Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
JEAN RICHARD DE LA TOUR
esitatud 31. märtsil 2022 [1]

Kohtuasi C-229/21

Port de Bruxelles SA,
Région de Bruxelles-Capitale
versus
Infrabel SA,
menetluses osalesid:
Région de Bruxelles-Capitale
Port de Bruxelles,
Lineas SA

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud cour d'appel de Bruxelles (Brüsseli apellatsioonikohus, Belgia))

Eelotsusetaotlus – Transport – Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevad liidu suunised – Põhivõrk – Siseveetransporditaristu – Liikmesriigi kohustus ühendada siseveesadamad maantee- ja raudteetranspordi taristuga

I. Sissejuhatus

1. Eelotsusetaotlus puudutab Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määruse (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL [2] artikli 15 lõike 1 tõlgendamist.

2. See taotlus esitati äriühingu Port de Bruxelles SA algatatud menetluse raames, mille eesmärk oli säilitada ainus raudteeliin, mis tagab juurdepääsu Brüsseli sadamale Belgia raudteevõrgus.

3. Põhjendan, miks ma olen seisukohal, et vastavalt määruse nr 1315/2013 artikli 15 lõikele 1 peavad liikmesriigid hoiduma kaotamast maantee- või raudteetaristut, millega siseveesadam on juba ühendatud, eriti kui see moodustab – teatavate operatiivsete reservatsioonidega – osa üleeuroopalise transpordivõrgustiku põhivõrgust; seda peab hindama liikmesriigi kohus.

[1] Algkeel: prantsuse.

[2] ELT 2013, L 348, lk 1.

II. Õiguslik raamistik

4. Määruse nr 1315/2013 põhjendustes 7, 8 ja 13 on märgitud:

„(7) Üleeuroopaline transpordivõrk koosneb suures ulatuses olemasolevast taristust. Üleeuroopalise transpordivõrgu uue poliitika eesmärkide täielikuks saavutamiseks tuleks määrusega kehtestada ühtsed taristunõuded, mida tuleb üleeuroopalise transpordivõrgu taristu puhul järgida.

(8) Üleeuroopalist transpordivõrku tuleks arendada uue transporditaristu loomise, olemasoleva taristu taastamise ja ajakohastamise ning selle ressursitõhusat kasutamist edendavate meetmete abil. Erijuhtudel on vajalik raudteetaristu taastamine, kui minevikus ei ole seda regulaarselt hooldatud. Taastamine on protsess, mille tulemusena saavutatakse olemasoleva raudteetaristu rajatiste algsed ehitusparameetrid koos selle kvaliteedi pikaajalise paranemisega võrreldes praegusega, kooskõlas käesoleva määruse nõuete ja sätetega.

[…]

(13) Põhivõrk tuleks kindlaks määrata ning tuleks võtta asjakohaseid meetmeid selle prioriteetseks arendamiseks ja viia see sellisena ellu 2030. aastaks. Põhivõrk peaks olema jätkusuutliku mitmeliigilise transpordivõrgu arendamise tugisambaks ja stimuleerima kogu üldvõrgu arendamist. Põhivõrk peaks võimaldama keskendada liidu meetmed neile üleeuroopalise transpordivõrgu osadele, millel on Euroopa jaoks suurim lisaväärtus, eelkõige piiriülestele lõikudele, puuduvatele ühendustele, lõppsihtkohtade ühendamisele, mitme transpordiliigi ühenduskohtadele ja peamistele kitsaskohtadele, et täita [Euroopa Komisjoni] valges raamatus [„Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ [3]] seatud eesmärk vähendada transpordisektori kasvuhoonegaaside heidet 2050. aastaks 1990. aasta tasemetega võrreldes 60%.

[…]“.

5. Kõnealuse määruse artiklis 1 „Reguleerimisese“ on sätestatud:

„1. Käesoleva määrusega kehtestatakse suunised, millega arendatakse üleeuroopalist transpordivõrku, mis koosneb kahetasandilisest struktuurist, mis hõlmab üldvõrku ja põhivõrku, millest viimane luuakse üldvõrgu baasil.

2. Käesolevas määruses määratakse kindlaks ühishuviprojektid ja üksikasjalikud nõuded, mida peab üleeuroopalise transpordivõrgu taristu haldamiseks täitma.

[…]“.

[3] 28. märts 2011, KOM(2011) 144 (lõplik)/2. Selle prantsuskeelse versiooniga tühistatakse ja asendatakse 28. märtsi 2011. aasta dokument KOM(2011) 144 (lõplik). Edaspidi „valge raamat“.

6. Määruse artiklis 4 „Üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärgid“ on sätestatud:

„Üleeuroopaline transpordivõrk tugevdab liidu sotsiaalset, majanduslikku ja territoriaalset ühtekuuluvust ning aitab luua Euroopa ühtset transpordipiirkonda, mis on tõhus ja jätkusuutlik, toob suuremat kasu selle kasutajatele ja toetab kaasavat majanduskasvu. [Üleeuroopaline transpordivõrk] peab pakkuma Euroopa jaoks lisaväärtust, aidates saavutada järgmises neljas valdkonnas kehtestatud eesmärke:

[…]

b) tõhusus, mida aitab saavutada

[…]

iii) kõikide transpordiliikide optimaalne integreerimine ja omavaheline ühendamine;

[…]

v) uue ja olemasoleva taristu tõhus kasutamine;

[…]

c) säästlikkus, mida aitab saavutada

[…]

ii) panustamine vähese kasvuhoonegaaside heitega, vähese CO_2-heitega ja keskkonnasõbraliku transpordi, kütusega varustatuse, väliskulude vähendamise ja keskkonnakaitse eesmärkidesse;

iii) vähese CO_2-heitega transpordi edendamine eesmärgiga vähendada vastavalt liidu CO_2-heite vähendamise eesmärkidele 2050. aastaks märkimisväärselt CO_2-heidet;

[…]“.

7. Sama määruse artiklis 5 „Ressursitõhus võrk“ on sätestatud:

„1. Üleeuroopalist transpordivõrku planeeritakse, arendatakse ja käitatakse ressursitõhusalt järgmiste meetmete abil:

a) olemasoleva transporditaristu arendamine, täiustamine ja hooldamine;

b) taristute optimaalne integreerimine ja omavaheline ühendamine;

[…]“.

