



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (пети състав)

16 юни 2022 година *

„Преюдициално запитване — Трансевропейска транспортна мрежа — Регламент (ЕС) № 1315/2013 — Член 15, параграф 1 — Транспортна инфраструктура по вътрешни водни пътища — Вътрешноводни пристанища — Задължение на държава членка за свързване на вътрешноводни пристанища с автомобилната или железопътната инфраструктура — Премахване на връзката с една от тези два вида транспортна инфраструктура — Условия“

По дело C-229/21

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Cour d'appel de Bruxelles (Белгия) с акт от 23 март 2021 г., постъпил в Съда на 9 април 2021 г., в рамките на производство по дело

Port de Bruxelles SA,

Région de Bruxelles-Capitale

срещу

Infrabel SA,

при участието на:

FIF-FSI (Fonds d'Infrastructure Ferroviaire) SA,

État belge,

Région de Bruxelles-Capitale,

Port de Bruxelles SA,

Lineas SA,

СЪДЪТ (пети състав),

състоящ се от: E. Regan, председател на състава, I. Jarukaitis, M. Ilešič, D. Gratsias (докладчик) и Z. Csehi, съдии,

генерален адвокат: J. Richard de la Tour,

* Език на производството: френски.

секретар: С. Di Bella, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 19 януари 2022 г.,

като има предвид становищата, представени:

- за Port de Bruxelles SA, от В. De Beys и L. Depré, адвокати,
- за Région de Bruxelles-Capitale, от В. Cambier и Т. Cambier, адвокати,
- за Infrabel SA, от М. Baetens-Spetschinsky и Р.-М. Louis, адвокати,
- за белгийското правителство, от S. Baeyens, Р. Cottin и С. Pochet, в качеството на представители, подпомагани от Т. Eyskens, Р. J. Geysens и А. Vandeburie, адвокати,
- за Европейската комисия, от S. L. Kaléda, С. Vrignon и G. Wilms, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 31 март 2022 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 15, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 2013 г., стр. 1).
- 2 Запитването е отправено в рамките на два спора, първият от които между Port de Bruxelles SA и управителя на железопътната инфраструктура в Белгия Infrabel SA, а вторият между Région de Bruxelles-Capitale (регион Брюксел-столица, Белгия) и Infrabel във връзка с искането на Port de Bruxelles SA да бъде разпоредено на Infrabel да запази в напълно оперативно състояние единствения железопътен достъп на пристанище Брюксел (Белгия) до белгийската железопътна мрежа.

Правна уредба

- 3 Съгласно съображения 7, 8 и 31 от Регламент № 1315/2013:
„(7) Трансевропейската транспортна мрежа се основава в голяма степен на съществуващата инфраструктура. За да се постигнат изцяло целите на новата политика за трансевропейска транспортна мрежа, посредством регламент следва да се установят единни изисквания по отношение на инфраструктурата, на които да отговаря инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа.“

(8) Трансевропейската транспортна мрежа следва да се развива чрез изграждане на нова транспортна инфраструктура, чрез рехабилитация и подобряване на съществуващата инфраструктура и чрез мерки за насърчаване на ефикасното използване на ресурсите. В конкретни случаи поради липсата на редовна поддръжка в миналото е необходима рехабилитация на железопътната инфраструктура. Рехабилитацията е процес, който води до възстановяване на проектите параметри на съществуващите съоръжения на железопътната инфраструктура, в комбинация с [това в] дългосрочен план [да] се подобрява [...] нейното качество в сравнение с текущото ѝ състояние в съответствие с изискванията и разпоредбите на настоящия регламент.

[...]

(31) Благодарение на големите си мащаби трансевропейската транспортна мрежа следва да предостави основата за широкообхватно въвеждане на нови технологии и иновации, които могат да спомогнат например за повишаване на общата ефикасност на европейския транспортен сектор и за намаляване на въглеродния му отпечатък (парникови газове). Това ще допринесе за постигане на целите на стратегията „Европа 2020“ и на целта на Бялата книга [на Европейската комисия от 1 юли 2011 година, озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (СОМ(2011) 144 окончателен/2)] за намаляване с 60 % на емисиите на парникови газове до 2050 г. (спрямо нивата от 1990 г.) и същевременно ще допринесе за постигане на целта за повишаване на сигурността на Съюза по отношение на горивата. [...].“

4 Член 1 от този регламент е озаглавен „Предмет“ и в параграфи 1—3 предвижда:

„1. С настоящия регламент се определят насоките за развитие на трансевропейската транспортна мрежа, съставляваща структура на две нива — широкообхватна мрежа и основна мрежа, създадена въз основа на широкообхватната мрежа.

2. В настоящия регламент се посочват проекти от общ интерес и се определят изискванията, които трябва да се спазват при управлението на инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа.

