägen för godståg”[41].

38 — Se artiklarna 1 och 3 i nämnda förordning.

39 — Se artikel 5 i den angripna förordningen.

40 — Se kapitlen II–V i denna förordning.

41 — Se skäl 4 i denna förordning.

89. I skäl 5 i nämnda förordning framhålls att det krävs att nationella infrastrukturer är driftskompatibla. I nämnda skäl föreskrivs att ”inrättandet av internationella järnvägskorridorer för ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik, där godståg kan framföras under goda förhållanden och lätt passera från ett nationellt järnvägsnät till ett annat, [skulle] bidra till att förbättra villkoren för utnyttjande av infrastrukturen”. I skäl 9 i förordningen om godstrafik betonas också att förbindelser mellan olika typer av befintlig järnvägsinfrastruktur är nödvändiga och viktiga vid utvecklingen av godskorridorer.

90. I artikel 1 i denna förordning anges att denna syftar till att fastställa ”regler för inrättande och organisation av internationella järnvägskorridorer för konkurrenskraftig godstrafik i syfte att utveckla ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik”. För detta ändamål fastställs ”regler för val, organisation och förvaltning av godskorridorer och den vägledande investeringsplaneringen för dessa”.

91. Flera av de första godskorridorerna har utsetts av medlemsstaterna och återfinns i bilagan till nämnda förordning. [42] Bland dessa korridorer återfinns den första godskorridoren nr 2 som nu efter ändringen genom den angripna förordningen kallas ”Nordsjön–Medelhavskorridoren”. Dessa ytterligare godskorridorer kan därefter väljas ut och ändras enligt ett förfarande som föreskrivs i artiklarna 4–6 i förordningen om godstrafik.

92. I artikel 8 i denna förordning föreskrivs att de berörda medlemsstaterna ska inrätta en direktion för varje godskorridor och att de berörda infrastrukturförvaltarna ska inrätta en styrelse. Denna direktion och styrelse ska säkerställa att den berörda godskorridoren inrättas i enlighet med styrelsens genomförandeplan i enlighet med artikel 9 i nämnda förordning.

93. Enligt artikel 11 i förordningen om godstrafik ska styrelsen även utarbeta och regelbundet se över en investeringsplan för infrastrukturen i godskorridoren och lägga fram den för direktionen för godkännande. Denna plan ska särskilt innefatta en förteckning över planerade projekt för utbyggnad, modernisering eller omstrukturering av järnvägsinfrastruktur och tillhörande utrustning i godskorridoren eller en utbyggnadsplan för driftskompatibla system i godskorridoren. [43]

94. Enligt artikel 13 i nämnda förordning ska styrelsen för en godskorridor inrätta en enda kontaktpunkt, så att berörda ekonomiska aktörer på ett och samma ställe kan framställa ansökningar om tåglägen [44] för en sträcka som befinner sig inom olika medlemsstater.

95. Inrättandet av internationella tåglägen på förhand genomförs av olika infrastrukturförvaltare med beaktande av marknadens krav och efter en utvärdering av kapacitetsbehovet. [45]

96. Förordningen om godstrafik syftar till att på ett konsekvent och samordnat sätt skapa och utveckla godskorridorer i vilka eller för vilka samtliga aktörer inom den berörda sektorn ska medverka.

97. I artikel 2.2 a i denna förordning definieras godskorridor som ”samtliga utsedda järnvägslinjer, inbegripet järnvägsfärjelinjer, på en medlemsstats territorium eller mellan medlemsstater och i tillämpliga fall europeiska tredjeländer, vilka förbinder två eller flera terminaler längs en huvudlinje, samt vid behov alternativa linjer och avsnitt som förbinder dem, inbegripet järnvägsinfrastruktur och tillhörande utrustning samt relevanta järnvägstjänster i enlighet med artikel 5 i direktiv 2001/14/EG”.

42 — Se artikel 3 i förordningen om godstrafik.

43 — Se artikel 11.1 a och b i denna förordning.

44 — Tågläget är ett område där det är möjligt att placera ett visst antal tåg med liknande hastighet och som efterföljer varandra mycket snabbt från en punkt till en annan vid en viss tidpunkt. Det rör sig med andra ord om möjligheten att påverka en infrastruktur i tågtrafiken mellan två punkter i ett järnvägsnät.

45 — Se artikel 14 i förordningen om godstrafik.

98. Valet att utveckla det europeiska järnvägsnätet genom att inrätta godskorridorer är inte betydelselöst. Konceptet korridor grundar sig på ett stort antal olika indikatorer och särskilda förhållanden som möjliggör en harmonisk utveckling av ett territorium. Begreppet korridor har till exempel definierats som ett ”område vars omfattning beror på följande indikatorer: geografiska förhållanden, befolkningstäthet, kulturella kriterier, inflytandesfärer, institutionella strukturer, politiska splittringar etcetera” [46]. Begreppet korridor gör det möjligt att ”identifiera transportleder … att beskriva isoleringsprocessen i inlandet …, att motivera tillgången till resurser, utforma nät med oberoende stadskorsningar med betydande tranporter, förbindelser och utbytet mellan dem … eller att beskriva vägar på olika geografiska nivåer” [47].

99. Jag bestrider inte den omständigheten att förordningen om godstrafik genom inrättandet av godskorridorer syftar till att förbättra den inre marknadens funktion inom sektorn för järnvägstransport. Inom denna sektor som har varit på tillbakagång sedan slutet av andra världskriget har samtliga unionsregler antagits i syfte att ge nytt liv åt denna sektor som har tappat mark i förhållande till väg-, sjö- och lufttransport.