8. Määruse nr 1315/2013 II peatüki „Üldvõrk“ 1. jao artiklis 13 „Raudteetaristu arendamise prioriteedid“ on sätestatud:

„Raudteetaristuga seotud ühishuviprojektide edendamisel ja lisaks artiklis 10 sätestatud üldistele prioriteetidele käsitatakse prioriteetsena järgmist:

[…]

f) raudteetransporditaristu ühendamine siseveesadamataristuga, kui see on asjakohane.

[…]“.

9. Selle peatüki 2. jagu „Siseveetransporditaristu“ sisaldab artikleid 14–16. Artikli 14 „Taristu osad“ lõike 1 punktis e on sätestatud, et siseveeteede taristu hulka kuuluvad eelkõige siseveesadamad, sealhulgas sadamaalal transporditoimingute tegemiseks vajalik taristu.

10. Määruse artikli 15 „Transporditaristule esitatavad nõuded“ lõikes 1 on sätestatud:

„1. Liikmesriigid tagavad, et siseveesadamad on ühendatud maantee- või raudteetaristuga.“

11. Selle määruse artiklis 16 „Siseveeteetaristu arendamise prioriteedid“ on täpsustatud:

„Siseveeteetaristuga seotud ühishuviprojektide edendamisel ja lisaks artiklis 10 sätestatud üldistele prioriteetidele käsitatakse prioriteetsena järgmist:

[…]

d) siseveesadamataristu ühendamine raudteekaubaveo- ja maanteetransporditaristuga;

[…]“.

12. Sama määruse III peatükk „Põhivõrk“ sisaldab artiklit 38 „Põhivõrgu tunnused“, milles on sätestatud:

„1. I lisas sisalduvatel kaartidel näidatud põhivõrk koosneb nendest üldvõrgu osadest, mis on üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika eesmärkide saavutamiseks strateegiliselt kõige olulisemad, ning järgib liiklusnõudluse kasvu ja vajadust mitmeliigilise transpordi järele. Põhivõrk aitab eelkõige toime tulla üha suureneva liikuvusega ja tagada kõrge ohutusstandardi ning aitab arendada vähese CO_2-heitega transpordisüsteemi.

2. Põhivõrk on transpordisõlmede abil ühendatud ja tagab ühendused liikmesriikide vahel ja naaberriikide transporditaristu võrkudega.

3. Ilma, et see piiraks artikli 1 lõike 4 ning artikli 41 lõigete 2 ja 3 kohaldamist, võtavad liikmesriigid põhivõrgu arendamiseks asjakohaseid meetmeid, et täita käesoleva peatüki sätted 31. detsembriks 2030.

Artikli 54 kohaselt hindab komisjon 31. detsembriks 2023 põhivõrgu rakendamist.“

13. Määruse nr 1315/2013 artikli 39 „Taristule esitatavad nõuded“ lõikes 2 on sätestatud:

„Põhivõrgu taristu peab vastama kõikidele II peatüki nõuetele. […]“.

14. Selle määruse artikkel 40 „Põhivõrgu arendamine“ on sõnastatud järgmiselt:

„Põhivõrku kuuluvat transporditaristut arendatakse II peatüki vastavate sätete kohaselt.“

15. Selle määruse artiklis 41 „Põhivõrgu transpordisõlmed“ on sätestatud:

„1. Põhivõrgu transpordisõlmed on kindlaks määratud II lisas ja hõlmavad järgmist:

a) linnatranspordisõlmed, sealhulgas nende sadamad ja lennujaamad;

b) mere- ja siseveesadamad;

[…]

2. II lisa 2. osas osutatud põhivõrgu meresadamad peavad olema üleeuroopalise transpordivõrgu raud- ja maanteetransporditaristuga ja võimaluse korral siseveetranspordi taristuga ühendatud 31. detsembriks 2030, v.a juhul, kui füüsilised piirangud seda takistavad.

[…]“.

III. Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

16. Port de Bruxelles on avalik-õiguslik juriidiline isik, kes vastutab kanali, Brüsseli sadama (Belgia), välissadama, sadamarajatiste ja nende allüksuste haldamise, toimimise ning arendamise eest Région de Bruxelles-Capitale'is (pealinna Brüsseli piirkond, Belgia).

17. Infrabel SA on Belgia avalik-õiguslik majandusettevõtja. Ta haldab Belgia raudteevõrku ning omab raudteerööpaid ja -harusid ja selliseks haldamiseks vajalikke või kasulikke varasid.

18. FIF-FSI (Raudteetaristufond)[4] on eraõiguslik aktsiaselts, kes vastutab maa haldamise ja hindamise ning muu äritegevuse eest kinnisvara arendamise, ostu ja müügi, haldamise ja rahastamise valdkonnas. Kogu selle kapital kuulub kaudselt Belgia riigile.

19. 14. juuni 2004. aasta[5] ja 30. detsembri 2004. aasta[6] kaks kuninglikku dekreeti kohustavad ettevõtjat Infrabel demonteerima Brüsselis (Belgia) Schaerbeek-Formationi territooriumil asuvad raudteerajatised hiljemalt 31. detsembriks 2020 ja taastama territooriumi algse seisundi, et selle saaks rajatistest vabana anda üle FIFile. Demonteeritavate rajatiste hulgas on ka ainus Brüsseli sadama rajatiste raudteeühendus Belgia raudteevõrguga.

20. 12. oktoobril 2018 esitas Port de Bruxelles kaebuse tribunal de première instance francophone de Bruxelles'ile (Brüsseli prantsuskeelne esimese astme kohus, Belgia) Infrabeli vastu, et teha lõpp „kõikidele toimingutele, mis on vastuolus määrusega nr 1315/2013 („üleeuroopaline

4 Edaspidi „FIF“.

5 *Moniteur belge*, 14.6.2004, lk 51971.

6 *Moniteur belge*, 30.12.2004, lk 87338.

transpordivõrk (TEN-T)“), sealhulgas kõikidele [selles] määruses nimetatud ehitiste ja rajatiste demonteerimise toimingutele, ning kohustada ettevõtjat osutama raudteeteenust Port de Bruxelles’i Brüsseli välissadama piirkonnas (Infrabeli) võrgustiku abil“.