3. С настоящия регламент се установяват приоритетите за развитие на трансевропейска транспортна мрежа“.

5 Член 2 от Регламента е озаглавен „Обхват“ и гласи:

„1. Настоящият регламент се прилага за трансевропейската транспортна мрежа, съдържаща се в приложение I. [...]

2. Инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа се състои от инфраструктура за железопътен транспорт, транспорт по вътрешните водни пътища, автомобилен транспорт, морски транспорт, въздушен транспорт и мултимодален транспорт, както са определени в съответните раздели на глава II“.

6 Член 3 от същия регламент е озаглавен „Определения“ и има следното съдържание:

„За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

а) „проект от общ интерес“ означава всеки проект, осъществяван съгласно изискванията и в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент;

[...]

н) „мултимодален транспорт“ означава превоз на пътници или товари, или на двете, с помощта на два или повече видове транспорт;

[...]

п) „градски възел“ означава градска зона, в която транспортната инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа, напр. пристанищата, включително пътническите терминали, летищата, железопътните гари, логистичните платформи, товарните терминали, разположена [в] или около градска зона[,] и е свързана с други части от тази инфраструктура и с инфраструктурата за регионален и локален трафик;

[...]

т) „товарен терминал“ означава съоръжение, оборудвано за претоварване между най-малко два вида транспорт или между две различни железопътни системи и за временно складиране на товари, например пристанища, вътрешни пристанища, летища или железопътно-автомобилни терминали;

[...]“.

7 Член 4 от Регламент № 1315/2003 е озаглавен „Цели на трансевропейската транспортна мрежа“ и предвижда:

„Трансевропейската транспортна мрежа укрепва социалното, икономическото и териториалното сближаване на Съюза и допринася за създаването на единно европейско транспортно пространство, което е ефикасно и устойчиво, увеличава ползите за своите потребители и подкрепя приобщаващия растеж. Тя е израз на европейска добавена стойност посредством приноса си към целите, обособени в следните четири категории:

[...]

б) ефикасност чрез:

[...]

iii) оптимална интеграция и взаимосвързаност на всички видове транспорт;

[...]

v) ефективно използване на новите и съществуващите инфраструктури;

[...]

в) устойчивост чрез:

[...]

ii) принос към целите за ниски емисии на парникови газове, нисковъглероден и чист транспорт, сигурност на горивата, намаляване на външните разходи и опазване на околната среда;

iii) насърчаване на нисковъглеродния транспорт с цел до 2050 г. да бъде постигнато значително намаляване на емисиите на CO₂ в съответствие с целите на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂;

[...]“.

8 Член 5 от Регламента, озаглавен „Мрежа с ефективно използване на ресурсите“, предвижда в параграф 1:

„Планирането, развитието и експлоатацията на трансевропейската транспортна мрежа се осъществява при ефективно използване на ресурсите чрез:

а) развитие, подобряване и поддръжка на съществуващата транспортна инфраструктура;

б) оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на инфраструктурата;

[...]“.

9 Член 6 от същия регламент, озаглавен „Структура от две нива на трансевропейската транспортна мрежа“, гласи следното:

„1. Постепенното развитие на трансевропейската транспортна мрежа се постига преди всичко чрез реализирането на структура от две нива за тази мрежа, която се основава на последователен и прозрачен методологичен подход и се състои от широкообхватна и основна мрежа.

2. Широкообхватната мрежа се състои от всички съществуващи и планирани транспортни инфраструктури на трансевропейската транспортна мрежа, както и от мерките за насърчаване на ефективното и социално и екологично устойчиво използване на тези инфраструктури. Тя се определя и развива в съответствие с глава II.

3. Основната мрежа се състои от тези части на широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите за развитие на трансевропейската транспортна мрежа. Тя се определя и развива в съответствие с глава III“.

- 10 Глава II, „Широкообхватната мрежа“, от Регламент № 1315/2013 обхваща членове 9—37. Член 9 от този регламент е озаглавен „Общи разпоредби“ и предвижда в параграф 1:

„Широкообхватната мрежа:

[...]

в) отговаря на изискванията за транспортната инфраструктура, посочени в настоящата глава;

[...]“.

- 11 Член 10 от същия регламент е озаглавен „Общи приоритети“ и предвижда в параграф 1:

„При разработването на широкообхватната мрежа се дава общ приоритет на мерките, необходими за:

[...]

б) осигуряване на оптимална интеграция и оперативна съвместимост в рамките на видовете транспорт;

[...]“.

- 12 Член 12 от същия регламент, озаглавен „Изисквания към транспортната инфраструктура“, предвижда в параграф 1:

„Товарните терминали следва да са свързани с пътната инфраструктура или, когато е възможно, с инфраструктурата на вътрешните водни пътища на широкообхватната мрежа“.

