Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. JEAN RICHARD DE LA TOUR
presentadas el 31 de marzo de 2022 [1]

Asunto C-229/21

Port de Bruxelles SA,
Région de Bruxelles-Capitale
contra
Infrabel SA
con intervención de
Région de Bruxelles-Capitale,
Port de Bruxelles,
Lineas SA

[Petición de decisión prejudicial planteada por la cour d'appel de Bruxelles (Tribunal de Apelación de Bruselas, Bélgica)]

«Procedimiento prejudicial — Transporte — Orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte — Red básica — Infraestructuras de transporte por vías navegables interiores — Obligación de un Estado miembro de conectar los puertos interiores con las infraestructuras de carreteras y de ferrocarril»

I. Introducción

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 15, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE. [2]

2. Esta petición se ha presentado en el contexto del procedimiento iniciado por la sociedad Port de Bruxelles SA a fin de mantener la única vía férrea de acceso del puerto de Bruselas a la red ferroviaria belga.

3. Expondré los motivos por los que estimo que, con arreglo al artículo 15, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013, los Estados miembros no deben suprimir una de las infraestructuras de carretera o ferrocarril a la que un puerto interior está ya conectado, en especial si forma parte de la red básica que compone la red transeuropea de transporte, con ciertas salvedades de carácter operativo que incumbe apreciar al juez nacional.

[1] Lengua original: francés.

[2] DO 2013, L 348, p. 1.

II. Marco jurídico

4. Los considerandos 7, 8 y 13 del Reglamento n.º 1315/2013 tienen el siguiente tenor:

«(7) La red transeuropea de transporte se compone en gran medida de las infraestructuras existentes. A fin de lograr plenamente los objetivos de la nueva política de la red transeuropea de transporte, conviene establecer requisitos uniformes en relación con las infraestructuras en un reglamento que deben cumplir las infraestructuras de la red transeuropea de transporte.

(8) La red transeuropea de transporte debe desarrollarse mediante la creación de nuevas infraestructuras de transporte, la rehabilitación y la mejora de las infraestructuras ya existentes, y mediante medidas que promuevan una utilización de la misma basada en el consumo eficiente de recursos. En ciertos casos, la rehabilitación de las infraestructuras ferroviarias se ha vuelto necesaria debido a la falta de mantenimiento regular en el pasado. La rehabilitación es un proceso que permite recuperar los parámetros originales de construcción de las instalaciones de las infraestructuras ferroviarias existentes, al tiempo que se mejora su calidad de forma duradera con respecto a la situación de partida mediante la aplicación de los requisitos y disposiciones del presente Reglamento.

[…]

(13) A más tardar en 2030 debe determinarse la red básica y deben tomarse las medidas oportunas para desarrollarla con prioridad dentro del marco que ofrecerá la red global. Dicha red básica debe constituir la columna vertebral del desarrollo de una red de transporte multimodal sostenible y fomentar el desarrollo de la totalidad de la red global. Debe permitir que la intervención de la Unión se centre en aquellos componentes de la red transeuropea de transporte con el mayor valor añadido europeo, en particular en lo que se refiere a los tramos transfronterizos, los enlaces pendientes, los puntos de conexión multimodal y los principales cuellos de botella, contribuyendo al objetivo indicado en el Libro Blanco [de la Comisión Europea, titulado "Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible"[3]] de reducir en un 60 %, respecto a los niveles de 1990, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte de aquí a 2050.

[…]»

5. El artículo 1 de dicho Reglamento, titulado «Objeto», dispone:

«1. El presente Reglamento establece orientaciones para el desarrollo de una red transeuropea de transporte con una estructura de doble capa, consistente en la red global, y la red básica, que se establece sobre la red global.

2. El presente Reglamento determina proyectos de interés común, lo que incluye la especificación de los requisitos que se han de cumplir para la gestión de las infraestructuras de la red transeuropea de transporte.

[…]»

[3] De 28 de marzo de 2011, COM(2011) 144 final/2. Esta versión en lengua francesa anula y sustituye el documento COM(2011) 144 final, de 28 de marzo de 2011. En lo sucesivo, «Libro Blanco».

6. El artículo 4 del citado Reglamento, titulado «Objetivos de la red transeuropea de transporte», prevé lo siguiente:

«La red transeuropea de transporte reforzará la cohesión social, económica y territorial de la Unión y contribuirá a la creación de un espacio único europeo de transporte eficiente y sostenible, que aumente las ventajas para sus usuarios y respalde un crecimiento integrador. Demostrará un valor añadido europeo contribuyendo a los objetivos establecidos dentro de las cuatro categorías siguientes:

[…]

b) eficacia a través de:

[…]

iii) la integración óptima y la interconexión de todos los modos de transporte;

[…]

v) la utilización eficiente de las infraestructuras nuevas y de las ya existentes;

[…]

c) sostenibilidad a través de:

[…]

ii) la contribución a los objetivos de un transporte con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, hipocarbónico y limpio, la seguridad de abastecimiento de combustibles, la reducción de los costes externos y la protección del medio ambiente;

iii) la promoción de un transporte con bajas emisiones de carbono, con miras a conseguir para 2050 una reducción significativa de las emisiones de CO_2 de acuerdo con los objetivos correspondientes de la Unión de reducción de CO_2;

[…]»

7. El artículo 5 del referido Reglamento, que tiene por título «Una red que utilice eficientemente los recursos», establece:

«1. La red transeuropea de transporte se planificará, desarrollará y explotará utilizando de manera eficiente los recursos a través de las siguientes actuaciones:

a) el desarrollo, la mejora y el mantenimiento de las infraestructuras de transporte existentes;

b) la optimización de la integración y la interconexión de las infraestructuras;

[…]»

8. En la sección 1 del capítulo II, titulado «Red global», del Reglamento n.º 1315/2013, el artículo 13, que lleva por título «Prioridades para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria», dispone:

«A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con la infraestructura ferroviaria, además de las prioridades generales establecidas en el artículo 10, se considerará prioritario lo siguiente:

[…]

f) si procede, conexión de la infraestructura de transporte ferroviario con la infraestructura portuaria de vías navegables interiores.