100. Efter en analys av innehållet i denna förordning anser jag att denna på ett balanserat och harmoniskt sätt syftar till att förbinda trafiken inom unionens territorium med hänsyn till de berörda aktörernas specifika behov, såväl med beaktande av ekonomiska som sociala behov. [48] Artikel 4 i nämnda förordning är särskilt belysande i detta hänseende. Enligt denna ska flera kriterier beaktas vid inrättandet av ytterligare godskorridorer. Vid urvalet av dessa godskorridorer ska särskilt det förhållandet att godskorridoren passerar minst tre medlemsstaters territorium, eller två medlemsstaters territorium om avståndet mellan de terminaler som betjänas av godskorridoren är längre än 500 km, den berörda korridorens förenlighet med TEN-T, ERTMS-korridorerna och/eller de korridorer som fastställs av RNE, integreringen av prioriterade TEN-T-projekt [49] i godskorridoren, och jämvikten mellan den samhällsekonomiska kostnad respektive nytta som inrättandet av godskorridoren medför beaktas. [50]

101. Förordningen om godstrafik överensstämmer således enligt min mening med det dubbla syfte som eftersträvas med politiken för transeuropeiska nät som avses i artikel 170 FEUF, nämligen att upprätta den inre marknaden eller säkerställa dess funktion (artikel 26 FEUF) och främja en harmonisk utveckling inom hela unionen genom att stärka dess ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållning (artikel 174 FEUF).

102. Det verkar dessutom som om unionslagstiftaren hade inrättande av godskorridorer i åtanke när den deltog i utvecklingen av TEN-T. Av de förarbeten som ledde till antagandet av denna förordning framgår att godskorridoren syftar till att möjliggöra utnyttjandet av internationella och nationella godstransporttjänster på åtminstone två medlemsstaters territorium och att en godskorridor ska ha egenskapen att ingå i det transeuropeiska transportnätet. [51]

46 — Se Debrie, J., och Comtois, C., ”Une relecture du concept de corridors de transport: illustration comparée Europe/Amérique du Nord”, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, nr 58/2010, s. 127, särskilt punkt 2.1.1, s. 128.

47 — Ibidem.

48 — Kommissionens presenterade i sitt förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (KOM(2008) 852 slutlig), bland annat idén om att ”bygga ett transportsystem för EU:s medborgare och företag som är så rent och effektivt som möjligt” (punkt 1.1).

49 — Begreppet prioriterade projekt, som används i artikel 4 c i förordningen om godstrafik, har ersatts i enlighet med artikel 58.2 i TEN-T-förordningen. I sistnämnda bestämmelse anges att ”[h]änvisningar till de prioriterade projekt som förtecknas i bilaga III till [Europaparlamentets och rådets] beslut nr 661/2010/EU [av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (EUT L 204, s. 1)] ska anses som hänvisningar till stomnätet, i enlighet med definitionen i denna förordning”.

50 — Se artikel 4 a–d i förordningen.

51 — Se förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (som nämns i fotnot 48 ovan) (s. 13), parlamentets handlingar A7-0162/2010 (s. 47) och P6_TA(2009)0285 (s. 7) samt rådets handling 11069/5/09 REV 5 ADD 1.

103. Ett av de argument som parlamentet, rådet och kommissionen anfört är att förordningen om godstrafik inte omfattas av artikel 170 FEUF och följande artiklar, eftersom det krävs att rättsakten i fråga syftar till att skapa en ny järnvägsinfrastruktur.

104. Jag delar inte denna ståndpunkt.

105. I denna förordning finns inte något som leder till slutsatsen att det för inrättandet av godskorridorer och insatser som bidrar till en effektiv förvaltning och användning av dessa inte krävs att fysiska infrastrukturer inrättas. Det kan enligt min mening även vara nödvändigt att använda sådana inrättningar för att säkerställa driftskompatibilitet mellan medlemsstaternas infrastrukturer som åsyftas genom inrättandet av dessa korridorer,[52] eftersom driftskompatibilitet definieras som ”egenskapen hos en infrastruktur inom ett transportsätt, inbegripet alla tekniska, driftsmässiga och regleringsmässiga villkor, att erbjuda säker trafik utan driftsavbrott som uppfyller angivna prestandakrav för denna infrastruktur eller detta transportsätt”[53].

106. Kravet att nya fysiska infrastrukturer ska inrättas framgår inte av ordalydelsen i artiklarna 170 FEUF och 171 FEUF.

107. Artikel 170.1 FEUF föreskriver att unionen ska bidra till att upprätta och utveckla transeuropeiska nät för infrastrukturerna inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Upprättandet av transeuropeiska nät medför inte nödvändigtvis att nya infrastrukturer inrättas och kan delvis stödja sig på redan befintliga nationella infrastrukturer. Detta bekräftas av skälen 7 och 8 i TEN-T-förordningen där det anges att ”[TEN-T] … till stor del [består] av befintlig infrastruktur” och att ”[TEN-T] … bör byggas ut genom att skapa ny transportinfrastruktur, *återställa och uppgradera befintlig infrastruktur* och vidta åtgärder för att främja en resurseffektiv användning av denna”[54].

108. Dessutom ska, enligt artikel 170.2 FEUF, unionens insatser inriktas på att främja de nationella nätens samtrafikförmåga och driftskompatibilitet samt tillträdet till sådana nät. Det rör sig här enligt min mening om befintliga nationella nät som ska förbindas med varandra och göras driftskompatibla.

