Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
JEANA RICHARDA DE LA TOURA,
predstavljeni 31. marca 2022 [1]

Zadeva C-229/21

Port de Bruxelles SA,
Région de Bruxelles-Capitale
proti
Infrabel SA,
ob udeležbi
Région de Bruxelles-Capitale,
Port de Bruxelles,
Lineas SA

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo cour d'appel de Bruxelles (višje sodišče v Bruslju, Belgija))

„Predhodno odločanje – Promet – Smernice Evropske unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja – Jedrno omrežje – Infrastruktura za promet po celinskih plovnih poteh – Obveznost države članice, da pristanišča na celinskih plovnih poteh poveže s cestno in železniško infrastrukturo“

I. Uvod

1. Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 15(1) Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU. [2]

2. Ta predlog je bil vložen v okviru postopka, ki ga je sprožila družba Port de Bruxelles SA zaradi ohranitve edine železniške proge za povezavo bruseljskega pristanišča z belgijskim železniškim omrežjem.

3. Predstavil bom razloge, zakaj menim, da države članice v skladu s členom 15(1) Uredbe št. 1315/2013 ne smejo ukiniti cestne ali železniške infrastrukture, s katero je pristanišče na celinski plovni poti že povezano, zlasti če je del jedrnega omrežja, ki sestavlja vseevropsko prometno omrežje, z nekaterimi operativnimi pridržki, o katerih mora presoditi nacionalno sodišče.

[1] Jezik izvirnika: francoščina.

[2] UL 2013, L 348, str. 1, in popravek v UL 2014, L 16, str. 70.

II. Pravni okvir

4. V uvodnih izjavah 7, 8 in 13 Uredbe št. 1315/2013 je navedeno:

„(7) Vseevropsko prometno omrežje sestavlja predvsem obstoječa infrastruktura. Za celovito izpolnitev ciljev nove politike vseevropskega prometnega omrežja bi bilo treba enotne zahteve glede infrastrukture določiti v uredbi, ki bi jo morala upoštevati infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja.

(8) V okviru razvoja vseevropskega prometnega omrežja bi bilo treba vzpostaviti novo prometno infrastrukturo, obnoviti in nadgraditi obstoječo infrastrukturo ter sprejeti ukrepe za spodbujanje z viri gospodarne uporabe infrastrukture. V posebnih primerih je potrebna obnova železniške infrastrukture, če ta v preteklosti ni bila redno vzdrževana. Obnova je proces, s katerim se ponovno vzpostavijo prvotni gradbeni parametri obstoječih železniških infrastrukturnih zmogljivosti in se glede na sedanje stanje dolgoročno izboljša njihova kakovost v skladu z zahtevami in določbami iz te uredbe.

[…]

(13) Do leta 2030 bi bilo v okviru, ki ga določa celovito omrežje, v prvi vrsti treba opredeliti jedrno omrežje in sprejeti ustrezne ukrepe za njegov razvoj. Jedrno omrežje bi moralo biti temelj razvoja trajnostnega multimodalnega prometnega omrežja in spodbujati razvoj celotnega celovitega omrežja. Prav tako bi moralo omogočati, da se ukrepanje Unije usmeri na tiste sestavne dele vseevropskega prometnega omrežja, ki zagotavljajo najvišjo evropsko dodano vrednost, zlasti na čezmejne odseke, manjkajoče povezave, multimodalne povezovalne točke in glavna ozka grla, s čimer bi prispevalo k uresničevanju cilja iz bele knjige [Evropske komisije z naslovom ‚Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu‘ [3]], da se do leta 2050 za 60 odstotkov zmanjšajo emisije toplogrednih plinov iz prometa v primerjavi v ravnmi iz leta 1990.

[…]“

5. Člen 1 te uredbe, naslovljen „Predmet urejanja“, določa:

„1. Ta uredba uvaja smernice za razvoj vseevropskega prometnega omrežja z dvoplastno strukturo, ki jo sestavljata celovito omrežje in jedrno omrežje, vzpostavljeno na podlagi celovitega.

2. Ta uredba opredeljuje projekte skupnega interesa in določa zahteve, ki morajo biti izpolnjene pri upravljanju infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja.

[…]“

[3] Z dne 28. marca 2011, COM(2011) 144 final/2. S to različico v francoščini je razveljavljen in nadomeščen dokument COM(2011) 144 final z dne 28. marca 2011. V nadaljevanju: bela knjiga.

6. Člen 4 navedene uredbe, naslovljen „Cilji vseevropskega prometnega omrežja“, določa:

„Vseevropsko prometno omrežje utrjuje socialno, ekonomsko in ozemeljsko kohezijo Unije in prispeva k vzpostavitvi enotnega evropskega prometnega prostora, ki je učinkovit in trajnosten, povečuje koristi za svoje uporabnike in podpira vključujočo rast. Vseevropsko prometno omrežje izkazuje evropsko dodano vrednost, in sicer s prispevanjem k ciljem, določenim v okviru naslednjih štirih kategorij:

[…]

(b) učinkovitosti, ki temelji na:

[…]

(iii) optimalnem povezovanju in medsebojni povezanosti vseh načinov prevoza;

[…]

(v) učinkoviti rabi nove in obstoječe infrastrukture;

[…]

(c) trajnosti, ki temelji na:

[…]

(ii) prispevanju k ciljem nizkoogljičnega in čistega prometa z nizkimi izpusti toplogrednih plinov, varnosti preskrbe z gorivom, zmanjšanja zunanjih stroškov in varstva okolja;

(iii) spodbujanju nizkoogljičnega prometa, s ciljem doseči znatno zmanjšanje emisij CO_2 do leta 2050, v skladu z ustreznimi cilji Unije za zmanjšanje emisij CO_2;

[…]“

7. Člen 5 iste uredbe, naslovljen „Omrežje, gospodarno z viri“, določa:

„1. Vseevropsko prometno omrežje se načrtuje, razvija in upravlja na način, gospodaren z viri, in sicer z:

(a) razvojem, izboljševanjem in vzdrževanjem obstoječe prometne infrastrukture;

(b) optimizacijo povezovanja in medsebojne povezanosti infrastrukture;

[…]“

8. V oddelku 1 poglavja II, naslovljenega „Celovito omrežje“, Uredbe št. 1315/2013 člen 13, naslovljen „Prednostne naloge za razvoj železniške infrastrukture“, določa:

„Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na železniško infrastrukturo, se poleg splošnih prednostnih nalog iz člena 10 prednost nameni naslednjim vidikom:

[…]

(f) po potrebi povezovanju infrastrukture za železniški promet s pristaniško infrastrukturo na celinskih plovnih poteh.