[…]»

9. La sección 2 de este capítulo, relativa a la «Infraestructura de vías navegables interiores», incluye los artículos 14 a 16. El artículo 14, que se titula «Componentes de la infraestructura», establece, en su apartado 1, letra e), que la infraestructura de las vías navegables interiores se compondrá, en particular, de puertos interiores, incluida la infraestructura necesaria para las operaciones de transporte en la zona portuaria.

10. De conformidad con el artículo 15, apartado 1, del citado Reglamento, que tiene por título «Requisitos de la infraestructura de transporte»:

«1 Los Estados miembros garantizarán que los puertos interiores estén conectados con la infraestructura de carreteras o ferrocarril.»

11. El artículo 16 de dicho Reglamento, titulado «Prioridades para el desarrollo de la infraestructura de vías navegables interiores», precisa:

«A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con la infraestructura de las vías navegables interiores, además de las prioridades generales establecidas en el artículo 10, se considerará prioritario lo siguiente:

[…]

d) conexión de la infraestructura portuaria interior con la infraestructura de transporte ferroviario de mercancías y de transporte por carretera;

[…]»

12. El capítulo III del mismo Reglamento, titulado «Red básica», incluye el artículo 38, relativo a la «Determinación de la red básica», según el cual:

«1. La red básica, conforme aparece en los mapas del anexo I, estará compuesta de aquellas partes de la red global que tengan la máxima importancia estratégica para lograr los objetivos de la política de la red transeuropea de transporte y reflejará la evolución de la demanda de tráfico y la necesidad de transporte multimodal. Contribuirá, en particular, a hacer frente al aumento de la movilidad y a asegurar un alto nivel de seguridad, así como a desarrollar un sistema de transporte hipocarbónico.

2. La red básica estará interconectada por medio de nodos y establecerá conexiones entre los Estados miembros y con las redes de infraestructuras de transporte de los países vecinos.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1, apartado 4, y el artículo 41, apartados 2 y 3, los Estados miembros adoptarán las medidas apropiadas para que la red básica se desarrolle con objeto de cumplir lo dispuesto en el presente capítulo a más tardar el 31 de diciembre de 2030.

De conformidad con el artículo 54, la Comisión evaluará la aplicación de la red básica a más tardar el 31 de diciembre de 2023.»

13. El artículo 39 del Reglamento n.º 1315/2013, titulado «Requisitos de las infraestructuras», establece en su apartado 2:

«Las infraestructuras de la red básica deberán cumplir todos los requisitos establecidos en el capítulo II […]»

14. El artículo 40, relativo al «Desarrollo de la red básica», de dicho Reglamento tiene el siguiente tenor:

«Las infraestructuras de transporte de la red básica se desarrollarán de conformidad con las disposiciones correspondientes del capítulo II».

15. El artículo 41, titulado «Nodos de la red básica», del citado Reglamento establece:

«1. Los nodos de la red básica están establecidos en el anexo II y comprenden:

a) los nodos urbanos, incluidos sus puertos y aeropuertos;

b) los puertos marítimos y los puertos interiores;

[…]

2. Los puertos marítimos de la red básica indicados en la parte 2 del anexo II deberán estar conectados con las infraestructuras de transporte por ferrocarril y carretera y, en lo posible, con las de transporte por vías navegables interiores de la red transeuropea de transporte a más tardar el 31 de diciembre de 2030, salvo que haya limitaciones físicas que impidan dicha conexión.

[…]»

III. Litigio principal y cuestión prejudicial

16. Port de Bruxelles es una persona jurídica de Derecho público, responsable de la gestión, explotación y desarrollo del canal, del puerto de Bruselas (Bélgica), del antepuerto, de las instalaciones portuarias y de sus dependencias en la Région de Bruxelles-Capitale (Región de Bruselas-Capital, Bélgica).

17. Infrabel SA es una empresa mercantil pública belga. Explota la red ferroviaria belga y es propietaria de las líneas ferroviarias y de los activos necesarios o útiles para esa explotación.

18. FIF-FSI (Fonds d'Infrastructure ferroviaire; Fondo de infraestructura ferroviaria)[4] es una sociedad anónima de Derecho privado, encargada de la gestión y valorización de los terrenos y de otras actividades comerciales relativas al desarrollo, compra, venta, gestión y financiación de inmuebles. El Estado belga posee indirectamente todo su capital.

19. En virtud de dos Reales Decretos, de 14 de junio de 2004[5] y de 30 de diciembre de 2004,[6] Infrabel está obligada a desmantelar, a más tardar el 31 de diciembre de 2020, las instalaciones ferroviarias que se encuentran en el emplazamiento de Schaerbeek-Formation en Bruselas (Bélgica) y a rehabilitarlo para devolverlo libre de ocupación a FIF. Entre las instalaciones que van a ser desmanteladas se encuentra la única conexión ferroviaria de las instalaciones portuarias del puerto de Bruselas con la red de ferrocarril belga.

20. El 12 de octubre de 2018, Port de Bruxelles demandó a Infrabel ante el tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunal de Primera Instancia Francófono de Bruselas, Bélgica), solicitando que se prohibiera a esta «realizar cualquier acto contrario a las disposiciones del Reglamento n.º 1315/2013 "RTE-T", en particular el desmantelamiento de las construcciones e instalaciones contempladas en [dicho] Reglamento […] y en concreto la conexión ferroviaria de la zona del antepuerto de Port de Bruxelles a partir de la red (de Infrabel)».

21. El 30 de octubre de 2018, Infrabel presentó una demanda de intervención necesaria contra FIF. El Reino de Bélgica intervino voluntariamente en el procedimiento el 13 de noviembre de 2018, con el fin de que la sentencia que se dicte sea oponible frente a él. Con posterioridad también intervinieron en el procedimiento la Région de Bruxelles-Capitale y Lineas SA en apoyo de Port de Bruxelles.