109. Artikel 171.1 andra strecksatsen FEUF avser åtgärder som klart beträffar nätens driftskompatibilitet, varvid teknisk standardisering betonas. Dessa åtgärder kräver inte nödvändigtvis att nya infrastrukturer inrättas. Säkerställande av järnvägens driftskompatibilitet är för övrigt ett av de mål som eftersträvas med unionens riktlinjer som definieras i TEN-T-förordningen. Av skäl 2 i nämnda förordning kan utläsas att ”järnvägens driftskompatibilitet [kan] förbättras genom innovativa lösningar som syftar till att förbättra systemens kompatibilitet, t.ex. fordonsbaserad utrustning och räls med flera spårvidder”. Sistnämnda system kräver visserligen utan tvekan att arbeten utförs på spåren och således på själva järnvägsinfrastrukturen, det förhåller sig däremot inte på så sätt vad gäller fordonsbaserad utrustning. Vidare anges i skäl 5 i förordningen att det ”[i] vitboken [[55]]ställs krav på utveckling av transportrelaterad informations- och kommunikationsteknik för att säkerställa bättre och integrerad trafikstyrning samt förenklade administrativa förfaranden genom bättre godslogistik, system för att följa och spåra gods samt optimerade tidtabeller och trafikflöden. Eftersom *sådana insatser bidrar till en effektiv förvaltning och användning av transportinfrastruktur, bör de omfattas av … [nämnda] förordning*”[56].

52 — Se skäl 5 i nämnda förordning.

53 — Se artikel 3 o i TEN-T-förordningen.

54 — Min kursivering.

55 — Kommissions vitbok ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem” (COM(2011) 144 final/2).

56 — Min kursivering.

110. I artikel 2.1 i TEN-T-förordningen anges bland annat att TEN-T omfattar transportinfrastruktur och telematikapplikationer samt åtgärder som främjar effektiv förvaltning och användning av sådan infrastruktur och som möjliggör inrättandet och driften av hållbara och effektiva transporttjänster. Härav följer att de åtgärder som inte leder till att nya fysiska infrastrukturer inrättas, det vill säga nya järnvägslinjer trots detta omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning som rör TEN-T.

111. Om det skulle vara nödvändigt att i en unionsrättsakt föreskriva att nya infrastrukturer ska upprättas för att denna ska kunna omfattas av artikel 170 FEUF, skulle detta enligt min mening avsevärt begränsa möjligheten att anta sådana rättsakter, inte enbart inom transportsektorn, utan även inom telekommunikations- och energisektorn, det vill säga andra sektorer som hör till det transeuropeiska nätet. Transeuropeiska nät, omfattar inte, oberoende av om de hör till transport-, telekommunikations-, eller energisektorn, enbart fysiska infrastrukturer. De avser alla de åtgärder som är ägnade att uppfylla de målsättningar som anges i artikel 170 FEUF.

112. Med hänsyn till det ovan anförda anser jag att utvidgningen av de första godskorridorerna, som föreskrivs i artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen, omfattas av artikel 170 FEUF avseende transeuropeiska nät.

113. Talan ska följaktligen bifallas på den första grunden som vilar på att den rättsliga grunden för utvidgningen av den första godskorridoren nr 2 är felaktig.

114. Det ska slutligen prövas huruvida unionslagstiftaren borde ha sökt Förenade kungarikets godkännande för utvidgningen enligt artikel 172 andra stycket FEUF.

B – *Den andra grunden: Åsidosättande av artikel 172 andra stycket FEUF till följd av att kravet på den berörda medlemsstatens godkännande inte har beaktats*

115. Förenade kungariket har som andra grund gjort gällande att utvidgningen av den första godskorridoren nr 2 har skett i strid med artikel 172 andra stycket FEUF, eftersom det i denna bestämmelse föreskrivs att ”[r]iktlinjer och projekt av gemensamt intresse som angår en medlemsstats territorium kräver den berörda medlemsstatens godkännande”.

1. Parternas argument

116. Förenade kungariket har åberopat två argument till stöd för den andra grunden, nämligen att utvidgningen av den första godskorridoren nr 2 utgör ett projekt av gemensamt intresse och att det avser Förenade kungarikets territorium.

a) Utvidgningen av den första godskorridoren nr 2 utgör ett projekt av gemensamt intresse

117. Förenade kungariket anser att de ändringar som följer av artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen utgör ”projekt av gemensamt intresse”, i den mening som avses i artikel 172 andra stycket FEUF. Dessa ändringar som medför att den första godskorridoren nr 2 utökas borde ha beslutats inom ramen för de riktlinjer som fastställts för TEN-T-politiken. Behovet av en sådan utvidgning kommer framfört allt till uttryck i skäl 46 i TEN-T-förordningen och skäl 16 i den angripna förordningen, där det anges att stomnätskorridorer bör överensstämma med de järnvägskorridorer för godstransport som har inrättats i enlighet med förordningen för godstrafik. Förenade kungariket har vidare påpekat att utvidgningen antogs inom ramen för den angripna förordningen som grundas på artikel 172 FEUF.

118. Förenade kungariket har vidare gjort gällande att nämnda utvidgning klart motsvarar definitionen av projekt av gemensamt intresse i artikel 7.1 i TEN-T-förordningen.