- 13 Съгласно член 13 от Регламент № 1315/2013, озаглавен „Приоритети за развитието на железопътната инфраструктура“:

„При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с железопътната инфраструктура, и в допълнение към общите приоритети, посочени в член 10, приоритет има следното:

[...]

е) където е приложимо, свързването на железопътната транспортна инфраструктура с пристанищната инфраструктура на вътрешните водни пътища“.

- 14 Член 14 от същия регламент и озаглавен „Инфраструктурни компоненти“ и предвижда в параграф 1:

„Инфраструктурата на вътрешните водни пътища обхваща по-специално:

[...]

д) вътрешноводните пристанища, в това число необходимата инфраструктура за транспортни операции в зоната на пристанището;

[...]“.

- 15 Член 15 от Регламента е озаглавен „Изисквания към транспортната инфраструктура“ и предвижда в параграф 1:

„Държавите членки осигуряват свързването на вътрешноводните пристанища с автомобилната и железопътната инфраструктура“.

- 16 Член 16 от посочения регламент, озаглавен „Приоритети за развитие на инфраструктурата по вътрешните водни пътища“, предвижда следното:

„При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с инфраструктурата на вътрешните водни пътища, и в допълнение към общите приоритети, посочени в член 10, приоритет има следното:

[...]

г) свързване на инфраструктурата на вътрешните пристанища с железопътната инфраструктура за товарни превози и пътната транспортна инфраструктура;

[...]“.

- 17 Съгласно член 19 от Регламент № 1315/2013, озаглавен „Приоритети за развитието на пътната инфраструктура“:

„При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с пътната инфраструктура, и в допълнение към общите приоритети, посочени в член 10, приоритет има следното:

[...]

д) намаляване на задръстванията по съществуващите пътища“.

- 18 Член 28 от този регламент е озаглавен „Изисквания към транспортната инфраструктура“ и предвижда в параграф 1:

„Държавите членки гарантират по справедлив и недискриминационен начин, че

а) в товарните терминали, пътническите гари, вътрешните пристанища, летищата и морските пристанища са на разположение видове транспорт, които позволяват мултимодалния транспорт на пътници и товари;

[...]“.

19 Съгласно член 30 от същия регламент, озаглавен „Градски възли“:

„При развитието на широкообхватната мрежа в градските възли държавите членки се стремят, когато е възможно, да гарантират:

- а) за пътническият транспорт взаимосвързаност между железопътната, пътната инфраструктура, инфраструктурата за въздушен транспорт и, когато е уместно, вътрешноводната инфраструктура и инфраструктурата за морско корабоплаване на широкообхватната мрежа;
- б) за товарния транспорт взаимосвързаност между железопътната, пътната инфраструктура и, когато е уместно, вътрешноводната инфраструктура, инфраструктурата за въздушен транспорт и инфраструктурата за морско корабоплаване на широкообхватната мрежа;

[...]“.

20 Член 38 от Регламент № 1315/2013 е озаглавен „Определяне на основната мрежа“ и предвижда в параграф 1:

„Основната мрежа, посочена на картите от приложение I, се състои от онези части от широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите на политиката за трансевропейска транспортна мрежа, и отразява нарастващите транспортно търсене и необходимост от мултимодален транспорт. [...]“.

21 От приложения I и II към този регламент е видно, че пристанищната инфраструктура на пристанище Брюксел се интегрира в основната мрежа по смисъла на член 6, параграфи 1 и 3.

Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

22 Port de Bruxelles SA отговаря за управлението, експлоатацията и развитието на канала, пристанище Брюксел, външното пристанище, пристанищните съоръжения и второстепенните пристанищни обекти в Région de Bruxelles-Capitale.

23 Infrabel експлоатира белгийската железопътна мрежа и е собственик на железопътните линии, както и на необходимите или полезни за тази експлоатация активи.

24 FIF-FSI (Fonds d'Infrastructure Ferroviaire) SA (наричано по-нататък „FIF“) се занимава с управлението и усвояването на терени и с други търговски дейности в областта на разработването, покупката, продажбата, управлението и финансирането на недвижими имоти. Целият му капитал се притежава непряко от État belge (белгийската държава).