22. El 14 de marzo de 2019, Port de Bruxelles solicitó al tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunal de Primera Instancia Francófono de Bruselas, Bélgica), como medida cautelar, que prohibiera a Infrabel, hasta que se dicte sentencia definitiva sobre el fondo del litigio, retirar del servicio y desmantelar la línea C, que comprende la única vía férrea de acceso del puerto, y le ordenara conservar esta conexión en perfecto estado de funcionamiento y llevar a cabo su mantenimiento conforme a las normas técnicas.

23. En caso de que se estimara esa demanda, Infrabel solicitó a dicho tribunal, en particular, que prohibiera a FIF reclamarle una indemnización hasta que se dicte sentencia sobre el fondo.

24. Mediante sentencia de 20 de diciembre de 2019, el tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunal de Primera Instancia Francófono de Bruselas) declaró su «falta de competencia» para conocer de la demanda de Port de Bruxelles, salvo en la medida en que se refería a una servidumbre. Desestimó la demanda de medidas cautelares de Port de Bruxelles basándose en que el compromiso asumido por Infrabel en el acuerdo celebrado con FIF el 5 de noviembre de 2019, que prorroga hasta el 30 de junio de 2021 el plazo para el desmantelamiento de las instalaciones ferroviarias en cuestión, es suficiente para resolver provisionalmente la situación de las partes. Port de Bruxelles y la Région de Bruxelles-Capitale interpusieron recurso de apelación contra esta sentencia ante el órgano jurisdiccional remitente, que constató que FIF y el Reino de Bélgica carecían de legitimación.

4 En lo sucesivo, «FIF».

5 *Moniteur belge* de 14 de junio de 2004, p. 51971.

6 *Moniteur belge* de 30 de diciembre de 2004, p. 87338.

25. Dicho órgano jurisdiccional se pregunta si Port de Bruxelles tiene derecho a invocar, ante los tribunales belgas, un derecho subjetivo resultante del artículo 15 del Reglamento n.º 1315/2013. El órgano jurisdiccional remitente explica que, según Port de Bruxelles, esa disposición impone una obligación positiva de establecer un sistema en el que las infraestructuras estén interconectadas, y los poderes públicos disponen a este respecto de una facultad de apreciación, así como una obligación negativa de no actuar de manera contraria a los objetivos de dicho Reglamento y, por lo tanto, en concreto de no comprometer la integridad de las infraestructuras existentes.

26. Infrabel sostiene lo contrario basándose en que, según los términos de la citada disposición, en particular en su versión francesa, los puertos interiores deben estar conectados *bien* con la infraestructura de carreteras, *o bien* con la infraestructura de ferrocarril, ya que en esta versión lingüística se utiliza la conjunción «o».

27. A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente señala que la versión en lengua neerlandesa del artículo 15, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013 utiliza la conjunción «y», en lugar de «o». De ello deduce que la interpretación literal de esta disposición no es suficiente para determinar su sentido exacto.

28. Según dicho órgano jurisdiccional, tal disposición puede ser objeto de dos interpretaciones opuestas. En efecto, del artículo 3, letra n), y del artículo 28, apartado 1, del Reglamento podría deducirse que basta una sola conexión de un modo de transporte, como un puerto interior, con otro modo de transporte y que, en el presente asunto, Port de Bruxelles debería conformarse con la conexión por carretera de sus infraestructuras portuarias.

29. Sin embargo, cabe sostener una interpretación distinta del artículo 15 del Reglamento, ya que, por una parte, este instrumento se deriva de los compromisos de la Comisión contenidos en su Libro Blanco, al que se remite. Según se desprende del Libro Blanco, los objetivos del citado Reglamento son de dos tipos, a saber, reforzar la competitividad de los transportes y reducir en un 60 % al menos las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los transportes para 2050. Por otra parte, esta interpretación podría apoyarse en lo dispuesto en los artículos 5, 10, 16 y 34 del Reglamento n.º 1315/2013, así como en las orientaciones expuestas en los considerandos 7 y 8 de este.

30. En estas circunstancias, la Cour d'appel de Bruxelles (Tribunal de Apelación de Bruselas) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la cuestión prejudicial siguiente:

«Cuando un puerto interior —que forme parte de la red básica— ya esté conectado con las carreteras y ferrocarriles, ¿impone el artículo 15 del [Reglamento n.º 1315/2013], considerado aisladamente o en relación con otras disposiciones de dicho Reglamento, la obligación de conservar y mantener estas dos conexiones o la obligación de abstenerse de suprimir una de ellas, aunque sea como consecuencia de la falta de mantenimiento?»

31. Por otra parte, el órgano jurisdiccional remitente ha solicitado la aplicación del procedimiento acelerado, con arreglo al artículo 105, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, puesto que, a fin de garantizar la efectividad de la respuesta que se espera del Tribunal de Justicia, ha prohibido a Infrabel desmantelar las instalaciones ferroviarias controvertidas hasta que se dicte una nueva resolución sobre el asunto, después de recibir la respuesta del Tribunal de

Justicia a la cuestión prejudicial planteada. No obstante, desde el 1 de julio de 2021, Infrabel está obligada en principio a pagar una indemnización a FIF por la demora en el desmantelamiento de tales instalaciones.

32. El Presidente del Tribunal de Justicia desestimó, en virtud de una resolución de 4 de mayo de 2021, esta solicitud de procedimiento acelerado y decidió que, a la luz de la información transmitida por el órgano jurisdiccional remitente, procede tramitar el asunto con carácter prioritario, de conformidad con el artículo 53, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento.

33. Port de Bruxelles, Infrabel, la Région de Bruxelles-Capitale, el Gobierno belga y la Comisión han presentado observaciones escritas. Todos ellos, salvo la Région de Bruxelles-Capitale, presentaron observaciones orales en la vista que se celebró el 19 de enero de 2022.