119. Förenade kungariket har även förklarat att det övergripande nätet och stomnätet och de korridorer som det består av och de första godskorridorerna är nära sammanbundna. Jag uppfattar det som om Förenade kungariket anser att det övergripande nätet enligt artikel 9.1 d i denna förordning ska ligga till grund för identifiering av projekt av gemensamt intresse. Stomnätet ska i sin tur bestå av de delar i det övergripande nätet som är strategiskt viktigast för att uppnå målen för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet i enlighet med artikel 38.1 i nämnda förordning. Stomnätet ska vidare bestå av korridorer som omfattar de viktigaste långdistansflödena i stomnätet och som särskilt syftar till att förbättra gränsöverskridande förbindelser inom unionen.[57] Utvidgningarna av de första godskorridorerna bidrar emellertid, i den mån de innebär att stomnätskorridorerna samordnas med järnvägskorridorerna för godstransport, även till att uppnå utvecklingsmålen för TEN-T och kan följaktligen identifieras som projekt av gemensamt intresse, eftersom de i själva verket är del av det övergripande nätet.

120. Förenade kungariket har dessutom anfört att ett projekt av gemensamt intresse i artikel 7.1 i TEN-T-förordningen, i vilken det föreskrivs riktlinjer som omfattar målen med politiken för transeuropeiska nät, i den mening som avses i artikel 171.1 FEUF, beskrivs som projekt som bidrar till utvecklingen av TEN-T, särskilt genom åtgärder som främjar en resurseffektiv användning av nätet. Ändringarna i förteckningen över de första godskorridorerna syftar emellertid just till att uppnå detta resultat, eftersom det i skäl 16 i den angripna förordningen föreskrivs att stomnätskorridorer ska samordnas med godskorridorer ”för att minska den administrativa bördan och förenkla utvecklingen och användningen av järnvägsinfrastrukturen”.

121. Förenade kungariket har vidare anfört att de första godskorridorerna, som ursprungligen inrättades genom förordningen om godstrafik, själva utgör projekt av gemensamt intresse, eftersom de utgör grundläggande aspekter av TEN-T. Denna förordning avser inte upprättandet av en inre marknad för järnvägstrafik. Enligt skälen 5 och 10 i nämnda förordning syftar förordningen till att inrätta ett internationellt järnvägsnät, där tåg kan framföras under goda förhållanden och lätt passera från ett nationellt järnvägsnät till ett annat. Av artikel 4 b och c i nämnda förordning framgår att förordningens syfte är att säkerställa godskorridorens förenlighet med TEN-T och integreringen av stomnätsprojekt i godskorridorerna.

122. Förenade kungariket har vidare anfört att begreppet projekt av gemensamt intresse inte ska tolkas restriktivt. Detta begrepp ska således inte enbart omfatta projekt som syftar till att skapa infrastrukturer. Förenade kungariket har i detta avseende hänvisat till artikel 3 a i TEN-T-förordningen där ett projekt av gemensamt intresse definieras som alla projekt som genomförs i enlighet med kraven och i överensstämmelse med bestämmelserna i denna förordning och till artikel 7.1 i nämnda förordning och har härvid gjort gällande att sistnämnda bestämmelse enbart avser inrättandet av en ny transportinfrastruktur som ett av de medel som gör det möjligt för projekt av gemensamt intresse att bidra till utvecklingen av TEN-T.

123. Förenade kungariket anser således att utvidgningen av den första godskorridoren nr 2, som föreskrivs i artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen utgör ett ”projekt av gemensamt intresse”, i den mening som avses i artikel 171 FEUF. Det räcker i detta avseende att utvidgningen fastställts inom ramen för de riktlinjer som fastställs i TEN-T-förordningen och i den angripna förordningen, att den antagits genom den angripna förordningen, vilken syftar till att utarbeta och finansiera projekt av gemensamt intresse inom ramen för politiken för transeuropeiska nät och att den klart omfattas av beskrivningen av projekt av gemensamt intresse i artikel 7.1 i TEN-T-förordningen.

57 — Artikel 43.1 i TEN-T-förordningen.

124. Parlamentet anser att godskorridorrer inte kan utgöra ”projekt”, i den mening som avses i artikel 172 andra stycket FEUF. Den omständigheten att ett enda svar avseende användningen av dessa vid en och samma kontaktpunkt tillåts är enbart den logiska följden av infrastrukturens existens. De första godskorridorerna syftar således enbart till att underlätta användningen av järnvägar för att förbättra effektiviteten hos godstrafik på järnväg.

125. Parlamentet har gjort gällande att sambandet mellan projekt av gemensamt intresse och infrastrukturen är självklart enligt ordalydelsen i artikel 7.4 i TEN-T-förordningen. Parlamentet har i detta avseende erinrat om att medlemsstaterna enligt denna bestämmelse ska se till att projekt av gemensamt intresse genomförs i enlighet med relevant unionsrätt och nationell rätt, särskilt unionens rättsakter om miljö, klimatskydd, säkerhet, konkurrens, statligt stöd, offentlig upphandling, folkhälsa och tillgänglighet. Parlamentet har uppgett att det har svårt att förstå varför och hur upprättandet av en samordningskommitté eller en och samma kontaktpunkt skulle kunna vara jämförbart med något som uppfyller sådana krav.

126. Parlamentet har anfört att det för att skilja mellan de första godskorridorena och stomnätskorridorerna ska det beaktas att de sistnämnda, enligt skälen 42–44 i TEN-T-förordningen, har en helt annan utformning än de förstnämnda. I formuleringen i dessa skäl anges att en korridormodell vad gäller stomnätskorridorer skulle kunna användas som ett sätt att på gränsöverskridande nivå samordna olika projekt och att stomnätskorridorer bör bidra till att utveckla infrastrukturen för stomnätet. Parlamentet har dessutom påpekat att det med avseende på deras syfte och specifika karaktär är nödvändigt att identifiera privata och offentliga finansieringskällor för komplicerade gränsöverskridande projekt för varje stomnätskorridor.