21. 30. oktoobril 2018 esitas Infrabel taotluse FIFi sundkorras menetlusse kaasamiseks. Belgia Kuningriik astus 13. novembril 2018 vabatahtlikult menetlusse, et tehtav kohtuotsus annaks talle toime kolmandate isikute suhtes. Hiljem sekkusid Port de Bruxelles’i nõuete toetuseks menetlusse ka Région de Bruxelles-Capitale ja Lineas SA.

22. Port de Bruxelles palus 14. märtsil 2019 tribunal de première instance francophone de Bruxelles’il (Brüsseli prantsuskeelne esimese astme kohus) esialgse õiguskaitse raames ajutiselt keelata Infrabelil – kuni vaidluses sisulise ja jõustunud otsuse tegemiseni – C-haru, sealhulgas sadamasse viiva ainsa juurdepääsutee kasutusest väljajätmine ja demonteerimine ning kohustada teda hoidma vaidlusalust liini heas töökorras ja hooldama seda kutseala nõudeid järgides.

23. Juhul kui see taotlus rahuldatakse, on Infrabel palunud kohtul muu hulgas keelata FIFil hüvitise nõudmine kuni sisulise kohtuotsuse tegemiseni.

24. 20. detsembri 2019. aasta otsusega tunnistas tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Brüsseli prantsuskeelne esimese astme kohus), et Port de Bruxelles’i hagi arutamine „ei allu talle“, välja arvatud juhul, kui Port de Bruxelles kavatseb tugineda servituudile. Ta lükkas tagasi Port de Bruxelles’i esialgse õiguskaitse taotluse põhjendusel, et Infrabeli võetud kohustus 5. novembril 2019 FIFiga sõlmitud lepingus, millega pikendati kõnealuste raudteerajatiste demonteerimise tähtaega 30. juunini 2021, oli piisav lahendamaks poolte olukord ajutiselt. Port de Bruxelles ja Région de Bruxelles-Capitale on selle kohtuotsuse peale esitanud apellatsioonkaebuse eelotsusetaotluse esitanud kohtule, kes asus seisukohale, et FIF ja Belgia Kuningriik tuleb jätta menetlusse kaasamata.

25. Kõnealune kohus seab kahtluse alla Port de Bruxelles’i õiguse tugineda Belgia kohtutes määruse nr 1315/2013 artiklist 15 tulenevale subjektiivsele õigusele. See kohus väidab, et Port de Bruxelles’i sõnul on selle sättega kehtestatud positiivne kohustus luua süsteem, milles taristud on omavahel ühendatud ja mille suhtes on riigivõimul kaalutlusõigus ning negatiivne kohustus mitte tegutseda viisil, mis on vastuolus määruse eesmärkidega, ning seega konkreetselt mitte kahjustada olemasolevate taristute terviklikkust.

26. Infrabel on vastupidisel seisukohal seetõttu, et selle sätte, eriti selle prantsuskeelse versiooni kohaselt peavad siseveesadamad olema ühendatud *kas* maantee- *või* raudteetaristuga, kuna selles versioonis kasutatakse sidesõna „ou“ (või).

27. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et määruse nr 1315/2013 artikli 15 lõike 1 hollandikeelses versioonis kasutatakse sidesõna „ja“, mitte „või“. Ta järeldab, et kõnealuse sätte grammatilisest tõlgendamisest ei piisa selle täpse tähenduse kindlaksmääramiseks.

28. Selle kohtu arvates on nimetatud sätet võimalik tõlgendada kahel erineval viisil. Kõnealuse määruse artikli 3 punktist n ja artikli 28 lõikest 1 võib tõepoolest järeldada, et piisab ühe transpordiliigi, näiteks siseveesadama ühendamisest teise transpordiliigiga ning et käesoleval juhul peaks Port de Bruxelles rahulduma oma sadamataristu maanteeühendusega.

29. Kõnealuse kohtu hinnangul on siiski võimalik toetada kõnealuse määruse artikli 15 teistsugust tõlgendust, sest ühelt poolt tuleneb see õigusakt komisjoni valges raamatus sisalduvatest kohustustest, millele see viitab. Sellest järeldub, et sellel määrusel on kaks eesmärki: suurendada transpordisektori konkurentsivõimet ja vähendada transpordist tulenevaid kasvuhoonegaaside heitkoguseid 2050. aastaks vähemalt 60% võrra. Teiselt poolt võiks selline tõlgendus põhineda määruse nr 1315/2013 artiklite 5, 10, 16 ja 34 sätetel ning selle määruse põhjendustes 7 ja 8 leiduvatel suunistel.

30. Neil asjaoludel otsustas Cour d'appel de Bruxelles (Brüsseli apellatsioonikohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kui siseveesadam, mis kuulub põhivõrku, on juba ühendatud maantee ja raudteega, siis kas [määruse nr 1315/2013] artikkel 15 tõlgendatuna üksi või koostoimes selle määruse teiste sätetega kohustab neid kahte ühendust säilitama ja hooldama või hoiduma nendest ühe kaotamisest kas või seeläbi, et seda ei hooldata?"

31. Lisaks on eelotsusetaotluse esitanud kohus taotlenud Euroopa Kohtu kodukorra artikli 105 lõike 1 kohase kiirendatud menetluse kohaldamist, kuna ta on Euroopa Kohtult oodatava vastuse tõhususe tagamiseks keelanud Infrabelil põhikohtuasjas vaidlusaluste raudteerajatiste demonteerimise kuni asja uuesti otsustamiseni pärast Euroopa Kohtu vastuse saamist eelotsuse küsimusele. Alates 1. juulist 2021 on Infrabel aga põhimõtteliselt kohustatud maksma FIFile hüvitist nimetatud rajatiste demonteerimisega hilinemise eest.

32. Euroopa Kohtu president jättis 4. mai 2021. aasta otsusega kiirendatud menetluse taotluse rahuldamata ja otsustas, et eelotsusetaotluse esitanud kohtu esitatud teave põhjendab kohtuasja eelisjärjekorras menetlemist kodukorra artikli 53 lõike 3 alusel.

33. Port de Bruxelles, Infrabel, Région de Bruxelles-Capitale, Belgia Kuningriigi valitsus ja komisjon esitasid kirjalikud seisukohad. Need menetlusosalised, välja arvatud Région de Bruxelles-Capitale, esitasid oma suulised seisukohad 19. jaanuaril 2022 toimunud kohtuistungil.