IV. Análisis

34. La cuestión prejudicial tiene por objeto, en esencia, dilucidar si el artículo 15 del Reglamento n.º 1315/2013 se opone a que, cuando un puerto interior como el de Bruselas, dispone de una conexión ferroviaria y de una conexión por carretera, una de ellas sea suprimida.

35. El Reglamento n.º 1315/2013 establece la estrategia a largo plazo relativa al desarrollo de una red transeuropea de transporte completa,[7] que comprenda las infraestructuras del transporte ferroviario, marítimo, aéreo y multimodal[8] así como las carreteras y las vías navegables interiores.[9] Esta red comprende dos componentes, a saber, la red global y la red básica.[10] El objetivo del referido Reglamento consiste en completar la red básica a más tardar en 2030,[11] mientras que, para la red global, el plazo se fija en 2050.[12]

36. Tal como se establece en el anexo II del Reglamento n.º 1315/2013 y de conformidad con su artículo 41, apartado 1, el puerto interior de Bruselas es un nodo de la red básica.[13] Por ello, este puerto es una parte de la red global[14] que tiene la mayor importancia estratégica para lograr los objetivos de desarrollo de la red transeuropea de transporte.[15]

7 Dicho Reglamento fue adoptado sobre la base del artículo 172 TFUE. Véase, en este sentido, la sentencia de 12 de noviembre de 2015 (C-121/14, EU:C:2015:749), apartados 44 a 46. Tal como se indica en el artículo 59 de dicho Reglamento y se especifica en su considerando 1, este Reglamento ha sustituido a la Decisión n.º 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO 2010, L 204. p. 1), que había refundido las orientaciones adoptadas por la Decisión n.º 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO 1996, L 228, p. 1).

8 En el artículo 3, letra n), del citado Reglamento se define el transporte multimodal como el transporte de mercancías o de pasajeros, o de ambos, que utiliza dos o más modos de transporte.

9 Véase el artículo 2, apartado 2, del Reglamento n.º 1315/2013.

10 Véase el artículo 1, apartado 1, de dicho Reglamento.

11 Véase, en este sentido, el artículo 38, apartado 3, del Reglamento.

12 Véase el artículo 39 del Reglamento n.º 1315/2013.

13 En virtud de estos mismos preceptos, Bruselas es un nodo urbano de la red básica.

14 Véase el artículo 1, apartado 1, de dicho Reglamento.

15 Véase, a este respecto, el artículo 6, apartado 3, y el artículo 38, apartado 1, del citado Reglamento.

37. Como infraestructura de vías navegables interiores que forma parte de la red básica,[16] el puerto de Bruselas está sujeto a los requisitos establecidos para la red global en el capítulo II de este Reglamento,[17] en especial en su sección 2, incluidos los previstos en el artículo 15 del Reglamento.

38. El órgano jurisdiccional remitente pregunta al Tribunal de Justicia sobre la interpretación de esta disposición, cuyo *efecto directo* es cuestionado por Infrabel, en una situación en la que las infraestructuras *existentes* están reguladas por normas nacionales adoptadas en *2004*.

39. Por consiguiente, debo señalar, en lo que se refiere al ámbito de aplicación del Reglamento n.º 1315/2013, que no cabe duda de que este no regula únicamente los proyectos de desarrollo de nuevas infraestructuras, sino que se aplica también a las infraestructuras existentes.[18] No se establece ninguna restricción relativa a su utilización ni a la necesidad de rehabilitarlas o modernizarlas.

40. En cuanto al ámbito de aplicación temporal de este Reglamento, que no contiene disposiciones transitorias particulares, cabe señalar, conforme al principio enunciado por el Tribunal de Justicia sobre la aplicación de las normas sustantivas,[19] que, si bien la situación jurídica de Port de Bruxelles frente a Infrabel se rige por los Reales Decretos adoptados en 2004, sus efectos no se han agotado.[20] En consecuencia, tal Reglamento es aplicable en el presente asunto.[21]

41. En lo que atañe al efecto directo del artículo 15 del Reglamento n.º 1315/2013, tal como se define en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia,[22] opino que, en contra de lo que sostiene Infrabel, esta disposición no concede a los Estados miembros un margen de apreciación respecto a la conexión entre los puertos interiores y las infraestructuras de carretera o ferrocarril, ni requiere la adopción de medidas adicionales de aplicación por los Estados miembros.[23]

42. Cabe recordar que Infrabel sostiene que los Estados miembros disponen de un margen de apreciación, ya que el artículo 15 del Reglamento n.º 1315/2013 prevé que «garantizarán» que los puertos interiores estén conectados con la infraestructura de carreteras o ferrocarril. El tenor de esta disposición no tiene el carácter imperativo de una norma que se hubiera redactado en los siguientes términos: los puertos interiores *estarán* conectados. Esta tesis se ve corroborada por el

16 Véase, en este sentido, el artículo 6, apartados 2 y 3, y el artículo 14, apartado 1, letra e), del Reglamento n.º 1315/2013.

17 Véanse el artículo 6, apartado 2, el artículo 39, apartado 2, y el artículo 40 del referido Reglamento.

18 Véanse, en particular, los considerandos 7 y 8, el artículo 5, apartado 1, y el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013. Véase una exposición de estas disposiciones en la sentencia de 12 de noviembre de 2015, Reino Unido/Parlamento y Consejo (C-121/14, EU:C:2015:749), apartados 51 y 52. En el caso de autos, cabe señalar que el órgano jurisdiccional remitente no pone en duda que la vía férrea en cuestión puede considerarse existente.

19 Véase, en particular, la sentencia de 3 de junio de 2021, Jumbocarry Trading (C-39/20, EU:C:2021:435), apartados 28 y 29, y jurisprudencia citada.