127. Rådet har i sin tur anfört att förordningen om godstrafik har antagits på grundval av artikel 91 FEUF och att den inte innehåller några riktlinjer avseende transeuropeiska nät eller någon definition av projekt av gemensamt intresse. Den avser således helt och hållet den gemensamma transportpolitiken.

128. Rådet anser också att det vid en läsning av TEN-T-förordningen klart framgår att projekt av gemensamma intressen är projekt som skapar ny transportinfrastruktur samt återställer och uppgraderar befintlig infrastruktur.

129. Rådet har vidare anfört att det inte räcker att en åtgärd enbart uppfyller ett av de krav som anges i artikel 7 i denna förordning, som Förenade kungariket har antytt, för att åtgärden ska omfattas av definitionen av ett projekt av gemensamt intresse. Förenade kungariket har i detta avseende inte visat att utvidgningen av den första godskorridoren nr 2 överensstämmer med kapitlen II och III i nämnda förordning – som innehåller bestämmelser om det övergripande nätet och stomnätet – såsom föreskrivs i artikel 7.2 b i TEN-T-förordningen.

130. Kommissionen har anfört att upprättandet, samordningen och ersättandet av förteckningen över de första godskorridorerna inte omfattas av de riktlinjer som definieras i artikel 171.1 FEUF och följaktligen inte kan betraktas som projekt av gemensamt intresse.

131. Kommissionen har även framhållit att existensberättigandet av kravet på godkännande av den medlemsstat som berörs av projektet av gemensamt intresse, såsom detta återges i artikel 172 andra stycket FEUF, är endast att varje åtgärd som påverkar en medlemsstat kräver den medlemsstatens godkännande.

b) Utvidgningen av den första godskorridoren nr 2 angår Förenade kungarikets territorium

132. Förenade kungariket har anfört att utvidgningen av de första godskorridorerna uppenbarligen angår en medlemsstats territorium, i den mening som avses i artikel 172 andra stycket FEUF. Enligt Förenade kungariket krävs den berörda medlemsstatens godkännande för att anta riktlinjer och projekt av gemensamt intresse, i den mening som avses i artikel 171 FEUF, eftersom de påverkar medlemsstatens intressen, vilket skulle vara fallet i förevarande mål, genom upprättandet och utvidgningen av den första godskorridoren.

133. Förenade kungariket har förklarat att när denna korridor väl har upprättats uppkommer ett antal skyldigheter för den berörda medlemsstaten som följer av förordningen om godstrafik. Enligt artikel 14 i denna förordning ska på förhand iordningställda tåglägen som ska tilldelas vid den enda kontaktpunkten som inrättats enligt artikel 13 i nämnda förordning reserveras för godståg. Detta inverkar uppenbart på den berörda medlemsstatens infrastrukturkapacitet. Inom ramen för det förfarande som föreskrivs i förordningen om godstrafik vid urvalet av ytterligare godskorridorer enligt artikel 5.3 i den förordningen ska det beaktas huruvida inrättandet av en korridor skulle innebära en orimlig börda för medlemsstaten och det ska beaktas att en medlemsstat, såsom anges i artikel 5.4 i nämnda förordning, inte är skyldig att delta i ett sådant inrättande, om den har ett järnvägsnät med en annan spårvidd än huvudjärnvägsnätet i unionen. Dessa omständigheter visar att inrättandet av en godskorridor har avsevärda konkreta konsekvenser för den berörda medlemsstaten.

134. Förenade kungariket har anfört att det för att ett projekt av gemensamt intresse ska anses avse en medlemsstats territorium, i den mening som avses i artikel 172 andra stycket FEUF, inte nödvändigtvis krävs att projektet medför att en ny infrastruktur skapas. Detta visas av att stomnätskorridorer som enligt artikel 42.1 i TEN-T-förordningen är ett instrument som ska underlätta ett samordnat genomförande av stomnätet inte i sig kräver att en ny infrastruktur skapas. Det är emellertid inte uteslutet att inrättandet av sådana korridorer inte kan kvalificeras som projekt av gemensamt intresse som avser en medlemsstats territorium, i den mening som avses i artikel 172 andra stycket FEUF.

135. Parlamentet har anfört att sådana situationer där riktlinjer och projekt av gemensamt intresse avser en medlemsstats territorium, i den mening som avses i denna bestämmelse, enbart kan föreligga om ett infrastrukturprojekt har ett direkt samband med territoriet. En extensiv tolkning av detta begrepp skulle innebära att det för varje åtgärd som bidrar till att förbättra de transeuropeiska nätens drift skulle vara nödvändigt att erhålla ett godkännande från varje medlemsstat, eftersom sådana åtgärder per definition är avsedda att tillämpas på medlemsstaternas territorium. Parlamentet och rådet har hänvisat till domen Spanien/rådet [58] där domstolen med avseende på artikel 192.2 b FEUF, i vilken ett exceptionellt röstningsförfarande föreskrivs för åtgärder som avser markplanering och markanvändning på miljöområdet, slog fast att åtgärder som inte reglerar genomförandet av särskilda projekt i fråga om infrastruktur är av allmän karaktär och således inte kräver att ett exceptionellt förfarande tillämpas. Detta gäller även för ”åtgärder som … trots att de uppställer vissa gränser för medlemsstaternas markanvändning, inte reglerar hur marken är avsedd att utnyttjas”. [59]

136. Parlamentet har dragit paralleller med de första godskorridorerna och anfört att det i förevarande fall inte ens kan föreligga något indirekt samband, eftersom det inte finns något som kan anses medföra någon som helst begränsning av markanvändningen, eftersom korridorerna enbart syftar till att säkerställa en samordning mellan infrastrukturförvaltare och inrättandet av en och samma kontaktpunkt för att uppnå en konkurrenskraftig godstrafik.