[…]“

9. Oddelek 2 tega poglavja, naslovljen „Infrastruktura za promet po celinskih plovnih poteh“, vključuje člene od 14 do 16. Člen 14, naslovljen „Sestavni deli infrastrukture“, v odstavku 1(e) določa, da infrastrukturo celinskih plovnih poti sestavljajo zlasti pristanišča na celinskih plovnih poteh, vključno z infrastrukturo, ki je potrebna za prevoze na območju pristanišča.

10. Člen 15(1) te uredbe, naslovljen „Zahteve glede prometne infrastrukture“, določa:

„1. Države članice zagotovijo povezanost pristanišč na celinskih plovnih poteh s cestno ali železniško infrastrukturo.“

11. Člen 16 navedene uredbe, naslovljen „Prednostne naloge za razvoj infrastrukture za celinske plovne poti“, določa:

„Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na infrastrukture celinskih plovnih poti, se poleg splošnih prednostnih nalog iz člena 10 prednost nameni naslednjim vidikom:

[…]

(d) povezovanju pristaniške infrastrukture na celinskih plovnih poteh z infrastrukturo za železniški tovorni in cestni promet;

[…]“

12. Poglavje III iste uredbe, naslovljeno „Jedrno omrežje“, vsebuje člen 38, naslovljen „Opredelitev jedrnega omrežja“, ki določa:

„1. Jedrno omrežje, kot je prikazano na zemljevidu v Prilogi I, sestavljajo tisti deli celovitega omrežja, ki so strateško najpomembnejši za doseganje ciljev politike vseevropskega prometnega omrežja, in odraža razvoj prometnih potreb in potrebo po multimodalnem prevozu. Jedrno omrežje zlasti prispeva k obvladovanju povečane mobilnosti in zagotavljanju visoke stopnje varnosti ter k prispevanju k razvoju nizkoogljičnega prometnega sistema.

2. Jedrno omrežje je medsebojno povezano prek vozlišč in zagotavlja povezanost med državami članicami in s prometnimi infrastrukturnimi omrežji sosednjih držav.

3. Brez poseganja v člen 1(4) ter člen 41(2) in (3) države članice sprejmejo ustrezne ukrepe za razvoj jedrnega omrežja, da bi to do 31. decembra 2030 že izpolnjevalo določbe tega poglavja.

Komisija v skladu s členom 54 do 31. decembra 2023 oceni vzpostavljanje jedrnega omrežja.“

13. Člen 39 Uredbe št. 1315/2013, naslovljen „Zahteve glede infrastrukture“, v odstavku 2 določa:

„Infrastruktura jedrnega omrežja izpolnjuje vse zahteve iz poglavja II. […]“

14. Člen 40, naslovljen „Razvoj jedrnega omrežja“, določa:

„Prometna infrastruktura, ki je vključena v jedrno omrežje, se razvija v skladu z ustreznimi določbami iz poglavja II.“

15. Člen 41, naslovljen „Vozlišča jedrnega omrežja“, določa:

„1. Vozlišča jedrnega omrežja so določena v Prilogi II in obsegajo:

(a) urbana vozlišča, vključno z njihovimi pristanišči in letališči;

(b) pomorska pristanišča in pristanišča na celinskih plovnih poteh;

[…]

2. Pomorska pristanišča jedrnega omrežja iz dela 2 Priloge II se najpozneje do 31. decembra 2030 povežejo z infrastrukturo za železniški in cestni promet, po možnosti pa tudi z infrastrukturo za celinske plovne poti, vseevropskega prometnega omrežja, razen kadar zaradi fizičnih omejitev takšna povezava ne bo mogoča.

[…]“

III. Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

16. Družba Port de Bruxelles je pravna oseba javnega prava, odgovorna za upravljanje, obratovanje in razvoj kanala, bruseljskega pristanišča (Belgija), zunanjega pristanišča, pristaniških naprav in z njimi povezanih objektov v Région de Bruxelles-Capitale (regija Bruselj – glavno mesto, Belgija).

17. Infrabel SA je belgijska javna gospodarska družba. Upravlja belgijsko železniško omrežje ter je lastnica železniških tirov in sredstev, potrebnih ali koristnih za njihovo upravljanje.

18. FIF-FSI (Fonds d’infrastructure ferroviaire)[4] je delniška družba zasebnega prava, odgovorna za upravljanje in povečevanje vrednosti zemljišč ter druge komercialne dejavnosti na področju razvoja, nakupa in prodaje, upravljanja ter financiranja nepremičnin. Njen celoten kapital je v neposredni lasti Belgijske države.

19. Z dvema kraljevima odlokoma, in sicer z dne 14. junija 2004[5] in 30. decembra 2004[6], je družbi Infrabel naloženo, naj najpozneje do 31. decembra 2020 odstrani železniške naprave, ki se nahajajo na območju Schaerbeek-Formation v Bruslju (Belgija), in to območje povrne v prvotno stanje, da

[4] V nadaljevanju: FIF.

[5] *Moniteur belge* z dne 14. junija 2004, str. 51971.

[6] *Moniteur belge* z dne 30. decembra 2004, str. 87338.

bi bilo povsem prazno vrnjeno družbi FIF. Med napravami, ki jih je treba odstraniti, je edina železniška povezava pristaniških naprav bruseljskega pristanišča z belgijskim železniškim omrežjem.