25 С два кралски указа от 14 юни 2004 г. (Moniteur belge от 14 юни 2004 г., стр. 51971) и от 30 декември 2004 г. (Moniteur belge от 30 декември 2004 г., стр. 87338) Infrabel е задължено най-късно до 31 декември 2020 г. да премахне железопътните съоръжения на гара Schaerbeek-Formation в Брюксел и да извърши рехабилитация на територията, за да я предаде напълно освободена на FIF. Последното получава право на финансово обезщетение при неосъществяване от Infrabel на дейностите по премахване в предвидените срокове. Сред съоръженията, които трябва да бъдат премахнати, са тези, които

- представяват единствената железопътна връзка между пристанищните съоръжения на пристанище Брюксел и белгийската железопътна мрежа (наричана по-нататък „разглежданата железопътна връзка“).
- 26 На 12 октомври 2018 г. Port de Bruxelles SA сезира Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Първоинстанционен френкоезичен съд Брюксел, Белгия) с искане да се забранят на Infrabel „всички действия, противоречащи на разпоредбите на Регламент № 1315/2013 [...], включително премахването на посочените в [този регламент] съоръжения и инсталации, и по-специално на [разглежданата] железопътна връзка“.
 - 27 На 30 октомври 2018 г. Infrabel подава молба за привличане на FIF като страна по делото. На 13 ноември 2018 г. белгийската държава встъпва по своя инициатива в производството, за да ѝ бъде противопоставимо съдебното решение. Région de Bruxelles-Capitale и Lineas SA също встъпват в производството в подкрепа на исканията на Port de Bruxelles SA.
 - 28 На 14 март 2019 г. Port de Bruxelles SA подава искане до Tribunal de première instance francophone de Bruxelles като временна мярка до постановяването на окончателно решение по съществуващото на спора да се забрани на Infrabel по-конкретно да изведе от експлоатация и да демонтира разглежданата железопътна връзка, и да му бъде разпоредено да я запази в напълно оперативно състояние. От своя страна Infrabel иска от Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, в случай че уважи молбата за временни мерки, при което Infrabel се окаже възпрепятствано да осъществи предвидените в кралския указ от 30 декември 2004 г. строителни работи, да забрани на FIF да претендира от него обезщетение до произнасянето на решението по същество.
 - 29 На 5 ноември 2019 г. в хода на производството FIF и Infrabel сключват споразумение, с което по-специално отлагат до 30 юни 2021 г. датата, на която следва да приключи премахването на разглежданата железопътна връзка.
 - 30 С решение от 20 декември 2019 г. Tribunal de première instance francophone de Bruxelles обявява иска на Port de Bruxelles SA за недопустим, освен в частта, в която последното се позовава на наличието на сервитут, подкрепящ иска. Също така той отхвърля искането на Port de Bruxelles SA за временни мерки с мотива, че поетият от Infrabel ангажимент в сключеното с FIF споразумение от 5 ноември 2019 г. е достатъчен да уреди временно положението на страните.
 - 31 Port de Bruxelles SA и Région de Bruxelles-Capitale обжалват поотделно това решение пред запитващата юрисдикция Cour d'appel de Bruxelles (Апелативен съд Брюксел, Белгия), който, след като установява, че нито Port de Bruxelles SA, нито Région de Bruxelles-Capitale са предявили претенции по въззивен ред в съответствие с националните процесуални правила срещу белгийската държава и FIF, постановява тези две последни страни да бъдат изключени от разглеждането. Освен това от диспозитива на преюдициалното запитване е видно, че запитващата юрисдикция е съединила двете висящи пред нея производства.
 - 32 Запитващата юрисдикция иска да установи дали Port de Bruxelles SA има право да се позове пред белгийските съдилища на субективно право, което се основава на член 15 от Регламент № 1315/2013. Тя посочва, че според предложеното от Port de Bruxelles SA тълкуване на тази разпоредба с нея се налага на държавите членки, от една страна, позитивно задължение, състоящо се във въвеждането на система, при която транспортните инфраструктури са взаимосвързани и в рамките на което държавите членки разполагат с възможност за

преценка, а от друга страна, отрицателно задължение, което им забранява да действат по начин, противоречащ на целите на този регламент, по-специално чрез засягането на целостта на съществуващата транспортна инфраструктура.