58 — C-36/98, EU:C:2001:64.

59 — Punkt 53.

137. Parlamentet har vidare gjort gällande att de första godskorridorerna inte kan påverka Förenade kungarikets territorium, eftersom förlusten av kontrollen över fördelningen av kapacitet, såsom anförts av den medlemsstaten, enbart är ett övervägande rörande operativa aspekter. Den omständigheten att en infrastrukturförvaltare är skyldig att samråda med andra avseende tilldelningen av tåglägen innebär inte att en medlemsstats territorium påverkas.

138. Rådet anser att det enbart föreligger ett samband med medlemsstatens territorium när det aktuella infrastrukturprojektet har ett direkt samband med den medlemsstatens territorium, det vill säga att det har konkreta effekter på den medlemsstatens självbestämmande i fråga om dess markplanering. Det förhåller sig inte på det sättet i fråga om de första godskorridorerna vilka inte leder till projekt avseende arbeten, vilket däremot kan vara fallet i fråga om stomnätskorridorer.

139. Kravet avseende infrastruktur följer direkt av artikel 170 FEUF och är väsentligt för inrättandet av transeuropeiska nät. Enligt rådet ska artikel 172 andra stycket FEUF i vilken beslutsförfarandet fastställs tolkas restriktivt.

2. Min bedömning

140. I artikel 172 första stycket FEUF föreskrivs ett medbeslutandeförfarande, efter det att Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén har hörts. För det fall att den rättsakt som omfattas av det förfarandet avser riktlinjer eller projekt av gemensamt intresse som avser medlemsstatens territorium krävs emellertid den medlemsstatens godkännande.

141. Den andra grunden kräver följaktligen att det för det första prövas om utvidgningen av den första godskorridoren nr 2 omfattas av begreppet projekt av gemensamt intresse, i den mening som avses i artikel 172 andra stycket FEUF, och, för det andra om den angår Förenade kungarikets territorium, i den mening som avses i denna bestämmelse.

a) Frågan om huruvida utvidgningen av den första godskorridoren omfattas av begreppet projekt av gemensamt intresse

142. I TEN-T-förordningen, i vilken unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet fastställs, identifieras projekt av gemensamt intresse.[60] Sistnämnda bidrar till att förverkliga det transeuropeiska transportnätet. De överensstämmer för övrigt med de prioriteringar som fastställs i riktlinjerna,[61] särskilt med de allmänna prioriteringar som fastställs i artikel 10 i TEN-T-förordningen, och, såvitt är av intresse, prioriteringar för utbyggnad av järnvägsinfrastruktur som anges i artikel 13 i den förordningen.

143. Ett projekt av gemensamt intresse ska för att kunna klassificeras som ett sådant således falla inom den ram som definieras i TEN-T-förordningen. I detta avseende definieras projekt av gemensamt intresse i artikel 3 a i den förordningen såsom ”alla projekt som genomförs i enlighet med kraven och i överensstämmelse med bestämmelserna i denna förordning”.

144. I syfte att bättre förstå vad som avses med detta begrepp anges i artikel 7 i TEN-T förordningen ytterligare kriterier. I punkt 1 anges att ”[p]rojekt av gemensamt intresse ska bidra till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet genom skapande av ny transportinfrastruktur, genom återställande och uppgradering av befintlig transportinfrastruktur samt genom åtgärder som främjar en resurseffektiv användning av nätet”.

60 — Se artikel 1.1 och 1.2 i denna förordning.

61 — Se skäl 20 i nämnda förordning.

145. Dessutom preciseras i artikel 7.2 i denna förordning att ett projekt av gemensamt intresse ska bidra till uppnåendet av målen inom åtminstone två av de fyra kategorierna i artikel 4 i nämnda förordning, överensstämma med kapitel II om det övergripande nätet, och, om det berör stomnätet, dessutom med kapitel III, vara ekonomiskt lönsamt på grundval av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys och uppvisa ett europeiskt mervärde. De fyra kategorier som anges i artikel 4 i TEN-T-förordningen är sammanhållning, effektivitet, hållbarhet, och ökning av fördelarna för alla användare.

146. Det ska således mot bakgrund av det ovan anförda prövas om den första godskorridoren nr 2 kan kvalificeras som ”projekt av gemensamt intresse”, i den mening som avses i artikel 172 andra stycket FEUF.

147. Vad gäller artikel 7.1 i TEN-T-förordningen har parlamentet, rådet och kommissionen enligt min mening gjort en alltför restriktiv tolkning av denna bestämmelse. De anser i huvudsak att ett projekt av gemensamt intresse nödvändigtvis innebär uppbyggnad och utbyggnad av järnvägsinfrastrukturer, vilket inte är fallet vad gäller de första godskorridorerna.

148. Såsom anförts i punkterna 105–111 i förevarande förslag till avgörande innebär inte inrättandet och utbyggnaden av de transeuropeiska näten enbart att en ny infrastruktur skapas. Detsamma gäller även för projekt av gemensamt intresse, eftersom dessa bidrar till utformningen av dessa nät.