IV. Analüüs

34. Eelotsuse küsimusega soovitakse sisuliselt kindlaks teha, kas määruse nr 1315/2013 artikliga 15 on vastuolus see, et juhul kui siseveesadamal (nagu Brüsseli sadam) on nii raudtee- kui ka maanteeühendus, siis üks neist kaotatakse.

35. Määruses nr 1315/2013 on sätestatud pikaajaline strateegia tervikliku üleeuroopalise transpordivõrgu arendamiseks,[7] mis hõlmab nii raudtee-, mere-, õhu- ja mitmeliigilise transpordi taristut[8] kui ka maantee- ja siseveetranspordi taristut[9]. See võrk koosneb kahest komponendist, nimelt üldvõrgust ja põhivõrgust.[10] Määruse eesmärk on viia põhivõrk lõpule 2030. aastaks,[11] üldvõrgu puhul on tähtajaks seatud 2050. aasta[12].

36. Vastavalt määruse nr 1315/2013 II lisale ja kooskõlas selle määruse artikli 41 lõikega 1 on Brüsseli siseveesadam põhivõrgu transpordisõlm.[13] Sellisena on see sadam osa üldvõrgust,[14] mis on üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise eesmärkide saavutamiseks strateegiliselt eriti tähtis[15].

37. Brüsseli sadama kui põhivõrgu osaks oleva siseveeteede taristu[16] suhtes kohaldatakse nõudeid üldvõrgule, mis on sätestatud selle määruse II peatükis,[17] eelkõige selle 2. jaos, sealhulgas nõudeid, mis on sätestatud kõnealuse määruse artiklis 15.

38. Eelotsusetaotluse esitanud kohus palub Euroopa Kohtul tõlgendada seda sätet, mille *vahetut õigusmõju* Infrabel vaidlustab, olukorras, kus *olemasolevat* taristut reguleerivad *2004. aastal* vastu võetud liikmesriigi õigusnormid.

39. Seetõttu ma täpsustan seoses määruse nr 1315/2013 reguleerimisalaga, et ei ole kahtlust, et see määrus ei reguleeri mitte ainult uue taristu arendamise projekte, vaid seda kohaldatakse ka olemasolevate taristute suhtes.[18] Nende kasutamisele või nende taastamise või moderniseerimise vajadusele ei ole kehtestatud mingeid piiranguid.

7 See määrus on vastu võetud ELTL artikli 172 alusel. Vt selle kohta 12. novembri 2015. aasta kohtuotsus (C-121/14, EU:C:2015:749, punktid 44–46). Nagu on sätestatud kõnealuse määruse artiklis 59 ja täpsustatud selle põhjenduses 1, tunnistatakse sellega kehtestuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta otsus nr 661/2010/EL üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta (ELT 2010, L 204, lk 1), millega sõnastati uuesti Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsusega nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta (EÜT 1996, L 228, lk 1; ELT eriväljaanne 07/02, lk 364) vastuvõetud suunised.

8 Mitmeliigiline transport on määratletud artikli 3 punktis n kui reisijate- või kaubavedu või mõlema vedu vähemalt kahe transpordiliigiga.

9 Vt määruse nr 1315/2013 artikli 2 lõige 2.

10 Vt selle määruse artikli 1 lõige 1.

11 Vt selle kohta sama määruse artikli 38 lõige 3.

12 Vt määruse nr 1315/2013 artikkel 39.

13 Samade sätete kohaselt on Brüssel põhivõrgu linnatranspordisõlm.

14 Vt selle määruse artikli 1 lõige 1.

15 Vt selle kohta kõnealuse määruse artikli 6 lõige 3 ja artikli 38 lõige 1.

16 Vt selle kohta määruse nr 1315/2013 artikli 6 lõiked 2 ja 3 ning artikli 14 lõike 1 punkt e.

17 Vt kõnealuse määruse artikli 6 lõige 2, artikli 39 lõige 2 ja artikkel 40.

18 Vt eelkõige määruse nr 1315/2013 põhjendused 7 ja 8, artikli 5 lõige 1 ja artikli 7 lõige 1. Vt nende sätete meeldetuletuseks 12. novembri 2015. aasta kohtuotsus Ühendkuningriik *vs.* parlament ja nõukogu (C-121/14, EU:C:2015:749, punktid 51 ja 52). Käesoleval juhul märgin, et eelotsusetaotluse esitanud kohus ei kahtle selles, et kõnealust raudteeliini võib nimetada olemasolevaks.

40. Seoses selle määruse ajalise kohaldamisega – mis ei sisalda konkreetseid üleminekusätteid – võib vastavalt Euroopa Kohtu kehtestatud põhimõttele materiaalõigusnormide kohaldamise kohta [19] märkida, et kuigi Port de Bruxelles'i õiguslik seisund Infrabeli suhtes on reguleeritud 2004. aastal vastu võetud kuninglike dekreetidega, ei ole nende mõju ammendunud [20]. Järelikult on kõnealune määrus käesoleval juhul kohaldatav. [21]

41. Mis puudutab määruse nr 1315/2013 artikli 15 vahetut õigusmõju, nagu see on määratletud Euroopa Kohtu praktikas, [22] siis olen erinevalt Infrabelist seisukohal, et see säte ei jäta liikmesriikidele kaalutlusõigust seoses siseveesadamate ja maantee- või raudteetaristu vahelise ühendusega ega nõua neilt täiendavate rakendusmeetmete võtmist [23].

42. Juhin tähelepanu Infrabeli väitele, et liikmesriikidel on kaalutlusõigus, sest määruse nr 1315/2013 artiklis 15 on sätestatud, et nad „tagavad", et sadamad on ühendatud maantee- või raudteetaristuga. See sõnastus ei sisalda kohustuslikkust nagu siis, kui see oleks sõnastatud järgmiselt: siseveesadamad *on* ühendatud. Seda analüüsi toetab asjaolu, et sellise kohustuse täitmata jätmine toob kaasa ainult kohustuse teatada sellest komisjonile määruse nr 1315/2013 artikli 56 kohaselt. Pealegi ilmneb määruse artikli 16 sõnastusest, millele Port de Bruxelles tugineb, selle määruse programmiline iseloom. Lõpuks olgu märgitud, et Port de Bruxelles ei saaks tugineda „blokeerivale mõjule" kõnealuse määruse artikli 5 alusel, millega kehtestatakse kohustus säilitada olemasolev juurdepääsutaristu. Liikmesriigid saaksid seega vabalt olemasoleva ühenduse demonteerida ja rajada uue ühenduse ilma määruses nr 1315/2013 sätestatud piiranguteta seoses ühenduse ajakava, rahastamise ja omadustega.