20. Družba Port de Bruxelles je 12. oktobra 2018 vložila tožbo zoper družbo Infrabel pri tribunal de première instance francophone de Bruxelles (prvostopenjsko sodišče v Bruslju za postopke v francoščini, Belgija), v kateri je predlagala, da bi se zadnjenavedeni prepovedala „vsa dejanja, ki so v nasprotju z določbami Uredbe št. 1315/2013 o vseevropskem prometnem omrežju (TEN-T), vključno z odstranitvijo konstrukcij in naprav, na katere se nanaša [ta] uredba, […] in, natančneje, železniške povezave območja bruseljskega zunanjega pristanišča bruseljskega pristanišča z omrežjem (družbe Infrabel)“.

21. Družba Infrabel je 30. oktobra 2018 pozvala družbo FIF k vstopu v pravdo. Kraljevina Belgija je prostovoljno intervenirala v postopku 13. novembra 2018, da bi imela zoper sodbo, ki bo izdana, možnost pritožbe. Pozneje sta v postopku intervenirali tudi Région de Bruxelles-Capitale (regija Bruselj – glavno mesto) in delniška družba Lineas SA, in sicer v podporo družbi Port de Bruxelles.

22. Družba Port de Bruxelles je 14. marca 2019 tribunal de première instance francophone de Bruxelles (prvostopenjsko sodišče v Bruslju za postopke v francoščini) predlagala, naj z začasno odredbo družbi Infrabel do pravnomočnosti sodbe o vsebini spora prepove prenehanje obratovanja in odstranitev tira C, vključno z edino železniško linijo za povezavo s pristaniščem, ter naj ji naloži, da mora to povezavo ohraniti v brezhibnem obratovalnem stanju in jo vzdrževati v skladu s pravili stroke.

23. Če bi bil ta predlog sprejet, je družba Infrabel navedenemu sodišču med drugim predlagala, naj družbi FIF do izreka meritorne sodbe prepove, da od nje zahteva odškodnino.

24. S sodbo z dne 20. decembra 2019 se je tribunal de première instance francophone de Bruxelles (prvostopenjsko sodišče v Bruslju za postopke v francoščini) izreklo za „nepristojno“ za odločanje o tožbi družbe Port de Bruxelles, razen v delu, v katerem se ta sklicuje na služnostno pravico. Zavrnilo je predlog za izdajo začasnih odredb družbe Port de Bruxelles, ker je zaveza družbe Infrabel v sporazumu, sklenjenem z družbo FIF 5. novembra 2019, da se rok za odstranitev zadevnih železniških naprav podaljša do 30. junija 2021, zadostovala za začasno ureditev položaja strank. Družba Port de Bruxelles in Région de Bruxelles-Capitale (regija Bruselj – glavno mesto) sta zoper to sodbo vložili pritožbo pri predložitvenem sodišču, ki je odločilo, da je treba družbo FIF in Kraljevino Belgijo izločiti iz postopka.

25. Predložitveno sodišče se sprašuje o pravici družbe Port de Bruxelles, da se pred belgijskimi sodišči sklicuje na osebno pravico, ki izhaja iz člena 15 Uredbe št. 1315/2013. Navaja, da je po mnenju družbe Port de Bruxelles z navedeno določbo naložena pozitivna obveznost vzpostavitve sistema, v katerem so infrastrukture med seboj povezane in glede katere imajo javni organi diskrecijsko pravico, ter negativna obveznost, da se ne ukrepa v nasprotju s cilji te uredbe, in torej konkretno, da se ne posega v celovitost vzpostavljenih infrastruktur.

26. Družba Infrabel zagovarja nasprotno mnenje, ker je iz besedila navedene določbe, zlasti v francoski različici, razvidno, da morajo biti pristanišča na celinskih plovnih poteh povezana *bodisi* s cestnimi *bodisi* z železniškimi infrastrukturami, saj je v tej različici uporabljen veznik „ali“.

27. Predložitveno sodišče v zvezi s tem poudarja, da nizozemska različica v členu 15(1) Uredbe št. 1315/2013 vsebuje veznik „in“ namesto „ali“. Iz tega sklepa, da dobesedna razlaga navedene določbe ne zadostuje za točno opredelitev njenega pomena.

28. Po mnenju navedenega sodišča sta mogoči dve nasprotujoči si razlagi navedene določbe. Iz člena 3(n) in člena 28(1) te uredbe bi namreč lahko izhajalo, da zadostuje ena sama povezava nekega načina prevoza, kot je pristanišče na celinski plovni poti, z drugim načinom prevoza in da se mora v obravnavanem primeru družba Port de Bruxelles zadovoljiti s cestno povezavo z njeno pristaniško infrastrukturo.

29. Vendar bi bilo mogoče podpreti drugačno razlago člena 15 navedene uredbe, ker po eni strani ta instrument izhaja iz obveznosti Komisije v njeni beli knjigi, na katero napotuje. Iz tega naj bi izhajalo, da so cilji navedene uredbe dveh vrst, in sicer povečati konkurenčnost prometa in do leta 2050 vsaj za 60 % zmanjšati emisije toplogrednih plinov, ki nastajajo v prometu. Po drugi strani bi bilo mogoče tako razlago opreti na določbe členov 5, 10, 16 in 34 Uredbe št. 1315/2013 ter na smernice iz uvodnih izjav 7 in 8 navedene uredbe.

30. V teh okoliščinah je cour d'appel de Bruxelles (višje sodišče v Bruslju) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali člen 15 Uredbe [št. 1315/2013] (samostojno ali v povezavi z drugimi določbami te uredbe), če je pristanišče na celinski plovni poti – ki je del jedrnega omrežja – že povezano s cesto in z železniškim omrežjem, nalaga obveznost ohranitve in vzdrževanja teh dveh povezav ali prepoved ukinitve ene od njiju, čeprav bi se ta ukinila zaradi nevzdrževanja?“

31. Poleg tega je predložitveno sodišče prosilo za obravnavo po hitrem postopku v skladu s členom 105(1) Poslovnika Sodišča, ker je za zagotovitev učinkovitosti odgovora, ki se pričakuje od Sodišča, družbi Infrabel prepovedalo odstranitev železniških naprav iz postopka v glavni stvari, dokler ne bo ponovno odločilo v zadevi po tem, ko bo od Sodišča prejelo odgovor na vprašanje za predhodno odločanje. Vendar mora družba Infrabel načeloma od 1. julija 2021 družbi FIF plačati odškodnino zaradi zamude pri odstranitvi navedenih naprav.