20 La situación en cuestión se originó, ciertamente, al amparo de la legislación antigua (véase la nota 7 *in fine* de las presentes conclusiones), pero el litigio tiene por objeto actividades de desmantelamiento que aún no se han llevado a cabo. Véase, a este respecto, la sentencia de 26 de mayo de 2016, Județul Neamț y Județul Bacău (C-260/14 y C-261/14, EU:C:2016:360), apartado 55 y jurisprudencia citada. En caso de que la situación jurídica de que se trata se hubiera consolidado definitivamente antes de la entrada en vigor de dicho Reglamento, considero que se deduce de sus términos, de su finalidad y de su sistema que se le debe atribuir un efecto inmediato por las mismas razones expuestas en los puntos 41 y 44 de las presentes conclusiones.

21 Véanse, en una situación análoga en materia de medio ambiente, las conclusiones de la Abogada General Sharpston en el asunto Stadt Papenburg (C-226/08, EU:C:2009:440), puntos 52, 60, 64 y 69, y la sentencia de 14 de enero de 2010, Stadt Papenburg (C-226/08, EU:C:2010:10), apartado 50.

22 Véase, en particular, la sentencia de 15 de junio de 2021, Facebook Ireland y otros (C-645/19, EU:C:2021:483), apartado 110.

23 El examen de los trabajos legislativos relativos a la decisión de elaborar un reglamento en lugar de una directiva corrobora esta tesis. Véanse, a efectos de comparación, las nuevas disposiciones vigentes o pendientes de adopción que se indican en el punto 65 de las presentes conclusiones.

hecho de que el incumplimiento de tal obligación entraña únicamente la obligación de comunicarlo a la Comisión, conforme al artículo 56 del Reglamento n.º 1315/2013. Además, el tenor del artículo 16, invocado por Port de Bruxelles, pone de manifiesto el carácter programático del Reglamento. Por último, Port de Bruxelles no puede invocar que dicho Reglamento tiene un «efecto de bloqueo», en virtud de su artículo 5, que impone la obligación de mantener las infraestructuras de acceso existentes. Los Estados miembros son, pues, libres de desmantelar una conexión existente y construir una nueva sin restricciones en cuanto a los plazos, la financiación y las características de la conexión, que son establecidos por el Reglamento n.º 1315/2013.

43. Debo indicar que, no me consta que el Tribunal de Justicia se haya pronunciado sobre el efecto directo de una disposición de un reglamento que contenga la expresión: «Los Estados miembros garantizarán». Considero que tal expresión no tiene el alcance que Infrabel le atribuye, ya que las disposiciones del Derecho de la Unión invocadas ante el juez nacional y especialmente el artículo 15 del Reglamento n.º 1315/2013 forman parte de un sistema que regula el desarrollo de la red transeuropea de transporte y establece las normas de ejecución de esa red y los requisitos en materia de interoperabilidad de las infraestructuras de transporte.

44. Pues bien, en este contexto, el legislador ha previsto en el artículo 15 de ese Reglamento, en términos suficientemente claros y precisos, la obligación de los Estados miembros de establecer o mantener una conexión entre los puertos interiores y otras infraestructuras de transporte terrestre. Además, está previsto específicamente realizar una evaluación de la red básica en breve plazo.[24] Conviene subrayar asimismo que, en virtud del artículo 5 del Reglamento, deben adoptarse, desde su entrada en vigor, todas las medidas necesarias para hacer compatibles las infraestructuras existentes con los preceptos del Reglamento n.º 1315/2013. Por añadidura, si se admitiera que los Estados miembros no tienen la obligación de actuar sobre las infraestructuras existentes, el Reglamento quedaría privado de su efecto útil.

45. Sin embargo, se suscita la cuestión de determinar si esta obligación afecta a *una sola* de tales infraestructuras, por carretera y por ferrocarril, o *a ambas*.

46. A este respecto, las dudas que alberga el órgano jurisdiccional remitente sobre el tenor de esta disposición proceden de las diferencias existentes entre determinadas versiones lingüísticas. En efecto, únicamente en las versiones búlgara y neerlandesa la obligación de conexión de los puertos interiores abarca los dos tipos de infraestructuras.[25]

47. Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la formulación utilizada en una de las versiones lingüísticas de una disposición de Derecho de la Unión no puede constituir la única base para la interpretación de dicha disposición, ni se le puede reconocer carácter prioritario frente a otras versiones lingüísticas.[26]

[24] Véanse el artículo 38, apartado 3, y el artículo 54 de dicho Reglamento.

[25] En la versión en lengua búlgara se utiliza el término «и» y, en la versión neerlandesa se emplea el término «en». Véanse, como otro ejemplo de divergencia, las diferentes versiones lingüísticas del artículo 28, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013.

[26] Véase, en este sentido, la sentencia de 6 de octubre de 2021, Consorzio Italian Management y Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:799), apartados 43, 44 y 46, y jurisprudencia citada.

48. Al leer las disposiciones del Reglamento n.º 1315/2013 en su conjunto, observo que el legislador europeo utiliza la conjunción «o» en los artículos que definen requisitos (artículos 12, 15 y 22 del Reglamento), mientras que emplea la conjunción «y» en los artículos que establecen prioridades para el desarrollo, a saber, el artículo 16, letra d), y el artículo 41 del Reglamento. [27]

49. Por consiguiente, no comparto la tesis del Gobierno belga, de Port de Bruxelles y de la Région de Bruxelles-Capitale según la cual el artículo 15, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013 establece la obligación de los Estados miembros [28] de conectar los puertos interiores *con dos tipos* de infraestructuras, a saber, de carretera *y* de ferrocarril.

50. En cambio, debo señalar la falta de precisión del artículo 15 del Reglamento en lo que atañe a las infraestructuras existentes. Pues bien, en mi opinión ha de distinguirse entre la creación de conexiones y la conservación de las mismas, en especial cuando el Estado miembro ya ha optado por una organización multimodal.