43. Tahan juhtida tähelepanu sellele, et minu teada ei ole Euroopa Kohus teinud otsust niisuguse määruse sätte vahetu õigusmõju kohta, mis sisaldab väljendit „Liikmesriigid tagavad". Olen seisukohal, et sellel väljendil ei ole niisugust ulatust, nagu Infrabel sellele omistab, sest liidu õiguse sätted, millele liikmesriigi kohus tugines, eelkõige määruse nr 1315/2013 artikkel 15, moodustavad osa süsteemist, mis raamistab üleeuroopalise transpordivõrgu arengut, sätestades selle võrgu rakendamise eeskirjad ning transporditaristu koostalitlusvõime nõuded.

44. Selles kontekstis sätestas seadusandja aga kõnealuse määruse artiklis 15 piisavalt selgelt ja täpselt liikmesriikide kohustuse luua või säilitada ühendus siseveesadamate ning muude maismaatranspordi taristute vahel. Lisaks sellele on põhivõrgu puhul täpselt ette nähtud, et selle rakendamise hindamine tehakse lühema tähtaja jooksul. [24] Samuti tuleb rõhutada, et sama määruse artikli 5 kohaselt tuli kohe pärast määruse jõustumist võtta kõik meetmed, et olemasolev taristu oleks kooskõlas määruse nr 1315/2013 nõuetega. Lisaks, kui nõustuda sellega, et liikmesriikidel ei ole tegutsemiskohustust seoses olemasoleva taristuga, siis kaotaks käesolev määrus oma soovitava toime.

[19] Vt eelkõige 3. juuni 2021. aasta kohtuotsus Jumbocarry Trading (C-39/20, EU:C:2021:435, punktid 28 ja 29 ning seal viidatud kohtupraktika).

[20] Põhikohtuasjas käsitletav olukord on küll tekkinud eelmise õigusakti kohaldamisajal (vt 7. joonealune märkus käesoleva ettepaneku lõpus), kuid vaidlus puudutab veel teostamata demonteerimistöid. Vt selle kohta 26. mai 2016. aasta kohtuotsus Județul Neamț ja Județul Bacău (C-260/14 ja C-261/14, EU:C:2016:360, punkt 55 ning seal viidatud kohtupraktika). Juhul, kui kõnealune õiguslik olukord on lõplikult tekkinud enne sama määruse jõustumist, olen seisukohal, et määruse sõnastusest, eesmärgist ja süsteemist tuleneb selgelt, et see tuleb viivitamata jõustada samadel põhjustel, mis on esitatud käesoleva ettepaneku punktides 41 ja 44.

[21] Vt sarnase olukorra kohta keskkonna valdkonnas kohtujurist Sharpstoni ettepanek kohtuasjas Stadt Papenburg (C-226/08, EU:C:2009:440, punktid 52, 60, 64 ja 69) ning 14. jaanuari 2010. aasta kohtuotsus Stadt Papenburg (C-226/08, EU:C:2010:10, punkt 50).

[22] Vt eelkõige 15. juuni 2021. aasta kohtuotsus Facebook Ireland jt (C-645/19, EU:C:2021:483, punkt 110).

[23] Seda analüüsi toetab õigusloomega seotud materjalide analüüs selle kohta, et töötada välja määrus, mitte direktiiv. Vt võrdluseks uusi kehtivaid või kehtestatavaid sätteid, mida on kirjeldatud käesoleva ettepaneku punktis 65.

[24] Vt kõnealuse määruse artikli 38 lõige 3 ja artikkel 54.

45. Seevastu tekib küsimus, kas see kohustus puudutab ainult *ühte* neist taristutest, nimelt kas maanteed või raudteed, või *mõlemat*.

46. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu kahtlus selle sätte sõnastuse suhtes tuleneb teatavate keeleversioonide erinevusest. Ainult bulgaaria- ja hollandikeelses versioonis hõlmab siseveesadamate ühendamise kohustus mõlemat liiki taristut.[25]

47. Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt ei saa liidu õigusnormi ühes keeleversioonis kasutatud sõnastus olla selle sätte tõlgendamise ainus alus ja sellele ei saa anda esmatähtsust muude keeleversioonide ees.[26]

48. Määruse nr 1315/2013 sätteid tervikuna lugedes märgin, et Euroopa seadusandja on kasutanud sidesõna „ou“ (või) nõudeid määratlevates artiklites (määruse artiklid 12, 15 ja 22), samas kui sidesõna „et“ (ja) on kasutatud artiklites, milles sätestatakse arenguprioriteedid: kõnealuse määruse artikli 16 punktis d ja artiklis 41.[27]

49. Seega ei jaga ma Belgia valitsuse, Port de Bruxelles'i ega Région de Bruxelles-Capitale'i seisukohta, et määruse nr 1315/2013 artikli 15 lõikes 1 on sätestatud liikmesriikide kohustus[28] ühendada siseveesadamad *kahte* liiki taristuga, nimelt maantee- *ja* raudteetaristuga.

50. Märgin siiski, et määruse artiklis 15 puudub täpsustus olemasoleva taristu kohta. Minu arvates tuleb aga teha vahet ühenduste loomise ja nende säilitamise vahel, eriti kui liikmesriik on juba otsustanud mitmeliigilise transpordikorralduse kasuks.

51. Selline tõlgendus tundub mulle olevat tuletatav määruse nr 1315/2013 artiklite konteksti aspektidest, milles on kindlaks määratud üleeuroopalise transpordivõrgu ja eelkõige siseveeteede taristu arendamise *prioriteedid*. Kuna prioriteediks on seatud „siseveesadamataristu ühendamine raudteekaubaveo- *ja* maanteetransporditaristuga“,[29] ei oleks ühe neist väljajätmine sama määruse artikli 15 lõike 1 erineva sõnastuse tõttu mõistlik.