149. Ordalydelsen i artikel 7.1 i TEN-T-förordningen pekar dessutom i den riktningen, eftersom det förutom skapande av ny infrastruktur även anges att projekt av gemensamt intresse ska bidra till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet genom åtgärder som främjar en resurseffektiv användning av nätet. För övrigt överensstämmer denna text helt med artikel 2.1 i denna förordning där det anges att det transeuropeiska transportnätet omfattar transportinfrastruktur och telematikapplikationer samt ”åtgärder som främjar effektiv förvaltning och användning av sådan infrastruktur och som möjliggör inrättandet och driften av hållbara och effektiva transporttjänster”. Bland dessa åtgärder kan de återges som anges i artikel 32 i nämnda förordning, där det föreskrivs att medlemsstaterna särskilt ska uppmärksamma projekt av gemensamt intresse som både tillhandahåller effektiva godstransporttjänster som använder det övergripande nätets infrastruktur och bidrar till att minska koldioxidutsläppen och andra negativa konsekvenser för miljön som särskilt syftar till att främja hållbar användning och effektiv förvaltning av transportinfrastrukturen, underlätta multimodala transporttjänster, däribland nödvändiga tillhörande informationsflöden, och öka samarbetet mellan aktörer som tillhandahåller transporttjänster, eller analysera och tillhandahålla information om fordonsparkens egenskaper och prestanda, administrativa krav och mänskliga resurser.

150. Det kan konstateras att inte enbart projekt som kräver en uppbyggnad eller omvandling av infrastrukturer kan kvalificeras som ”projekt av gemensamt intresse”. Kvalificeringen går långt därutöver och omfattar bland annat åtgärder som möjliggör en samordnad och enhetlig förvaltning och användning av dessa infrastrukturer, vilket eftersträvas med de första godskorridorerna. Detta synsätt följer av sunt förnuft, eftersom en uppbyggnad eller förbättring av fysiska infrastrukturer säkerligen inte räcker för en optimal funktion av det transeuropeiska transportnätet, utan nödvändigtvis måste åtföljas av en effektiv förvaltning av användning.

151. Det föreligger enligt min uppfattning inte heller några tvivel om att inrättandet av ytterligare godskorridorer, såsom utvidgning av den första godskorridoren nr 2, uppfyller de mål som eftersträvas med artikel 4 i TEN-T-förordningen, särskilt målen avseende sammanhållning och effektivitet.

152. Såsom anförts ovan är syftet med att skapa dessa korridorer att stärka den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen på unionens territorium, särskilt genom att lägga särskild tonvikt vid driftskompatibilitet och förbindelser. [62] För övrigt syftar utvecklingen av godskorridorer även till att tillhandahålla godstransporttjänster under goda villkor som är tillförlitliga. [63] Detta mål sammanfaller med det som eftersträvas med artikel 4 d i TEN-T-förordningen, nämligen att öka fördelarna för användare av det transeuropeiska transportnätet.

153. Enligt artikel 4 i förordningen om godstrafik ska flera kriterier beaktas vid urvalet av ytterligare godskorridorer och ändringen av dem. I punkt b föreskrivs bland annat att vid urvalet ska godskorridorens förenlighet med TEN-T, ERTMS-korridorerna och/eller de korridorer som fastställs av RNE beaktas. Dessutom anges i punkt c att vid urvalet ska även integreringen av stomnätsprojekt i godskorridoren uppmärksammas. Det förefaller således som om ytterligare godskorridorer måste uppfylla kraven i kapitel II i TEN-T-förordningen om det övergripande nätet och kraven i kapitel III om stomnätet. [64]

154. Vid urvalet av ytterligare godskorridorer är det dessutom nödvändigt att tillhandahålla en socioekonomisk analys som framhåller jämvikten mellan den kostnad respektive nytta som kan förväntas uppstå till följd av inrättandet av dessa korridorer. [65]

155. Det europeiska mervärde som ett projekt av gemensamt intresse [66] ska uppvisa definieras som ”värdet av ett projekt som, utöver det potentiella värdet för den enskilda medlemsstaten, leder till en betydande förbättring av antingen transportförbindelser eller transportflöden mellan medlemsstaterna som kan styrkas med hänvisning till förbättringar när det gäller effektivitet, hållbarhet, konkurrenskraft eller sammanhållning, i överensstämmelse med de mål som fastställs i artikel 4 [i TEN-T-förordningen]” [67]. Med hänsyn till kriterierna i artikel 4 i förordningen om godstrafik och godskorridorernas existensberättigande som anförts i punkterna 97 och 98 i förevarande förslag till avgörande anser jag att ytterligare godskorridorer, såsom utvidgning av den första godskorridoren nr 2, säkerligen syftar till att medföra en sådan förbättring.

156. Mot bakgrund av vad som anförts ovan anser jag följaktligen att utvidgningen av de första godskorridorerna ska kvalificeras som ”projekt av gemensamt intresse”, i den mening som avses i artikel 172 andra stycket FEUF.

b) Huruvida utvidgningen av de första godskorridorerna angår en medlemsstats territorium

157. I artikel 172 andra stycket FEUF föreskrivs att riktlinjer och projekt av gemensamt intresse som angår en medlemsstats territorium kräver den sistnämndas godkännande.

158. Enligt min mening kan införandet av en form av vetorätt för den berörda medlemsstaten förklaras av att den transeuropeiska nätpolitiken omfattar territoriella aspekter och således i viss mån är av intresse för markplaneringen som är ett område vilket traditionellt omfattas av medlemsstaternas suveränitet.

159. Såsom anförts i punkterna 132–139 i förevarande förslag till avgörande är parterna oeniga om tolkningen av uttrycket ”som angår en medlemsstats territorium” i artikel 172 andra stycket FEUF.

62 — Se skälen 5, 9 och 11 i förordningen om godstrafik.

63 — Se skälen 3 och 4 i denna förordning.

64 — Enligt artikel 38 i TEN-T-förordningen ska stomnätet bestå av de delar i det övergripande nätet som är strategiskt viktigast, utvecklingen av förstnämnda ska ske i enlighet med de krav som föreskrivs för sistnämnda.