51. Tal interpretación puede deducirse, a mi juicio, de los elementos de contexto derivados de los artículos del Reglamento n.º 1315/2013 que establecen *prioridades* para el desarrollo de la red transeuropea de transporte y, en particular, de las infraestructuras de las vías navegables interiores. Dado que se concede prioridad a la «conexión de la infraestructura portuaria interior con la infraestructura de transporte ferroviario de mercancías *y* de transporte por carretera», [29] la supresión de una de ellas, como consecuencia de la formulación diferente del artículo 15, apartado 1, del Reglamento, no tendría sentido.

52. Con carácter más general, la interpretación del artículo 15, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013 según la cual no debe suprimirse la conexión con varias infraestructuras de transporte ya existentes encuentra justificación, habida cuenta de los objetivos que persigue dicho Reglamento, en el desarrollo de la red transeuropea de transporte que se estructura con vistas a su optimización.

53. En el artículo 4 del Reglamento se enuncian los objetivos a los que contribuye esta red, que favorece la creación de un espacio único europeo de transporte eficiente y sostenible.

54. En primer lugar, el objetivo de eficiencia implica en particular la integración óptima y la interconexión de todos los modos de transporte [30] y «la utilización […] de las infraestructuras nuevas y de las ya existentes». [31]

55. A este respecto, el artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013 determina los medios para aprovechar al máximo los recursos en la gestión de la red transeuropea de transporte, utilizando las infraestructuras existentes [32] y optimizando la interconexión de las infraestructuras. [33]

27 Véase, en el mismo sentido, el artículo 13, letra f), del Reglamento.

28 Con excepción de la República de Chipre y de la República de Malta, mientras no se haya implantado un sistema ferroviario en su territorio (véase el artículo 57 del Reglamento).

29 Artículo 16, letra d), del Reglamento. El subrayado es mío. Véase también el artículo 10, apartado 1, letra b), del Reglamento, según el cual, al desarrollar la red global, se dará prioridad general a las medidas necesarias para garantizar la integración óptima *y la interoperabilidad de los modos de transporte*.

30 Véase el artículo 4, letra b), inciso iii), del Reglamento n.º 1315/2013.

31 Artículo 4, letra b), inciso v), del Reglamento.

32 Véase el artículo 5, apartado 1, letra a), del Reglamento.

33 Véase el artículo 5, apartado 1, letra b), del Reglamento.

56. Además, debe tenerse en cuenta el diseño de la red básica y de sus componentes dentro de la red transeuropea de transporte.

57. En efecto, hay que recordar que, según su definición, la red básica «estará compuesta de aquellas partes de la red global que tengan la mayor importancia estratégica para lograr los objetivos de desarrollo de la red transeuropea de transporte». [34] En el artículo 41 del citado Reglamento se especifica que la red básica está constituida, en particular, por los principales nodos urbanos, [35] incluidos los puertos y aeropuertos, así como los puertos marítimos y los puertos interiores.

58. Pues bien, el nodo urbano reviste un interés especial en el análisis de las disposiciones del Reglamento n.º 1315/2013 en su conjunto, puesto que, por una parte, se caracteriza por estar situado en una zona en la que las infraestructuras de transporte de la red transeuropea de transporte se conectan con otras partes de dichas infraestructuras y con las infraestructuras para el tráfico regional y local. [36]

59. Por otra parte, en el considerando 41 del Reglamento n.º 1315/2013 se enuncia el objetivo de conectar estos nodos, en la medida de lo posible mediante conexiones multimodales, siempre que sean viables económicamente, sostenibles desde el punto de vista del medio ambiente y factibles hasta 2030.

60. Por lo tanto, cabe deducir otro argumento de los objetivos relativos a estas conexiones multimodales. [37] En efecto, a fin de permitir el transporte multimodal de pasajeros y mercancías, los Estados miembros deben garantizar, con arreglo al artículo 28, apartado 1, del referido Reglamento, que dos o más modos de transporte estén conectados, [38] a saber, terminales de mercancías, estaciones de pasajeros, puertos interiores, aeropuertos y puertos marítimos.

61. Un último elemento útil para la interpretación del ámbito de aplicación del artículo 15 del Reglamento puede extraerse, en mi opinión, de la existencia de corredores de la red básica, que es una infraestructura integrante de dicha red. En efecto, en el capítulo IV del citado Reglamento, titulado «Realización de la red básica mediante corredores de la red básica», figura el artículo 43, apartado 2, a tenor del cual «los corredores de la red básica serán multimodales y estarán abiertos a la inclusión de todos los modos de transporte contemplados en el presente Reglamento. Cruzarán al menos dos fronteras y, en lo posible, comprenderán al menos tres modos de transporte, con inclusión, cuando proceda, de las autopistas del mar.»

62. De todos estos elementos se desprende, a mi juicio, que si bien las obligaciones de los Estados miembros son las establecidas en el Reglamento n.º 1315/2013 para la red global, y en particular en el artículo 15, el elevado nivel de exigencia para satisfacer el objetivo de eficiencia [39] que se requiere

[34] Artículo 6, apartado 3, y artículo 38, apartados 1 y 3, del Reglamento n.º 1315/2013.

[35] Se trata, en particular, de las capitales de los Estados miembros.

[36] Véase asimismo el artículo 30, letras a) y b), del referido Reglamento, con arreglo al cual, los Estados miembros procurarán, siempre que sea viable, garantizar a la hora de desarrollar la red global en los nodos urbanos, para el transporte de viajeros, la interconexión entre las infraestructuras ferroviarias, de carreteras, de transporte aéreo y, según proceda, de navegación interior y de transporte marítimo de la red global, así como, para el transporte de mercancías, la interconexión entre las infraestructuras ferroviarias, de carreteras y, según proceda, de navegación interior, de transporte aéreo y de transporte marítimo de la red global.