- 33 Infrabel твърди, че член 15 не би могъл да се тълкува в посочения от Port de Bruxelles SA смисъл. Всъщност съгласно текста на разпоредбата, и по-точно нейния текст на френски език, вътрешноводните пристанища трябва да бъдат свързани или с автомобилната, или с железопътната инфраструктура, доколкото в тази езикова редакция е използван съюзът „или“ (ou).
- 34 Във връзка с това запитващата юрисдикция отбелязва, че в текста на нидерландски език на член 15, параграф 1 от Регламент № 1315/2013 е използван не съюзът „или“, а „и“. От това тя заключава, че буквалното тълкуване на тази разпоредба не е достатъчно, за да се определи точният ѝ смисъл.
- 35 Според запитващата юрисдикция разглежданата разпоредба може да се тълкува по два противоположни начина. Всъщност въз основа на член 3, буква н) и член 28, параграф 1 от този регламент би могло да се заключи, че за да се изпълни задължението, е достатъчно дадена транспортна инфраструктура по вътрешните водни пътища (например вътрешноводно пристанище) да бъде свързана само с един друг вид транспортна инфраструктура, като в случая с Port de Bruxelles SA трябва да е достатъчно пристанищната инфраструктура да бъде свързана с автомобилната инфраструктура.
- 36 Би могло обаче да се подкрепи и друго тълкуване на посочения член 15. Всъщност от поетите от Комисията ангажименти в нейната Бяла книга, посочена по-конкретно в съображение 31 от Регламент № 1315/2013, както и от самия регламент следвало, че неговите цели са два вида — да се повиши конкурентоспособността в транспорта и до 2050 г. да се намалят с 60 % спрямо нивата от 1990 г. генерираните от транспорта емисии на парникови газове. Освен това тълкуването на посочения член 15 в смисъл, че забранява премахването на железопътна връзка при обстоятелства като тези в настоящия случай, можело да се основе по-специално на членове 5, 10 и 16 от същия регламент, както и на насоките, изложени в съображения 7 и 8 от него.
- 37 При тези условия Cour d'appel de Bruxelles решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Когато вътрешноводно пристанище — част от основната мрежа — вече е свързано с пътната и с железопътната мрежа, налага ли член 15 от Регламент [№ 1315/2013], сам по себе си или във връзка с други разпоредби от този регламент, задължение за запазване и поддържане на посочените две връзки или задължение за въздържане от премахване на едната от тях, дори като не се осигурява поддръжката ѝ?“.

Производството пред Съда

- 38 На основание член 105, параграф 1 от Процедурния правилник на Съда запитващата юрисдикция е поискала настоящото дело да бъде разгледано по реда на бързото производство. В подкрепа на това искане тя посочва, че за да гарантира ефективността на настоящото решение, е забранила на Infrabel да премахва разглежданата железопътна връзка, докато не бъде постановено решение по делото след получаване на отговора на

Съда на поставения въпрос. Това дружество обаче има принципно задължение да заплати обезщетение на FIF, считано от 1 юли 2021 г., именно поради закъснението при премахването на железопътната връзка.

- 39 Член 105, параграф 1 от Процедурния правилник предвижда, че по искане на запитващата юрисдикция или, по изключение, служебно, след изслушване на съдията докладчик и генералния адвокат председателят на Съда може да реши определено преюдициално запитване да бъде разгледано по реда на бързо производство, когато естеството на делото изисква то да бъде разгледано в кратки срокове.
- 40 Важно е да се припомни, че бързото производство е процесуален способ, който следва да се прилага в случай на извънредна неотложност (решение от 22 март 2022 г., Prokurator Generalny и др. (Дисциплинарна камера на Върховния съд — Назначаване), C-508/19, EU:C:2022:201), т. 37).
- 41 В случая на 4 май 2021 г., след изслушване на съдията докладчик и генералния адвокат, председателят на Съда е приел, че посоченото в точка 38 от настоящото решение искане не следва да бъде уважено.
- 42 Всъщност от практиката на Съда следва, че чисто икономическите интереси, колкото и да са важни и легитимни, не могат сами по себе си да обосноват провеждането на бързо производство (решение от 11 ноември 2021 г., Energieversorgungszentrum Dresden-Wilschdorf, C-938/19, EU:C:2021:908, т. 45 и цитираната съдебна практика).
- 43 Освен това, дори ако настоящото дело бъде разгледано по реда на бързото производство, отговорът на Съда на поставения въпрос при всички случаи не би могъл да се приеме до 30 юни 2021 г.
- 44 С решение от същия ден обаче председателят на Съда е приел, че предоставената от запитващата юрисдикция информация дава основание делото да бъде разгледано с предимство на основание член 53, параграф 3 от Процедурния правилник.

По допустимостта на преюдициалното запитване

- 45 В писменото си становище Infrabel твърди по същество, че Port de Bruxelles SA при всички положения не може в рамките на спора в главното производство да се позовава в своя полза на член 15, параграф 1 от Регламент № 1315/2013, тъй като тази разпоредба предоставя на държавите членки свобода на преценка при неговото прилагане. Всъщност, поради това че съответната държава членка не е утвърдила мерки за прилагане, наличието на такава свобода на преценка било пречка частноправният субект да се позове пряко на права, изведени от посочената разпоредба.
- 46 Този довод не може да бъде приет, тъй като от него се разбира, че чрез него Infrabel оспорва относимостта на преюдициалния въпрос за разрешаването на спора в главното производство и следователно допустимостта на преюдициалното запитване.
- 47 За да се отговори на този въпрос, от една страна, следва да се припомни, че съгласно член 288, втора алинея ДФЕС регламентът е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки. Ето защо с оглед на самото естество на регламентите и

на тяхната функция в системата от източници на правото на Съюза разпоредбите на регламентите по общо правило имат непосредствено действие в националните правни системи, без да е необходимо националните власти да приемат мерки за прилагането им (решение от 22 януари 2020 г., *Ursa Major Services*, C-814/18, EU:C:2020:27, т. 33).