32. Predsednik Sodišča je ta predlog za obravnavo po hitrem postopku zavrnil s sklepom z dne 4. maja 2021 in odločil, da informacije, ki jih je posredovalo predložitveno sodišče, utemeljujejo prednostno obravnavo zadeve v skladu s členom 53(3) Poslovnika.

33. Pisna stališča so predložile družba Port de Bruxelles, družba Infrabel, Région de Bruxelles-Capitale (regija Bruselj – glavno mesto), belgijska vlada in Komisija. Te stranke, razen Région de Bruxelles-Capitale (regija Bruselj – glavno mesto), so na obravnavi 19. januarja 2022 predstavile ustna stališča.

IV. Analiza

34. Namen vprašanja za predhodno odločanje je v bistvu ugotoviti, ali člen 15 Uredbe št. 1315/2013 nasprotuje temu, da bi v primeru, ko ima pristanišče na celinski plovni poti, kot je bruseljsko pristanišče, železniško in cestno povezavo, eno od njiju odstranili.

35. Uredba št. 1315/2013 opredeljuje dolgoročno strategijo v zvezi z razvojem celotnega vseevropskega prometnega omrežja [7], ki vključuje infrastrukturo za železniški, pomorski, letalski in multimodalni promet [8] ter cestne in plovne poti. [9] To omrežje ima dve sestavini, in sicer celovito omrežje in jedrno omrežje. [10] Cilj navedene uredbe je dokončati jedrno omrežje do leta 2030 [11], za celovito omrežje pa je rok leto 2050 [12].

36. Kot je navedeno v Prilogi II k Uredbi št. 1315/2013 in v skladu s členom 41(1) te uredbe, je bruseljsko pristanišče na celinski plovni poti vozlišče jedrnega omrežja. [13] S tega vidika je to pristanišče del celovitega omrežja [14], ki je strateško najpomembnejši za doseganje razvojnih ciljev vseevropskega prometnega omrežja [15].

37. Ker je bruseljsko pristanišče kot infrastruktura plovnih poti del jedrnega omrežja [16], zanj veljajo zahteve, določene za celovito omrežje v Poglavju II te uredbe [17], posebej v njegovem oddelku 2, med katerimi so tiste iz člena 15 navedene uredbe.

38. Predložitveno sodišče Sodišče sprašuje o razlagi navedene določbe – pri čemer družba Infrabel prereka *neposredni učinek te določbe* – v položaju, v katerem *obstoječo* infrastrukturo urejajo nacionalne določbe, sprejete *leta 2004*.

39. Zato v zvezi s področjem uporabe Uredbe št. 1315/2013 pojasnjujem, da ni dvoma, da ta ne ureja le projektov razvoja nove infrastrukture, temveč se uporablja tudi za obstoječo infrastrukturo. [18] Določena ni nobena omejitev glede njene uporabe ali potrebe po njeni obnovi oziroma nadgradnji.

7 Ta uredba je bila sprejeta na podlagi člena 172 PDEU. Glej v tem smislu sodbo z dne 12. novembra 2015 (C-121/14, EU:C:2015:749, točke od 44 do 46). Kot je določeno v členu 59 navedene uredbe in pojasnjeno v uvodni izjavi 1 navedene uredbe, ta nadomešča Sklep št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (UL 2010, L 204. str. 1), s katerim so bile prenovljene smernice, sprejete z Odločbo št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 2, str. 364).

8 Multimodalni promet je v členu 3(n) iste uredbe opredeljen kot prevoz potnikov ali tovora oziroma obojih z uporabo dveh ali več načinov prevoza.

9 Glej člen 2(2) Uredbe št. 1315/2013.

10 Glej člen 1(1) te uredbe.

11 Glej v tem smislu člen 38(3) iste uredbe.

12 Glej člen 39 Uredbe št. 1315/2013.

13 V skladu z isto zakonodajo je Bruselj urbano vozlišče jedrnega omrežja.

14 Glej člen 1(1) te uredbe.

15 Glej v zvezi s tem člena 6(3) in 38(1) navedene uredbe.

16 Glej v tem smislu člen 6(2) in (3) ter člen 14(1)(e) Uredbe št. 1315/2013.

17 Glej člen 6(2), člen 39(2) in člen 40 navedene uredbe.

18 Glej zlasti uvodni izjavi 7 in 8, člen 5(1) in člen 7(1) Uredbe št. 1315/2013. Za te določbe glej sodbo z dne 12. novembra 2015, Združeno kraljestvo/Parlament in Svet (C-121/14, EU:C:2015:749, točki 51 in 52). Poudarjam, da v obravnavani zadevi predložitveno sodišče ne dvomi, da je mogoče zadevno železniško linijo opredeliti kot obstoječo.

40. Kar zadeva časovno področje uporabe te uredbe, ki ne vsebuje posebnih prehodnih določb, je treba v skladu z načelom, ki ga je Sodišče opredelilo v zvezi z uporabo vsebinskih pravil [19], navesti, da čeprav pravni položaj družbe Port de Bruxelles v razmerju do družbe Infrabel urejata kraljeva odloka, sprejeta leta 2004, njuni učinki niso izčrpani [20]. Zato se navedena uredba uporablja za obravnavano zadevo. [21]

41. Kar zadeva neposredni učinek člena 15 Uredbe št. 1315/2013, kot je opredeljen s sodno prakso Sodišča [22], v nasprotju z družbo Infrabel menim, da v zvezi s povezavo med pristanišči na celinskih plovnih poteh in cestno ali železniško infrastrukturo navedena določba državam članicam ne daje polja proste presoje niti od njih ne zahteva sprejetja dodatnih izvedbenih ukrepov [23].