52. Üldisemalt on määruse nr 1315/2013 artikli 15 lõike 1 niisugune tõlgendamine, mille kohaselt ei pea kõrvaldama mitme olemasoleva transporditaristu ühendust, põhjendatud selle määrusega taotletud eesmärke silmas pidades sellega, et arendatakse struktureeritud üleeuroopalist transpordivõrku selle optimeerimiseks.

53. Selle määruse artiklis 4 on sätestatud eesmärgid, mille saavutamisele aitab see võrk kaasa, edendades tõhusa ja jätkusuutliku ühtse Euroopa transpordipiirkonna loomist.

[25] Bulgaariakeelses versioonis kasutatakse sõna „и“ ja hollandikeelses versioonis sõna „en“. Vt teise näitena lahknevusest määruse nr 1315/2013 artikli 28 lõike 1 erinevad keeleversioonid.

[26] Vt selle kohta 6. oktoobri 2021. aasta kohtuotsus Consorzio Italian Management ja Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:799, punktid 43, 44 ja 46 ning seal viidatud kohtupraktika).

[27] Vt selle kohta sama määruse artikli 13 punkt f.

[28] Välja arvatud Küprose Vabariigi ja Malta Vabariigi puhul, kuivõrd nende territooriumil ei ole raudteesüsteemi rajatud (vt kõnealuse määruse artikkel 57).

[29] Kõnealuse määruse artikli 16 punkt d. Kohtujuristi kursiiv. Vt ka kõnealuse määruse artikli 10 lõike 1 punkt b, mille kohaselt tuleb üldvõrgu arendamisel seada üldiseks prioriteediks meetmed, mis on vajalikud, et tagada *transpordiliikide optimaalne integreerimine ja koostalitlusvõime*.

54. Esiteks on tõhususe eesmärgi kohta eelkõige esile toodud kõikide transpordiliikide optimaalne integreerimine ja omavaheline ühendamine [30] ning „uue ja olemasoleva taristu […] kasutamine“ [31].

55. Sellega seoses on määruse nr 1315/2013 artikli 5 lõikes 1 sätestatud vahendid ressursside parimaks kasutamiseks haldamaks üleeuroopalist transpordivõrku, tuginedes olemasolevale taristule [32] ja taristute optimaalsele omavahelisele ühendamisele [33].

56. Lisaks tuleb arvesse võtta põhivõrgu ja selle komponentide kavandamist üleeuroopalises transpordivõrgus.

57. Tõepoolest tuleb meeles pidada, et määratluse kohaselt põhivõrk „koosneb üldvõrgu neist osadest, mis on üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise eesmärkide saavutamiseks strateegiliselt kõige tähtsamad“. [34] Kõnealuse määruse artiklis 41 on sätestatud, et see põhivõrk koosneb eelkõige peamistest linnatranspordisõlmedest, [35] sealhulgas eelkõige sadamatest ja lennujaamadest ning mere- ja siseveesadamatest.

58. Seejuures on linnatranspordisõlm määruse nr 1315/2013 sätete üldises analüüsis erilise tähtsusega, kuna ühelt poolt iseloomustab seda asukoht piirkonnas, kus üleeuroopalise transpordivõrgu transporditaristud on ühendatud nende taristute teiste osadega ning piirkondlike ja kohalike liiklustaristutega. [36]

59. Teiselt poolt on määruse nr 1315/2013 põhjenduses 41 täpsustatud eesmärk ühendada need sõlmpunktid võimaluse korral mitmeliigiliste ühenduste abil, tingimusel et need on majanduslikult elujõulised, keskkonnasäästlikud ja teostatavad aastaks 2030.

60. Seega võib nende mitmeliigiliste ühenduste eesmärkidest lähtuda veel üks argument. [37] Nimelt peavad liikmesriigid vastavalt kõnealuse määruse artikli 28 lõikele 1 mitmeliigilise reisijate- ja kaubaveo jaoks tagama, et omavahel ühendatakse kaks või enam transpordiliiki, [38] nimelt kaubaterminalid, reisijaamad, siseveesadamad, lennujaamad ning meresadamad.

61. Viimane tegur, mis on kasulik kõnealuse määruse artikli 15 ulatuse tõlgendamiseks, tundub mulle olevat põhivõrgu koridoride olemasolu, mille puhul on tegemist seda võrku moodustava taristuga. Nimelt sisaldab kõnealuse määruse IV peatükk „Põhivõrgu rakendamine põhivõrgukoridoride kaudu“ artikli 43 lõiget 2, mille kohaselt „põhivõrgukoridorid on mitmeliigilised ning on avatud kõigile käesoleva määrusega hõlmatud transpordiliikidele. Nad ületavad vähemalt kahe riigi piire ja hõlmavad võimaluse korral vähemalt kolme transpordiliiki, sealhulgas vajaduse korral meremagistraale“.

30 Vt määruse nr 1315/2013 artikli 4 punkti b alapunkt iii.

31 Vt selle määruse artikli 4 punkti b alapunkt v.

32 Vt kõnealuse määruse artikli 5 lõike 1 punkt a.

33 Vt kõnealuse määruse artikli 5 lõike 1 punkt b.

34 Määruse nr 1315/2013 artikli 6 lõige 3 ning artikli 38 lõiked 1 ja 3.

35 Nende hulka kuuluvad eelkõige liikmesriikide pealinnad.

36 Vt ka kõnealuse määruse artikli 30 punktid a ja b, mille kohaselt püüavad liikmesriigid linnatranspordisõlmedes üldvõrgu arendamisel võimaluse korral tagada raudtee-, maantee-, lennu- ning vajaduse korral üldvõrgu sisevee- ja meretaristu omavahelise ühendamise reisijateveoks, samuti üldvõrgu raudtee-, maantee- ning vajaduse korral sisevee-, lennu- ja meretaristu omavahelise ühendamise kaubaveoks.

37 Määruse nr 1315/2013 põhjenduses 13 on täpsustatud, et põhivõrk on „jätkusuutliku mitmeliigilise transpordivõrgu arendamise tugisambaks“. Vt ka kõnealuse määruse põhjendus 40, mille kohaselt põhivõrk „peaks olema mitmeliigiline, st hõlmama kõiki transpordiliike ja nende ühendusi ning asjakohaseid liikluskorraldus- ja teabehaldussüsteeme“.