- 48 От друга страна, предмет на преюдициалния въпрос се явява именно установяването дали член 15, параграф 1 от Регламент № 1315/2013 по принцип не допуска премахването на железопътна връзка към вътрешноводно пристанище при обстоятелства като разглежданите в главното производство или признава на държавите членки свобода на преценка в това отношение, поради което допустимостта на преюдициалното запитване не може да бъде поставена под въпрос на посоченото от *Infrabel* основание.

По преюдициалния въпрос

- 49 С въпроса си запитващата юрисдикция иска да установи по същество дали член 15, параграф 1 от Регламент № 1315/2013 трябва да се тълкува в смисъл, че когато вътрешноводно пристанище, което е част от основната мрежа по смисъла на член 6, параграфи 1 и 3 и член 38 от този регламент, разполага с връзки както с автомобилната, така и с железопътната инфраструктура, той не допуска премахването на едната от тези два вида транспортни връзки.
- 50 Във връзка с това в самото начало следва да се отбележи, че макар съгласно член 15, параграф 1 от посочения регламент да е необходимо държавите членки да гарантират свързаността на вътрешноводните пристанища с автомобилната и железопътната инфраструктура, и следователно той се отнася до вътрешноводните пристанища, преюдициалният въпрос се интересува от тълкуването на тази разпоредба при обстоятелства, при които подобно пристанище, каквото е това на Брюксел, е част от основната мрежа по смисъла на същия регламент.
- 51 Член 15 обаче се намира в глава II от Регламент № 1315/2013, която съгласно нейното заглавие се отнася до широкообхватната мрежа, предвидена в член 6, параграф 2 от този регламент. Съгласно член 6, параграф 3 и член 38, параграф 1 от него основната мрежа се състои от тези части на широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите за развитие на трансевропейската транспортна мрежа.
- 52 Макар от последните разпоредби безспорно да следва, че член 15, параграф 1 от Регламент № 1315/2013 се прилага по отношение на вътрешноводно пристанище, което е част от основната мрежа, той обаче е приложим по-общо и за всяко вътрешноводно пристанище на широкообхватната мрежа, независимо дали то е част по-специално от основната мрежа.
- 53 Поради това поставеният въпрос следва да се разгледа с оглед на това, че се отнася до вътрешноводно пристанище, което е част от широкообхватната мрежа по смисъла на член 6, параграфи 1 и 2 от Регламент № 1315/2013 и което вече разполага с транспортни връзки както с автомобилната, така и с железопътната инфраструктура.

- 54 Съгласно постоянната практика на Съда при тълкуването на разпоредба от правото на Съюза трябва да се вземат предвид не само текстът ѝ, но и нейният контекст и целите, преследвани от правната уредба, от която тя е част (решение от 28 януари 2020 г., Комисия/Италия (Директива за борба със забавянето на плащане), C-122/18, EU:C:2020:41, т. 39 и цитираната съдебна практика).
- 55 На първо място, що се отнася до текста на член 15, параграф 1 от Регламент № 1315/2013, следва да се констатира, както правилно подчертават запитващата юрисдикция и белгийското правителство, че текстовете на нидерландски и на български език на тази разпоредба използват съюза „и“ между понятията „автомобилната“ и „железопътната инфраструктура“, което навежда на мисълта, че държавите членки са длъжни да осигурят запазването на съществуващите връзки между пристанищата и автомобилната и железопътната инфраструктура. От друга страна, по-конкретно на немски, гръцки, английски, френски, ирландски, италиански, литовски, унгарски и словенски език е използван съюзът „или“.
- 56 В този контекст следва да се припомни, че съгласно постоянната практика на Съда текстът на правна разпоредба на Съюза на един от езиците не може да служи като единствена основа за тълкуването на разпоредбата или да му се отдава предимство пред текстовете на останалите езици, тъй като разпоредбите на правото на Съюза трябва да бъдат тълкувани и прилагани еднакво с оглед на текстовете, изготвени на всички езици на Съюза (вж. в този смисъл решение от 6 октомври 2021 г., Consorzio Italian Management и Catania Multiservizi, C-561/19, EU:C:2021:799, т. 42 и 43, и цитираната съдебна практика).
- 57 Така в случай на несъответствия между различните езици на акт от правото на Съюза дадената разпоредба трябва да се тълкува според контекста и целите на правната уредба, от която е част (вж. в този смисъл решение от 28 април 2022 г., Yieh United Steel/Комисия, C-79/20 P, EU:C:2022:305, т. 99 и цитираната съдебна практика).
- 58 В случая обаче следва да се констатира, че текстът на член 15, параграф 1 от Регламент № 1315/2013 сам по себе си не позволява да се определи дали в случай на вътрешноводно пристанище в рамките на широкообхватната мрежа, което вече разполага с транспортни връзки както с автомобилната, така и с железопътната инфраструктура, на съответната държава членка е позволено да премахне една от тези две връзки и да запази само другата, като предвиденото в тази разпоредба задължение за държавата членка да осигури свързването на пристанището „с автомобилната и железопътната инфраструктура“ би могло да се тълкува и в смисъл, че държавата членка трябва да обърне специално внимание на свързаните с едната или с другата от тези връзки нужди, и по-конкретно на необходимата за тях поддръжка.
- 59 На второ място, що се отнася до контекста, в който се вписва член 15, параграф 1 от Регламент № 1315/2013, трябва да се отбележи, че съгласно предвидения в член 1, параграф 1 предмет на този регламент се явява определянето на „насоките за развитие на трансевропейската транспортна мрежа, съставляваща структура на две нива — широкообхватна мрежа и основна мрежа, създадена въз основа на широкообхватната мрежа“.