42. Opozarjam, da družba Infrabel trdi, da imajo države članice polje proste presoje, ker člen 15 Uredbe št. 1315/2013 določa, da „zagotovijo“ povezanost pristanišč s cestno ali železniško infrastrukturo. To besedilo naj ne bi imelo zavezujoče narave določbe, ki je ubesedena tako: pristanišča na celinskih plovnih poteh *so* povezana. To analizo naj bi potrjevalo dejstvo, da neizpolnitev take obveznosti pomeni le obveznost, da se o tem poroča Komisiji, v skladu s členom 56 Uredbe št. 1315/2013. Poleg tega naj bi besedilo člena 16 te uredbe, na katerega se sklicuje družba Port de Bruxelles, razkrivalo programsko naravo navedene uredbe. Nazadnje, družba Port de Bruxelles naj se ne bi mogla sklicevati na „preprečevalni učinek“ iste uredbe na podlagi člena 5 navedene uredbe, ki ustvarja obveznost ohranitve obstoječe povezovalne infrastrukture. Države članice naj bi torej lahko prosto odstranile obstoječo povezavo in vzpostavile novo, brez omejitev glede rokov, financiranja in značilnosti povezave, ki naj bi bile določene z Uredbo št. 1315/2013.

43. Naj pojasnim, da se Sodišče, kolikor mi je znano, še ni izreklo glede neposrednega učinka določbe uredbe, ki vsebuje to navedbo: „Države članice zagotovijo“. Menim, da ta navedba nima obsega, ki mu ga pripisuje družba Infrabel, ker določbe prava Unije, navedene pred nacionalnim sodiščem, in zlasti člen 15 Uredbe št. 1315/2013, spadajo v sistem, ki ureja razvoj vseevropskega prometnega omrežja z določitvijo pravil o izvajanju tega omrežja in zahtev na področju interoperabilnosti prometne infrastrukture.

44. V tem okviru je zakonodajalec v členu 15 te uredbe dovolj jasno in natančno navedel obveznost držav članic, da določijo ali ohranijo povezavo med pristanišči na celinskih plovnih poteh in drugo kopensko prometno infrastrukturo. Poleg tega je glede jedrnega omrežja natančno določeno, da se opravi njegov pregled v krajšem roku. [24] Poudariti je treba tudi, da je treba na podlagi člena 5 iste uredbe od njenega začetka veljavnosti sprejeti vse ukrepe za uskladitev obstoječe infrastrukture z določbami Uredbe št. 1315/2013. Poleg tega, če bi bilo treba priznati, da države članice niso obvezane ukrepati glede obstoječe infrastrukture, ta uredba ne bi imela polnega učinka.

[19] Glej zlasti sodbo z dne 3. junija 2021, Jumbocarry Trading (C-39/20, EU:C:2021:435, točki 28 in 29 ter navedena sodna praksa).

[20] Zadevni položaj je seveda nastal med veljavnostjo prejšnjega zakona (glej opombo 7, zadnji del, teh sklepnih predlogov), vendar se spor nanaša na operacije odstranitve, ki jih je treba še izvesti. Glej v zvezi s tem sodbo z dne 26. maja 2016, Județul Neamț in Județul Bacău (C-260/14 in C-261/14, EU:C:2016:360, točka 55 in navedena sodna praksa). Če bi zadevni pravni položaj dokončno nastal pred začetkom veljavnosti navedene uredbe, po mojem mnenju iz njenega besedila, namena in sistematike izhaja, da ji je treba pripisati takojšen učinek iz istih razlogov, kot so navedeni v točkah 41 in 44 teh sklepnih predlogov.

[21] Glej za podoben položaj na okoljskem področju sklepne predloge generalne pravobranilke E. Sharpston v zadevi Stadt Papenburg (C-226/08, EU:C:2009:440, točke 52, 60, 64 in 69) ter sodbo z dne 14. januarja 2010, Stadt Papenburg (C-226/08, EU:C:2010:10, točka 50).

[22] Glej zlasti sodbo z dne 15. junija 2021, Facebook Ireland in drugi (C-645/19, EU:C:2021:483, točka 110).

[23] To analizo potrjuje preučitev zakonodajnega postopka glede izbire priprave uredbe in ne direktive . Za primerjavo glej nove zdaj ali v prihodnje veljavne določbe, navedene v točki 65 teh sklepnih predlogov.

[24] Glej člen 38(3) in člen 54 navedene uredbe.

45. Postavlja pa se vprašanje, ali se ta obveznost nanaša na *eno samo* od teh infrastruktur, in sicer cestno in železniško, ali *na obe*.

46. V zvezi s tem dvom, ki ga ima predložitveno sodišče glede besedila navedene določbe, izhaja iz razlik med nekaterimi jezikovnimi različicami. Samo v bolgarski in nizozemski različici se namreč obveznost povezave s pristanišči na celinskih plovnih poteh nanaša na obe vrsti infrastrukture. [25]

47. V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča se formulacija določbe prava Unije, ki se uporablja v eni od jezikovnih različic, ne more uporabljati kot edina podlaga za razlago te določbe oziroma glede tega ne more imeti prednosti pred drugimi jezikovnimi različicami. [26]

48. Ob branju določb Uredbe št. 1315/2013 v celoti ugotavljam, da je evropski zakonodajalec uporabil veznik „ali“ v členih, ki opredeljujejo zahteve (členi 12, 15 in 22 te uredbe), veznik „in“ pa je uporabljen v členih, ki določajo prednostne naloge razvoja (člen 16(d) in člen 41 navedene uredbe). [27]

49. Zato se ne strinjam z mnenjem belgijske vlade, družbe Port de Bruxelles in Région de Bruxelles-Capitale (regija Bruselj – glavno mesto), da člen 15(1) Uredbe št. 1315/2013 določa obveznost držav članic [28], da pristanišča na celinskih plovnih poteh povežejo z *dvema* vrstama infrastrukture, in sicer cestno *in* železniško.

50. Poudarjam pa, da v členu 15 navedene uredbe ni pojasnila glede obstoječe infrastrukture. Po mojem mnenju je treba razlikovati med vzpostavitvijo povezav in njihovo ohranitvijo, zlasti kadar je država članica že izbrala multimodalno organizacijo.

51. Zdi se mi, da lahko taka razlaga izhaja iz elementov okvira iz členov Uredbe št. 1315/2013, v katerih so opredeljene *prednostne naloge* pri razvoju vseevropskega prometnega omrežja, zlasti infrastrukture za celinske plovne poti. Ker je prednost namenjena „povezovanju pristaniške infrastrukture na celinskih plovnih poteh z infrastrukturo za železniški tovorni *in* cestni promet“ [29], odstranitev ene od njiju zaradi drugačnega besedila člena 15(1) iste uredbe ne bi imela smisla.