38 Vt käesoleva ettepaneku 8. joonealune märkus, et tuletada meelde mõiste „mitmeliigiline transport“ määratlus.

62. Minu arvates tuleneb kõigist neist teguritest, et kuigi liikmesriikide kohustused seoses üldvõrguga on sätestatud määruses nr 1315/2013 ja eelkõige selle määruse artiklis 15, sõltub transporditaristu tõhususe eesmärgi saavutamise kõrge tase [39] sellest, et see on põhivõrgu osa [40]. Seetõttu tuleb arvesse võtta selle võrgustiku tähtsust üleeuroopalises transpordivõrgus ja selle võimalikku rakendamist koridoride abil.

63. Teiseks, nagu on sätestatud kõnealuse määruse artiklis 4, [41] on säästlikkus veel üks eesmärk, millele see üleeuroopaline võrgustik aitab kaasa, panustades vähese kasvuhoonegaaside heitega transpordisüsteemidesse kooskõlas liidu keskkonnakaitse eesmärkidega [42].

64. Mis puutub kaubaveosse, siis soovitati valges raamatus [43] kasutada pikamaareiside puhul mitmeliigilisi lahendusi, mis põhinevad mere- ja siseveetranspordil ning raudteetranspordil. Lühi- ja keskmise pikkusega kaubavedude puhul julgustati veoautotranspordi alternatiivide, st raudtee- ja siseveetranspordi kasutamist. Samuti leiti seoses meresadamate arenguga, et siseveeteedel on veel kasutamata potentsiaali ning nende osatähtsus eelkõige seoses kaubavedudega sisemaale ja Euroopa merede ühendamisega peab suurenema. [44]

65. Lisaks sellele on kooskõlas Belgia valitsuse kirjalike seisukohtadega [45] asjakohane rõhutada, et eesmärk edendada säästvaid transpordiliike ja ümbersuunamist eelkõige raudteede ning siseveeteede suunas on endiselt püüdlus, mis on seotud põhivõrgu valmimise kiirendamisega. Viitan sellega seoses määruse nr 1315/2013 (üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta) [46] hindamisele ning ettepanekule võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise

[39] Vt käesoleva ettepaneku punkt 53.

[40] Vt selle kohta ka komisjoni talituste töödokument üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) kavandamise metoodika kohta, mis on lisatud komisjoni ettepanekule võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrust (EL) 2021/1153 ja määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013 (SWD(2021)/471 final/2), lk 4 ja 5.

[41] Vt käesoleva ettepaneku punkt 53.

[42] Vt selle kohta kõnealuse määruse artikli 4 punkti c alapunktid ii ja iii ning seoses kasvuhoonegaaside heitega sama määruse põhjendus 13. Vt selle kohta komisjoni 11. detsembri 2019. aasta teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa roheline kokkulepe“ (COM(2019) 640 (final)), mis seab kliimameetmed oma prioriteetide keskmesse, püstitades eesmärgi saavutada liidu kliimaneutraalsus aastaks 2050 ning vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid 2030. aastaks vähemalt 55% võrra võrreldes 1990. aasta tasemega (punkt 2.1.1). Need eesmärgid sisalduvad ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määruses (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT 2021, L 243, lk 1). Transpordi valdkonnas kutsutakse Euroopa rohelises kokkuleppes üles vähendama transpordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet 90% ja samal ajal tegema tööd nullsaaste eesmärgi saavutamise nimel, et liidu majandus muutuks 2050. aastaks kliimaneutraalseks. Vt selle kohta komisjoni 12. mai 2021. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Heas seisundis planeet kõigi jaoks. ELi tegevuskava „Õhu, vee ja pinnase nullsaaste suunas““ (COM(2021) 400 (final)).

[43] Vt selle kohta valge raamatu punktid 22 ja 24 (punkt 2.2 „Mitmeliigiline ja tõhus linnadevahelise reisimise ja transpordi põhivõrk“).

[44] Vt selle kohta valge raamatu punkt 27. Vt ka määruse nr 1315/2013 artikli 13 punkt f ja artikli 41 lõige 2. Komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatises Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (COM(2020) 789 (final)) antud hinnangu kohaselt suureneb raudteekaubaveo turuosa 2030. aastaks 50% võrra ja kahekordistub 2050. aastaks ning siseveetranspordi ja lähimerevedude osakaal suureneb 2030. aastaks 25% võrra ja 2050. aastaks 50% võrra (punkt 44 ja punktis 45 toodud tabel).

[45] Belgia valitsuse viidatud dokumendid eelnesid Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2021. aasta direktiivi (EL) 2021/1187, millega tõhustatakse üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) väljaarendamise edendamiseks võetavaid meetmeid (ELT 2021, L 258, lk 1), vastuvõtmisele. Seda direktiivi kohaldatakse alates 9. augustist 2021 ja see peab liikmesriikides jõustuma hiljemalt 10. augustil 2023. Kõnealuse direktiiviga hõlmatakse järgmised punktid: I lisas loetletud eelnevalt valitud piiriüleste ühenduste ja üleeuroopalise transpordivõrgu põhikoridoride puuduvate ühenduste lõigud ning põhivõrgu koridoride projektid, mille maksumus ületab 300 miljonit eurot. Liikmesriigid võivad otsustada direktiivi kohaldamisala laiendada, et hõlmata kõiki selle põhivõrguga seotud projekte või isegi üldvõrku. Sellisel juhul peab riik sellest komisjonile teatama.

[46] Vt selle kohta komisjoni 26. mai 2021. aasta töödokument (SWD(2021) 117 (final)), lk 28: vajaduse kohta intensiivistada jõupingutusi uute strateegiliste eesmärkide saavutamiseks, lk 87 ja 94: taristu kvaliteedi parandamise kohta ning lk 9 ja 94: üleeuroopalise transpordivõrgu keskkonnasõbralikuma transpordiga kohandamise kohta.

kohta ning millega muudetakse määrust (EL) 2021/1153 ja määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013[47]. Lisaks sellele märgin, et selle parlamendis lugemisjärgus oleva eelnõu põhjenduses 11 viidatakse direktiivile 2021/1187.