- 60 Съгласно член 10, параграф 1, буква б) от този регламент, който е част от глава II, отнасяща се до широкообхватната мрежа, при разработването на широкообхватната мрежа се дава общ приоритет по-специално на мерките, необходими за осигуряване на оптимална интеграция и оперативна съвместимост в рамките на видовете транспорт.
- 61 Разпоредбите на глава II от Регламент № 1315/2013, с изключение на членове 9 и 10, са групирани в седем раздела, от които раздел 1 се отнася до железопътната транспортна инфраструктура, раздел 2 — до транспортната инфраструктура по вътрешните водни пътища, като в него е включен разглежданият в преюдициалния въпрос член 15, раздел 3 се отнася до пътната транспортна инфраструктура, раздел 6 — до инфраструктурата за мултимодален транспорт, и накрая в раздел 7 са събрани общи разпоредби.
- 62 Що се отнася до железопътната инфраструктура, член 12, параграф 1 от Регламент № 1315/2013 предвижда товарните терминали да са свързани с пътната инфраструктура или, когато е възможно, с инфраструктурата на вътрешните водни пътища на широкообхватната мрежа.
- 63 Освен това съгласно член 13, буква е) от същия регламент при насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с железопътната инфраструктура, приоритет има, където е приложимо, свързването на железопътната транспортна инфраструктура с пристанищната инфраструктура на вътрешните водни пътища.
- 64 Също така, що се отнася до транспортната инфраструктура по вътрешните водни пътища, член 16, буква г) от този регламент предвижда при насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с инфраструктурата на вътрешните водни пътища, приоритет да има по-специално свързването на инфраструктурата на вътрешните пристанища с железопътната инфраструктура за товарни превози и пътната транспортна инфраструктура.
- 65 Във връзка с пътната инфраструктура член 19, буква д) от същия регламент предвижда при насърчаването на свързани с тази инфраструктура проекти от общ интерес приоритет да има по-специално намаляването на задръстванията по съществуващите пътища.
- 66 По отношение на инфраструктурата за мултимодален транспорт по смисъла на член 3, буква н) от Регламент № 1315/2013, член 28, параграф 1, буква а) от него предвижда държавите членки да гарантират по справедлив и недискриминационен начин, че в товарните терминали, пътническите гари, вътрешните пристанища, летищата и морските пристанища са на разположение видове транспорт, които позволяват мултимодалния транспорт на пътници и товари.
- 67 Също така следва да се спомене посоченият като част от общите разпоредби член 30 от Регламент № 1315/2013, който се отнася до градските възли, определение за които е дадено в член 3, буква п).
- 68 От член 30, букви а) и б) следва, че при развитието на широкообхватната мрежа в градските възли държавите членки трябва да се стремят, когато е възможно, да гарантират взаимосвързаността по-специално между железопътната и пътната инфраструктура, и когато е уместно, вътрешноводната инфраструктура както за пътническия, така и за товарния транспорт.