52. Splošneje je razlaga člena 15(1) Uredbe št. 1315/2013 v tem smislu, da povezava z več prometnimi infrastrukturami, ki že obstajajo, ne sme biti odstranjena, utemeljena – glede na cilje te uredbe – s strukturiranim razvojem vseevropskega prometnega omrežja za njegovo optimizacijo.

53. V členu 4 te uredbe so določeni cilji, h katerim to omrežje prispeva, ker spodbuja oblikovanje enotnega evropskega prometnega prostora, ki je učinkovit in trajnosten.

[25] V različici v bolgarščini je uporabljena beseda „и“, v nizozemščini pa beseda „en“. Za še en primer razhajanja glej različne jezikovne različice člena 28(1) Uredbe št. 1315/2013.

[26] Glej v tem smislu sodbo z dne 6. oktobra 2021, Consorzio Italian Management in Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:799, točke 43, 44 in 46 ter navedena sodna praksa).

[27] Glej v istem smislu člen 13(f) iste uredbe.

[28] Razen Republike Ciper in Republike Malte, ker na njunem ozemlju ni železniškega sistema (glej člen 57 te uredbe).

[29] Člen 16(d) te uredbe. Moj poudarek. Glej tudi člen 10(1)(b) navedene uredbe, v skladu s katerim se pri razvoju celovitega omrežja splošna prednost nameni ukrepom, potrebnim za zagotavljanje optimalnega združevanja *več načinov prevoza in interoperabilnosti med njimi*.

54. Kar zadeva, prvič, cilj učinkovitosti, ta temelji med drugim na optimalnem povezovanju in medsebojni povezanosti vseh načinov prevoza [30] ter na „rabi nove in obstoječe infrastrukture“ [31].

55. V zvezi s tem je v členu 5(1) Uredbe št. 1315/2013 opredeljen način za najboljši izkoristek sredstev v okviru upravljanja vseevropskega prometnega omrežja ob opiranju na obstoječo infrastrukturo [32] in z optimizacijo medsebojne povezanosti infrastrukture [33].

56. Poleg tega je treba upoštevati zasnovo jedrnega omrežja in njegovih sestavin v vseevropskem prometnem omrežju.

57. Treba je namreč opozoriti, da je to jedrno omrežje opredeljeno tako, da ga „sestavljajo tisti deli celovitega omrežja, ki so strateško najpomembnejši za doseganje razvojnih ciljev vseevropskega prometnega omrežja“ [34]. V členu 41 te uredbe je pojasnjeno, da je to jedrno omrežje med drugim sestavljeno iz glavnih urbanih vozlišč [35], vključno s pristanišči in letališči, ter pomorskih pristanišč in pristanišč na celinskih plovnih poteh.

58. Urbano središče je posebej zanimivo pri analizi celote določb Uredbe št. 1315/2013, ker je zanj po eni strani značilna lega na območju, na katerem je prometna infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja povezana z drugimi deli te infrastrukture ter z infrastrukturo za regionalni in lokalni promet. [36]

59. Po drugi strani je cilj, da se ta vozlišča, kadar je to mogoče, povežejo z multimodalnimi povezavami, če so te povezave ekonomsko uspešne, okoljsko trajnostne in izvedljive do leta 2030, naveden v uvodni izjavi 41 Uredbe št. 1315/2013.

60. Zato iz ciljev v zvezi s temi multimodalnimi povezavami izhaja še en argument. [37] Da bi se omogočil multimodalni prevoz potnikov in blaga, bi morale namreč države članice v skladu s členom 28(1) te uredbe zagotoviti povezavo dveh ali več načinov prevoza [38], in sicer tovorni terminali, potniške postaje, pristanišča na celinskih plovnih poteh, letališča in pomorska pristanišča.

61. Zdi se mi, da je mogoče zadnji koristni element za razlago obsega člena 15 navedene uredbe izpeljati iz obstoja koridorjev jedrnega omrežja, ki so infrastruktura, ki sestavlja to omrežje. Poglavje IV iste uredbe, naslovljeno „Vzpostavljanje jedrnega omrežja s koridorji jedrnega omrežja“, namreč vsebuje člen 43(2), v skladu s katerim so „[k]oridorji jedrnega omrežja […]

30 Glej člen 4(b)(iii) Uredbe št. 1315/2013.

31 Člen 4(b)(v) te uredbe.

32 Glej člen 5(1)(a) te uredbe.

33 Glej člen 5(1)(b) navedene uredbe.

34 Člen 6(3) in člen 38(1) in (3) Uredbe št. 1315/2013.

35 Gre zlasti za glavna mesta držav članic.

36 Glej tudi člen 30(1) in (b) te uredbe, v skladu s katerim si države članice, kadar je to izvedljivo, pri razvijanju celovitega omrežja v urbanih vozliščih pri potniškem prometu prizadevajo za medsebojno povezanost infrastrukture celovitega omrežja za železniški, cestni in zračni promet ter po potrebi za promet po celinskih plovnih poteh in pomorski promet, pri tovornem prometu pa za medsebojno povezanost infrastrukture celovitega omrežja za železniški in cestni promet ter po potrebi za promet po celinskih plovnih poteh, zračni promet in pomorski promet.

37 V uvodni izjavi 13 Uredbe št. 1315/2013 je navedeno, da je jedrno omrežje „temelj razvoja trajnostnega multimodalnega prometnega omrežja“. Glej tudi uvodno izjavo 40 te uredbe, v skladu s katero „bi moralo biti [jedrno omrežje] multimodalno, kar pomeni, da bi moralo vključevati vse načine prevoza in njihove povezave ter ustrezne sisteme za upravljanje prometa in informacij“.

38 Glej opombo 8 teh sklepnih predlogov za opredelitev izraza „multimodalni promet“.

multimodalni, vanje pa je mogoče vključiti vse načine prevoza, ki jih zajema ta uredba. Prečkajo vsaj dve meji in, če je mogoče, vključujejo vsaj tri načine prevoza, po potrebi tudi pomorske avtoceste“.