[37] En el considerando 13 del Reglamento n.º 1315/2013 se hace constar que la red básica constituye «la columna vertebral del desarrollo de una red de transporte multimodal sostenible». Véase asimismo el considerando 40 de dicho Reglamento, conforme al cual la red básica «debe ser multimodal, es decir, debe incluir todos los modos de transporte y sus conexiones, así como los sistemas pertinentes de gestión del tráfico y la información».

[38] Véase en la nota 8 de las presentes conclusiones un resumen de la definición de la expresión «transporte multimodal».

[39] Véase el punto 53 de las presentes conclusiones.

para una infraestructura de transporte depende del hecho de que esta sea un componente de la red básica. [40] La importancia de dicha red dentro de la red transeuropea de transporte y su eventual ejecución mediante corredores deben, pues, tomarse en consideración.

63. En segundo lugar, tal como prevé el artículo 4 del Reglamento, [41] la sostenibilidad es otro de los objetivos a los que contribuye la red transeuropea, mediante la realización y promoción de un transporte con bajas emisiones de dióxido de carbono, de acuerdo con los objetivos de la Unión en materia de protección del medio ambiente. [42]

64. Pues bien, para las mercancías, el Libro Blanco [43] recomienda utilizar, en los trayectos de larga distancia, soluciones multimodales basadas en la navegación marítima y fluvial, así como en el ferrocarril. Para los transportes de carga a corta y media distancia se fomentan soluciones de transporte alternativas al camión, en concreto, el transporte por ferrocarril y por vías navegables. Asimismo, en lo que respecta al desarrollo de los puertos marítimos, se ha considerado que las vías navegables interiores cuyo potencial no esté plenamente utilizado han de desempeñar un papel cada vez más importante, en particular en el transporte de mercancías hacia el interior del territorio y en la interconexión de los mares europeos. [44]

65. Además, en línea con las observaciones escritas del Gobierno belga, [45] es pertinente subrayar que la promoción de modos de transporte sostenibles y la transferencia modal hacia el ferrocarril y las vías navegables interiores son objetivos que se siguen persiguiendo en el contexto de la aceleración de la red básica. Me remito, a este respecto, a la evaluación del Reglamento

[40] Véase también, en este sentido, el documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre la metodología para la planificación de la red transeuropea de transporte (RTE-T) que acompaña a la Propuesta de la Comisión de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) 1315/2013, SWD(2021)/471 final/2, pp. 4 y 5.

[41] Véase el punto 53 de las presentes conclusiones.

[42] Véase, a este respecto, el artículo 4, letra c), incisos ii) y iii), del citado Reglamento y, en lo que atañe a las emisiones de gases de efecto invernadero, el considerando 13 del mismo Reglamento. En este sentido, véase la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, titulada «El Pacto Verde Europeo», de 11 de diciembre de 2019, COM(2019) 640 final, que sitúa la acción por el clima en el centro de sus prioridades y establece el objetivo de la neutralidad climática de la Unión para 2050, así como un objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de un 55 % como mínimo de aquí a 2030 con respecto a los niveles de 1990 (punto 2.1.1). Estos objetivos figuran igualmente en el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO 2021, L 243, p. 1). En el ámbito del transporte, el Pacto Verde Europeo reclama una reducción del 90 % de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte, a fin de que de aquí a 2050 la Unión se haya convertido en una economía climáticamente neutra, al mismo tiempo que persigue un objetivo de contaminación cero. Véase, en este sentido, la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, titulada «La senda hacia un planeta sano para todos — Plan de acción de la UE: "Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo"», de 12 de mayo de 2021 [COM(2021) 400 final].

[43] Véase, a este respecto, el Libro Blanco, apartados 22 y 24 (en el punto 2.2 titulado «Una red básica eficiente para los desplazamientos y el transporte interurbanos y multimodales»).

[44] Véase, en este sentido, el apartado 27 del Libro Blanco. Véanse también el artículo 13, letra f), y el artículo 41, apartado 2, del Reglamento n.º 1315/2013. En la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, que se titula «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro», de 9 de diciembre de 2020, [COM(2020) 789 final], se estima que la cuota de mercado del tráfico de mercancías por ferrocarril aumentará un 50 % hasta 2030 y se duplicará en 2050, y que el transporte por vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia deberían aumentar un 25 % hasta 2030 y un 50 % hasta 2050 (apartado 44 y el cuadro que figura en el apartado 45).

[45] Los documentos citados por el Gobierno belga son anteriores a la adopción de la Directiva (UE) 2021/1187 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, sobre la racionalización de las medidas para avanzar en la realización de la red transeuropea de transporte (RTE-T) (DO 2021, L 258, p. 1). Es aplicable desde el 9 de agosto de 2021 y deberá entrar en vigor en los Estados miembros a más tardar el 10 de agosto de 2023. Dicha Directiva contempla los siguientes puntos: las secciones predeterminadas de enlaces transfronterizos y de enlaces pendientes en los corredores de la red básica de la red transeuropea de transporte, que figuran en el anexo I, y los proyectos de corredores de la red básica que superen los 300 millones de euros. Los Estados miembros podrán decidir ampliar el ámbito de aplicación de la referida Directiva, para que incluya todos los proyectos relativos a la red básica o incluso a la red global. En tal caso, el Estado deberá notificarlo a la Comisión.

n.º 1315/2013 sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte [46] y a la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013. [47] Hago notar, además, que el considerando 11 de dicha Propuesta, que está en fase de lectura ante el Parlamento, cita la Directiva 2021/1187.

66. En consecuencia, de las consideraciones expuestas resulta, sin que sea necesario basarse en el principio de *standstill* o el «efecto de bloqueo» que invoca Port de Bruxelles, [48] que el desmantelamiento de una vía férrea de conexión entre un puerto interior de la red básica y las infraestructuras ferroviarias, que satisface también los requisitos de sostenibilidad ambiental, no puede ser conforme, en principio, con el artículo 15, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013.