66. Seega tuleneb nendest kaalutlustest, ilma et oleks vaja tugineda *standstill*-põhimõttele või „blokeerimise efektile", millele viitas Port de Bruxelles,[48] et põhivõrgu siseveesadamat raudteetaristuga ühendava raudtee demonteerimine, mis vastab ka keskkonnasäästlikkuse tingimustele, ei saa põhimõtteliselt olla kooskõlas määruse nr 1315/2013 artikli 15 lõike 1 nõuetega.

67. Seetõttu tuleks käesoleval juhul võtta arvesse, et Brüsseli sadam kuulub siseveesadamana üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrku,[49] et Brüssel on osa põhivõrgu kahest koridorist ja kolmest varem valitud lõigust ning et tegemist on ainsa raudteeliini – mis ühendab seda sadamat raudteetranspordi taristuga ja mis põhimõtteliselt vastab tõhususe ning jätkusuutlikkuse eesmärkidele – demonteerimisega.

68. Samas õigustavad Infrabeli täpsustused raudteeühenduse viimase kasutamise kohta 2018. aasta detsembris ja selle seisukorra kohta, mille tulemusena tuleks selle kasutamine alates 1. jaanuarist 2021 lõpetada, ning komisjoni tähelepanekud siiski minu arvates konkreetsete piirangute sätestamist olemasoleva taristu säilitamise põhimõtte kohaldamisele, kaotamata seejuures silmist määruse nr 1315/2013[50] jõustumisest alates kehtivat tingimusteta hooldamiskohustust ja selles määruses sätestatud eesmärki edendada siseveeteede integreerimist transpordisüsteemi[51].

69. Sellega seoses võib esitada reservatsioone, mis on seotud transporditaristu seisundi, majandusliku elujõulisuse või keskkonnasäästlikkusega, kooskõlas reservatsioonidega, mida Euroopa seadusandja on väljendanud kõnealuse määruse põhjenduses 41.

70. Minu arvates on ainult liikmesriigi kohus võimeline kõnealuse projekti üle otsustamise asjaolusid ja konteksti arvestades hindama, kas projekt on kooskõlas määrusega, mille eesmärk on edendada ning arendada üleeuroopalist transpordivõrku, võttes eelkõige arvesse asjaolu, et projekt viiakse ellu põhivõrgu raames.

71. Kuivõrd aga käesoleval juhul on vaidlusaluse raudteeliini demonteerimise põhjenduseks, millele liikmesriigi kohus tugines, Schaerbeek-Formationi maa-ala müügiväärtuse suurenemine, pean ma vajalikuks täpsustada, et see põhjendus on vastuolus määruse nr 1315/2013 eesmärkidega, mis nõuavad eelkõige kaubaveovahendite mitmeliigilisuse säilitamist.

47 COM(2021) 812 (final), 14. detsember 2021 (vabatõlge). Vt eelkõige artikli 20 lõike 1 punktis e, artikli 21 lõike 1 punktis a ja artikli 22 lõigetes 1 ja 2 esitatud projektid. Kohtuistungil suuliste seisukohtade ärakuulamiseks täpsustas komisjon, et käesoleva eelnõu kontekstis muutub vaadeldaval juhul kõne all olev mitmeliigilisuse eesmärk veelgi olulisemaks eesmärgiks ning et Brüsseli sadam peaks säilima olulise linnatranspordisõlme ja põhivõrgu sõlmpunktina.

48 Port de Bruxelles ei viita oma kirjalikes seisukohtades *standstill*-klauslile, vaid viitab teosele Versweyvelt, A.-S., „Het standstill-beginsel inzake leefmilieu in de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof", *Milieu- en Energierecht (MER)*, die Keure, Brugge, 2015, lk 3. Autori arvates ei takista asjaolu, et liidu kodanikud ei saa Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklist 37 tuletada individuaalseid õigusi, tuletada sellest *standstill*-kohustust, mis tähendaks, et iga kodanik võib vaidlustada teatud Euroopa poliitika, kui see avaldab negatiivset mõju keskkonnale.

49 Vt käesoleva ettepaneku punkt 36.

50 Kui tunnistada, et transporditaristu hooldamiskohustuste täitmata jätmine võib õigustada nende kaotamist, oleks see vastuolus kõnealuse määruse artikliga 5 ja soodustaks sellist tegevust. Vt ka kõnealuse määruse põhjendus 8, milles nõutakse taristu taastamist, kui puudub regulaarne hooldus. Vt ka käesoleva ettepaneku punkt 44.

51 Vt valge raamatu I lisa punkt 5.

72. Minu arvates tuleb olemasoleva raudteeühenduse säilitamise kohta teha sotsiaal-majanduslik analüüs,[52] mis põhineb selle säilitamisega seotud eeliste hindamisel võrreldes selle taastamise ja vajaduse korral selle asendamise kuludega, sõltumata maa väärtusest koos servituudiga või ilma selleta.

73. Seetõttu olen seisukohal, et siseveesadamat raudteetaristuga ühendava raudteeliini demonteerimine on vastuolus määruses nr 1315/2013 liikmesriikidele kehtestatud kohustustega, välja arvatud juhul, kui selline projekt on põhjendatud analüüsitulemuste põhjal, milles võetakse arvesse selle kulusid ning sotsiaalset, majanduslikku, klimaatilist ja keskkonnaalast kasu, mida peab hindama liikmesriigi pädev asutus.

V. Ettepanek

74. Kõiki eelpool esitatud kaalutlusi arvestades teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata cour d'appel de Bruxelles'i (Brüsseli apellatsioonikohus, Belgia) esitatud eelotsuse küsimusele järgmiselt:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määruse (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL artikli 15 lõiget 1 koostoimes kõnealuse määruse artiklitega 4 ja 5 ning artikli 16 punktiga d tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus liikmesriigi meede, millega nähakse ette siseveesadamaga raudteeühenduse demonteerimine, kui see ei ole põhjendatud sotsiaal-majandusliku analüüsi tulemustega, mida liikmesriigi pädev asutus peab hindama selle määruse eesmärke silmas pidades.

[52] Vt ühishuviprojektidega seoses määruse nr 1315/2013 artikli 7 lõike 2 punktis c ja selle määruse põhjenduses 22 soovitatud majandusliku elujõulisuse hindamise meetod, samuti selle määruse sätete meeldetuletus 12. novembri 2015. aasta kohtuotsuses Ühendkuningriik *vs.* parlament ja nõukogu (C-121/14 EU:C:2015:749, punkt 48).