62. Iz vseh teh elementov po mojem mnenju izhaja, da čeprav so obveznosti držav članic tiste, opredeljene v Uredbi št. 1315/2013 za celovito omrežje, zlasti s členom 15, je večja zahtevnost za izpolnitev cilja učinkovitosti [39], ki se zahteva za prometno infrastrukturo, odvisna od dejstva, da je ta infrastruktura sestavina jedrnega omrežja [40]. Upoštevati je torej treba pomen tega omrežja v vseevropskem prometnem omrežju in njegovo morebitno vzpostavitev s koridorji.

63. Drugič, kot določa člen 4 te uredbe [41], je trajnostnost še en cilj, h kateremu prispeva to vseevropsko omrežje, in sicer z izvajanjem in spodbujanjem nizkoogljičnega prometa v skladu s cilji Unije na področju varstva okolja [42].

64. Kar pa zadeva blago, je bila v beli knjigi [43] za potovanja na dolge razdalje priporočena uporaba multimodalnih rešitev na podlagi morske in rečne plovbe ter železnice. Za pošiljke tovora na kratke in srednje razdalje se spodbujajo druge prometne rešitve kot s tovornjakom, in sicer železniški in vodni promet. Podobno se je v zvezi z razvojem pomorskih pristanišč štelo, da morajo celinske plovne poti, pri katerih obstaja neizrabljen potencial, igrati čedalje pomembnejšo vlogo, zlasti pri prevozu blaga v notranjost in pri povezovanju evropskih morij. [44]

65. Poleg tega je treba v navezavi na pisno stališče belgijske vlade [45] poudariti, da se cilj spodbujanja trajnostnih načinov prevoza ter prehoda med drugim na železnico in celinske plovne poti izpolnjuje tudi v okviru pospeševanja vzpostavljanja jedrnega omrežja. V zvezi s tem se sklicujem na oceno Uredbe št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega

[39] Glej točko 53 teh sklepnih predlogov.

[40] Glej v tem smislu tudi Delovni dokument služb Komisije o metodologiji za načrtovanje vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) – Spremni dokument k Predlogu Komisije za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi Uredbe (EU) 2021/1153 in Uredbe (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) 1315/2013 (SWD(2021)/471 final/2), str. 4 in 5.

[41] Glej točko 53 teh sklepnih predlogov.

[42] Glej v zvezi s tem člen 4(c)(ii) in (iii) navedene uredbe ter v zvezi z emisijami toplogrednih plinov uvodno izjavo 13 iste uredbe. Glej v istem smislu Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z naslovom „Evropski zeleni dogovor“ z dne 11. decembra 2019 (COM(2019) 640 final), ki podnebne ukrepe postavlja v središče svojih prednostnih nalog z določitvijo cilja podnebne nevtralnosti Unije do leta 2050 in cilja zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za vsaj 55 % do leta 2030 glede na ravni v letu 1990 (točka 2.1.1). Te cilje vsebuje tudi Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL 2021, L 243, str. 1). Na področju prometa evropski zeleni dogovor poziva k 90-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa, da bi lahko Unija postala podnebno nevtralno gospodarstvo do leta 2050, medtem ko bi si prizadevala za cilj ničelnega onesnaževanja. Glej v zvezi s tem Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z naslovom „Pot do zdravega planeta za vse – Akcijski načrt EU: Naproti ničelnemu onesnaževanju zraka, vode in tal“ z dne 12. maja 2021 (COM(2021) 400 final).

[43] Glej v zvezi s tem belo knjigo, točki 22 in 24 (v odstavku 2.2, naslovljenem „Učinkovito osrednje omrežje za multimodalna medkrajevna potovanja in promet“).

[44] Glej v tem smislu belo knjigo, točka 27. Glej tudi člen 13(f) in člen 41(2) Uredbe št. 1315/2013. V Sporočilu Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z naslovom „Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost“ z dne 9. decembra 2020 (COM(2020) 789 final) je ocenjeno, da se bo del trga železniškega tovornega prometa do leta 2030 povečal za 50 %, do leta 2050 pa podvojil, ter da bi se morala prevoz po celinskih plovnih poteh in pomorski promet na kratke razdalje do leta 2030 povečati za 25 % in do leta 2050 za 50 % (točka 44 in preglednica v točki 45).

[45] Dokumenti, ki jih navaja belgijska vlada, so obstajali pred sprejetjem Direktive (EU) 2021/1187 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2021 o racionalizaciji ukrepov za pospešitev realizacije vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) (UL 2021, L 258, str. 1). Ta direktiva se uporablja od 9. avgusta 2021 in bi morala v državah članicah začeti veljati najpozneje 10. avgusta 2023. Ta direktiva zajema naslednja področja: predhodno določene odseke čezmejnih povezav in manjkajočih povezav koridorjev jedrnega omrežja vseevropskega prometnega omrežja, kot so navedeni v Prilogi I, ter projekte v zvezi s koridorji jedrnega omrežja v vrednosti več kot 300 milijonov EUR. Države članice se lahko odločijo razširiti področje uporabe navedene direktive, da bi vanj vključile vse projekte v zvezi s tem jedrnim omrežjem ali tudi celovitim omrežjem. V tem primeru mora država to priglasiti Komisiji.

omrežja [46] in Predlog Komisije za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi Uredbe (EU) 2021/1153 in Uredbe (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) 1315/2013 [47]. Poleg tega opozarjam, da uvodna izjava 11 navedenega predloga, ki je v fazi branja v Parlamentu, napotuje na Direktivo 2021/1187.

66. Iz navedenega torej izhaja, ne da bi se bilo treba opreti na načelo mirovanja ali „preprečevalni učinek“, na katerega se sklicuje družba Port de Bruxelles [48], da odstranitev železniške linije, ki povezuje pristanišče celinske plovne poti jedrnega omrežja z železniško infrastrukturo in ki izpolnjuje tudi pogoje trajnostnosti na okoljskem področju, načeloma ne more biti v skladu z določbami člena 15(1) Uredbe št. 1315/2013.