65 — Se artikel 4 d i förordningen om godstrafik.

66 — Artikel 7.2 d i TEN-T-förordningen.

67 — Se artikel 3 d i denna förordning.

160. Enligt min mening är de begrepp som används i denna bestämmelse klara och kräver ingen tolkning. Från och med den tidpunkten då ett projekt som kvalificeras som ett projekt av ”gemensamt intresse” avser en medlemsstats territorium krävs ett godkännande från sistnämnda för att projektet ska kunna genomföras. Såsom anförts ovan ska, inom ramen för ett projekt av gemensamt intresse, ett antal åtgärder vidtas inom den berörda medlemsstaten som nödvändigtvis kommer att påverka dess territorium.

161. Den omständigheten att upphovsmännen till EUF-fördraget använt det mycket klara begreppet ”som angår en medlemsstats territorium” föranleder inte en annan tolkning än den verkliga betydelse som kan utrönas.

162. I förevarande mål avser utvidgningen av den första godskorridoren nr 2, vilken har bestridits genom förevarande talan, den del av godskorridoren som sträcker sig från London till Glasgow. Det är således obestridligt att detta projekt av gemensamt intresse angår Förenade kungarikets territorium, i den mening som avses i artikel 172 andra stycket FEUF. Inom ramen för nämnda projekt av gemensamt intresse borde således ett godkännande från den medlemsstaten ha sökts, vilket inte var fallet i förevarande mål.

163. Mot bakgrund av vad som anförts ovan anser jag att Förenade kungarikets talan kan bifallas på den andra grunden om att kravet på godkännande i enlighet med artikel 172 andra stycket FEUF har åsidosatts.

C – *Slutliga anmärkningar*

164. Det är enligt min mening lämpligt att precisera att en annan bedömning av förevarande mål under alla omständigheter skulle ha lett till samma lösning.

165. Även om det skulle utgås från att utvidgningen av den första godskorridoren nr 2 har antagits på en korrekt rättslig grund, nämligen artikel 91 FEUF, vilket inte under några omständigheter skulle ha krävt ett godkännande från den medlemsstat som berörs av utvidgningen, ska icke desto mindre artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen ogiltigförklaras.

166. I förordningen om godstrafik föreskrivs ett precist förfarande för urval och ändring av ytterligare godskorridorer. I artikel 5.3 i denna förordning föreskrivs att ”en medlemsstat som, efter att ha tillhandahållit en socioekonomisk analys, anser att inrättandet av en godskorridor inte skulle vara av intresse för de sökande som sannolikt kommer att använda godskorridoren, eller inte skulle leda till betydande samhällsekonomiska vinster eller skulle innebära en orimlig börda inte [ska] vara skyldig att delta i enlighet med punkterna 1 och 2 i den här artikeln, efter ett beslut av kommissionen i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 21.2”. I artikel 5.5 i nämnda förordning preciseras vidare att ”[i]nrättandet av en godskorridor ska föreslås av de berörda medlemsstaterna”. En godskorridor kan således inrättas under deras inflytande.

167. Förenade kungariket har i förefarande fall inlett ett förfarande i enlighet med dessa bestämmelser avseende utvidgningen av den första godskorridoren nr 2 till London.[68]

68 — Se punkt 23 och följande punkter i Förenade kungarikets ansökan och punkt 33 i rådets svaromål.

168. Medlemsstaten har emellertid inte inkommit med något förslag om utvidgning till Glasgow eller tillhandahållit någon socioekonomisk analys för att i förekommande fall visa nyttan av en sådan utvidgning. Förenade kungariket anser att utvidgningen borde ha underkastats de förfaranden som föreskrivs i förordningen om godstrafik.[69] Som jag uppfattar det anser rådet att det inte var nödvändigt att tillämpa det förfarande som särskilt föreskrivs i artikel 5 i denna förordning.[70] Kommissionen anser att det under förevarande omständigheter saknar betydelse att det finns ett särskilt förfarande för ändring av de första godskorridorerna.[71]

169. Det ska i detta avseende erinras om att såväl Förbundsrepubliken Tyskland som Republiken Lettland inom ramen för förfarandet för antagande av den angripna förordningen har ifrågasatt huruvida det förfarande som föreskrivs i förordningen om godstrafik för ändringen av de första godskorridorerna har iakttagits.[72]

170. Artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen som syftar till att ändra den första godskorridoren nr 2 har antagits i strid med det förfarande som föreskrivs i artikel 5 i förordningen om godstrafik.

171. Den omständigheten att förfarandet har åsidosatts kan enbart leda till en ogiltigförklaring av artikel 29 i och bilaga II till den angripna förordningen, eftersom åsidosättandet obestridligen utgör ett åsidosättande av väsentliga formföreskrifter, i den mening som avses i artikel 263 tredje stycket FEUF. Valet av felaktigt beslutsförfarande har lett till att Förenade kungariket har berövats rätten att påverka innehållet i dessa bestämmelser.

VI – **Förslag till avgörande**

172. Mot ovanstående bakgrund föreslår jag att domstolen ska

1) ogiltigförklara artikel 29 samt bilaga II Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010, och

2) förplikta Europaparlamentet och Europeiska unionens råd att ersätta rättegångskostnaderna, och besluta att kommissionen ska bära sina rättegångskostnader.

69 — Se punkt 12 i Förenade kungarikets svar på kommissionens interventionsinlaga.

70 — Punkt 42 i rådets svaromål.

71 — Se punkt 39 i kommissionens interventionsinlaga.

72 — Se rådets dokument 16096/13 ADD 2.