67. En el presente asunto, ha de tenerse en cuenta, por tanto, que el puerto de Bruselas forma parte de la red básica de la red transeuropea de transporte, como puerto interior, [49] que Bruselas es parte de dos corredores de la red básica y de tres tramos predeterminados y que se trata de desmantelar la única vía férrea de conexión entre ese puerto y la infraestructura de transporte ferroviario, que satisface, en principio, los objetivos de eficiencia y sostenibilidad.

68. Sin embargo, las puntualizaciones de Infrabel relativas a la última utilización de la conexión ferroviaria en el mes de diciembre de 2018 y a su estado, debido al cual debería quedar fuera de servicio a partir del 1 de enero de 2021, así como las observaciones de la Comisión justifican, en mi opinión, el establecimiento de límites concretos a la aplicación del principio de la conservación de las infraestructuras existentes, sin olvidar, no obstante, la obligación incondicional de llevar a cabo su mantenimiento desde la entrada en vigor del Reglamento n.º 1315/2013 [50] y el objetivo de favorecer la integración de las vías navegables interiores en el sistema de transporte, [51] que enuncia dicho Reglamento.

69. A este respecto, podrían formularse salvedades relativas al estado de la infraestructura de transporte, a su viabilidad económica o su sostenibilidad desde el punto de vista del medio ambiente, en línea con las previstas por el legislador europeo en el considerando 41 de este Reglamento.

[46] Véase, en este sentido, el documento de trabajo de la Comisión de 26 de mayo de 2021 [SWD (2021) 117 final], p. 28, en lo que se refiere a la necesidad de intensificar los esfuerzos para alcanzar los nuevos objetivos estratégicos, pp. 87 y 94, respecto a la mejora de la calidad de las infraestructuras, así como pp. 9 y 94, en relación con la adaptación de la red transeuropea de transporte a transportes más ecológicos.

[47] COM(2021) 812 final, de 14 de diciembre de 2021 (traducción no oficial). Véanse, en particular, los proyectos del artículo 20, apartado 1, letra e), artículo 21, apartado 1, letra a), y artículo 22, apartados 1 y 2. En la vista oral, la Comisión especificó que, en esta Propuesta, el objetivo de la multimodalidad, que se discute en el presente asunto, ha sido subrayado de nuevo y cobrará una importancia aún mayor y que el puerto de Bruselas debería mantenerse como nodo urbano importante y como nodo de la red básica.

[48] En sus observaciones escritas, Port de Bruxelles no menciona ninguna cláusula de *standstill* sino que cita a Versweyvelt, A.-S., «Het standstill-beginsel inzake leefmilieu in de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof», *Milieu- en Energierecht (MER)*, die Keure, Brujas, 2015, p. 3. Según este autor, el hecho de que los ciudadanos de la Unión no puedan deducir derechos individuales del artículo 37 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea no impide extraer de dicho artículo una obligación de *standstill* que implicaría que todo ciudadano puede impugnar una política europea determinada si produce un impacto negativo en el medio ambiente.

[49] Véase el punto 36 de las presentes conclusiones.

[50] Admitir que el incumplimiento de las obligaciones de mantenimiento de las infraestructuras de transporte puede justificar su supresión sería contrario al artículo 5 del citado Reglamento y favorecería estas prácticas. Véase además el considerando 8 del Reglamento, que prevé la rehabilitación de las infraestructuras en caso de falta de mantenimiento regular. Véase igualmente el punto 44 de las presentes conclusiones.

[51] Véase el anexo I, apartado 5, del Libro Blanco.

70. En mi opinión, solo el juez nacional está en condiciones de apreciar, a la vista de las circunstancias y del contexto en el que se decidió el proyecto en cuestión, si este es conforme con el citado Reglamento, que tiene por objeto promover y desarrollar una red transeuropea de transporte, teniendo en cuenta más concretamente que ese proyecto debe realizarse dentro de la red básica.

71. Sin embargo, dado que, en el presente asunto, la justificación del desmantelamiento de la vía férrea en cuestión que se ha invocado ante el juez nacional consiste en el aumento del valor de venta de los terrenos del emplazamiento de Schaerbeek-Formation, considero oportuno indicar que esta justificación es ajena a los objetivos del Reglamento n.º 1315/2013, que exigen conservar la multimodalidad de los medios de transporte de mercancías en particular.

72. A mi juicio, el mantenimiento de la conexión ferroviaria existente debe ser objeto de un análisis socioeconómico,[52] basado en una ponderación entre las ventajas que ofrece y los costes de su rehabilitación y, en su caso, de su sustitución, sin tomar en consideración el valor de los terrenos, con o sin servidumbres.

73. En consecuencia, considero que el desmantelamiento de una vía férrea que conecta un puerto interior con las infraestructuras de transporte ferroviario es contrario a las obligaciones impuestas a los Estados miembros en el Reglamento n.º 1315/2013, a menos que ese proyecto esté justificado a la vista de los resultados de un análisis que tenga en cuenta sus costes y sus ventajas sociales, económicas, climáticas y medioambientales, lo cual deberá ser valorado por la autoridad nacional competente.

V. Conclusión

74. Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que responda a la cuestión prejudicial planteada por la cour d'appel de Bruxelles (Tribunal de Apelación de Bruselas, Bélgica) del siguiente modo:

«El artículo 15, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE, en relación con el artículo 4, el artículo 5 y el artículo 16, letra d), de dicho Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una medida nacional que ordena el desmantelamiento de una conexión ferroviaria con un puerto interior, a menos que esté justificado por los resultados de un análisis socioeconómico, lo cual deberá ser valorado por la autoridad nacional competente teniendo en cuenta los objetivos del citado Reglamento.»

[52] Véase, para los proyectos de interés común, el método del análisis de la viabilidad económica que prevé el artículo 7, apartado 2, letra c), del Reglamento n.º 1315/2013, y su considerando 22, así como un resumen de estas disposiciones en la sentencia de 12 de noviembre de 2015, Reino Unido/Parlamento y Consejo (C-121/14, EU:C:2015:749), apartado 48.