67. V obravnavanem primeru je treba torej upoštevati, da je bruseljsko pristanišče del jedrnega omrežja vseevropskega prometnega omrežja kot pristanišče na celinski plovni poti [49], da je Bruselj del dveh koridorjev jedrnega omrežja in treh predhodno določenih odsekov ter da gre za odstranitev edine železniške linije, ki to pristanišče povezuje z železniško prometno infrastrukturo, ki načeloma izpolnjuje cilja učinkovitosti in trajnostnosti.

68. Vendar pojasnila družbe Infrabel v zvezi z zadnjo uporabo železniške povezave decembra 2018 in njenim stanjem, zaradi česar bi morala s 1. januarjem 2021 prenehati obratovati, ter stališče Komisije po mojem mnenju utemeljujejo, da se določijo konkretne omejitve glede uporabe načela ohranitve obstoječe infrastrukture, ne da bi se pri tem prezrla brezpogojna obveznost njenega vzdrževanja od začetka veljavnosti Uredbe št. 1315/2013 [50] in v njej navedeni cilj, da se da prednost vključitvi plovnih poti v prometni sistem [51].

69. V zvezi s tem bi bilo mogoče izraziti pridržke glede stanja prometne infrastrukture, njene ekonomske uspešnosti ali okoljske trajnostnosti v skladu s tistimi, ki jih je evropski zakonodajalec navedel v uvodni izjavi 41 te uredbe.

70. Po mojem mnenju lahko le nacionalno sodišče glede na okoliščine in okvir, v katerih je bilo odločeno o zadevnem projektu, presodi o njegovi skladnosti z navedeno uredbo, katere namen je spodbujanje in razvoj vseevropskega prometnega omrežja, zlasti ob upoštevanju dejstva, da mora biti ta projekt izveden znotraj jedrnega omrežja.

[46] Glej v zvezi s tem Delovni dokument Komisije z dne 26. maja 2021 (SWD(2021) 117 final), str. 28, v zvezi s potrebo po povečanju prizadevanj za dosego novih strateških ciljev, str. 87 in 94, v zvezi izboljšanjem kakovosti infrastrukture, ter str. 9 in 94, v zvezi s prilagoditvijo vseevropskega prometnega omrežja bolj ekološkemu prometu.

[47] COM(2021) 812 final z dne 14. decembra 2021 (prosti prevod). Glej zlasti predloge člena 20(1)(e), člena 21(1)(a) in člena 22(1) in (2). Komisija je na obravnavi pojasnila, da bo v okviru tega predloga cilj multimodalnosti, obravnavan v tem primeru, ki je ponovno poudarjen, postal še pomembnejši cilj ter da bi bilo treba bruseljsko pristanišče ohraniti kot pomembno urbano vozlišče in kot vozlišče jedrnega omrežja.

[48] Družba Port de Bruxelles v pisnih stališčih ne omenja določbe o mirovanju, temveč navaja Versweyvelt, A.-S., „Het standstill-beginsel inzake leefmilieu in de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof“, *Milieu- en Energierecht (MER)*, die Keure, Brugge, 2015, str. 3. Po mnenju avtorja dejstvo, da za državljane Unije iz člena 37 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah ne morejo izhajati pravice posameznika, ne preprečuje, da bi iz njega izhajala obveznost mirovanja, kar pomeni, da lahko vsak državljan izpodbija določeno evropsko politiko, če ta negativno vpliva na okolje.

[49] Glej točko 36 teh sklepnih predlogov.

[50] Dopustitev, da lahko nespoštovanje obveznosti vzdrževanja prometne infrastrukture utemelji njeno odstranitev, bi bila v nasprotju s členom 5 te uredbe in bi spodbujala take prakse. Glej tudi uvodno izjavo 8 navedene uredbe, v kateri je priporočena obnova infrastrukture v primeru, da ni bila redno vzdrževana. Glej tudi točko 44 teh sklepnih predlogov.

[51] Glej Prilogo I(5) bele knjige.

71. Ker pa je v obravnavnem primeru utemeljitev odstranitve zadevne železniške linije, ki je navedena pred nacionalnim sodiščem, povečanje vrednosti prodaje zemljišč območja Schaerbeek-Formation, se mi zdi koristno pojasniti, da ta utemeljitev ne ustreza ciljem Uredbe št. 1315/2013, ki med drugim nalagajo ohranitev multimodalnosti načinov prevoza blaga.

72. Po mojem mnenju mora biti ohranitev obstoječe železniške povezave predmet socialno-ekonomske analize [52], ki temelji na pregledu prednosti, ki jih pomeni, v primerjavi s stroški njene obnove in po potrebi zamenjave, brez upoštevanja vrednosti zemljišč s služnostno pravico ali brez nje.

73. Zato menim, da je odstranitev železniške linije, ki povezuje pristanišče na celinski plovni poti z železniško prometno infrastrukturo, v nasprotju z obveznostmi držav članic iz Uredbe št. 1315/2013, razen če je tak projekt utemeljen na podlagi rezultatov analize, ki upošteva njegove stroške ter socialne, gospodarske, podnebne in okoljske prednosti, kar mora presoditi pristojni nacionalni organ.

V. Predlog

74. Na podlagi vsega navedenega Sodišču predlagam, naj na vprašanje za predhodno odločanje, ki ga je predložilo cour d'appel de Bruxelles (višje sodišče v Bruslju, Belgija), odgovori:

Člen 15(1) Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU v povezavi s členoma 4 in 5 ter členom 16(d) te uredbe je treba razlagati tako, da nasprotuje nacionalnemu ukrepu, ki nalaga odstranitev železniške povezave s pristaniščem na celinski plovni poti, če ta odstranitev ni utemeljena na podlagi rezultatov socialno-ekonomske analize, kar mora presoditi pristojni nacionalni organ glede na cilje navedene uredbe.

[52] Za projekte v skupnem interesu, način ocenjevanja ekonomske izvedljivosti iz člena 7(2)(c) Uredbe št. 1315/2013 in uvodne izjave 22 te uredbe ter povzetek teh določb glej sodbo z dne 12. novembra 2015, Združeno kraljestvo/Parlament in Svet (C-121/14, EU:C:2015:749, točka 48).