- 69 Така от посочените в точки 59—68 от настоящото решение разпоредби може да се заключи, че макар Регламент № 1315/2013 да не налага на държавите членки задължение за постигане на резултат, чиято цел е във всички случаи да се осигури връзката на попадащите в широкообхватната мрежа вътрешни пристанища както към пътната, така и към железопътната инфраструктура, то този регламент препоръчва, доколкото е възможно, да се установят няколко връзки на подобни пристанища с други видове транспортна инфраструктура.
- 70 Освен това трябва да се констатира, че както съображения 7 и 8 от Регламент № 1315/2013, така и член 4, буква б), подточка v), член 5, параграф 1, буква а) и член 6, параграф 2 от него правят разграничение между „съществуващите“ инфраструктури и „новите“ или „планирани“ инфраструктури. Това разграничение подкрепя виждането, че то е намерило отражение при определянето на обхвата на задълженията на държавите членки.
- 71 Поради това анализът на контекста, в който се вписва член 15, параграф 1 от Регламент № 1315/2013, води до извода, че тази разпоредба трябва да се тълкува в смисъл, че поначало тя не допуска по отношение на вътрешноводно пристанище, което вече разполага с връзка както с автомобилната, така и с железопътната инфраструктура, да бъде премахната неговата връзка с един от тези два вида инфраструктура.
- 72 На трето място, следва да се констатира, че вземането под внимание на посочените в член 4 от Регламент № 1315/2013 цели на европейската транспортна мрежа потвърждава подобно тълкуване на член 15, параграф 1 от този регламент.
- 73 В действителност, първо, съгласно член 4, буква б), подточка iii) от посочения регламент трансевропейската транспортна мрежа трябва да допринася за постигането на целта за ефикасност чрез оптимална интеграция и взаимосвързаност на всички видове транспорт.
- 74 В същия смисъл член 5, параграф 1 от Регламент № 1315/2013 предвижда съответно в букви а) и б) трансевропейската транспортна мрежа да се планира, развива и експлоатира при ефективно използване на ресурсите чрез, от една страна, развитие, подобряване и поддръжка на съществуващата транспортна инфраструктура, и от друга страна, чрез оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на инфраструктурата.
- 75 Второ, що се отнася по-специално до свързаността на дадено вътрешно пристанище с железопътната транспортна инфраструктура, следва да се има предвид целта за устойчивост, посочена в член 4, буква в) във връзка със съображение 31 от Регламент № 1315/2013. Това означава, че трансевропейската транспортна мрежа следва да допринесе за постигането на тази цел по-конкретно чрез намаляване на емисиите на парникови газове, като се отдава предпочитание на транспортните системи с ниски въглеродни емисии.
- 76 Както обаче отбелязва генералният адвокат в точки 63 и 64 от своето заключение, железопътният транспорт е част от тези транспортни системи, поради което посочената в съображение 31 от разглеждания регламент Бяла книга на Комисията насърчава неговото използване.
- 77 Трето, поддържането на връзка с обслужващата вътрешноводното пристанище железопътна инфраструктура, освен че насърчава използването по-скоро на железопътния, отколкото на автомобилния транспорт, допринася и за целта да се намалят задръстванията

по съществуващите пътища, която е един от приоритетите за развитието на трансевропейската транспортна мрежа съгласно член 19, буква д) от Регламент № 1315/2013.

- 78 С оглед на това, предвид преследваните с Регламент № 1315/2013 цели, по-специално в областта на околната среда, на безопасността на движението и на устройството на територията, изключителни обстоятелства биха могли а priori да обосноват премахването на връзката на вътрешноводно пристанище с автомобилната или железопътната инфраструктура, без член 15, параграф 1 от Регламент № 1315/2013 да е пречка за това.
- 79 По този въпрос следва да се уточни, че замяната на подобна съществуваща връзка с нова връзка към същия вид инфраструктура, въведена в експлоатация едновременно с премахването на връзката, която тя замества, не може да се разглежда като премахване на връзката на съответното вътрешноводно пристанище с посочената инфраструктура.
- 80 Що се отнася до мотивите, които могат по изключение да обосноват премахването без заменяне на връзката на вътрешноводно пристанище с автомобилната или железопътната инфраструктура, в случая е достатъчно да се отбележи с оглед на изложените в представените пред Съда писмени становища, че не може да представлява такъв мотив рискът от тази връзка за безопасността на транспорта, когато този риск произтича от липсата на поддръжка на разглежданата транспортна инфраструктура от компетентните органи на съответната държава членка.
- 81 По същия начин, както по същество отбелязва генералният адвокат в точка 71 от своето заключение, съображения, свързани със стойността на площите, заемани от връзката на дадено вътрешноводно пристанище с автомобилната или железопътната инфраструктура, както и с възможното използване на тези площи по икономически по-изгоден начин, не биха могли да обосноват премахването на тази връзка.
- 82 С оглед на всички изложени по-горе съображения на поставения въпрос следва да се отговори, че член 15, параграф 1 от Регламент № 1315/2013 трябва да се тълкува в смисъл, че когато вътрешноводно пристанище, което е част от широкообхватната мрежа по смисъла на член 6, параграфи 1 и 2 от този регламент, разполага с транспортни връзки както с автомобилната, така и с железопътната инфраструктура, той не допуска, освен при изключителни обстоятелства, премахването на едната от тези два вида връзки. Не представляват такива обстоятелства липсата на поддръжка на разглежданата транспортна връзка в нарушение на тази разпоредба или икономическото усвояване на заетите от тези инфраструктури площи.

По съдебните разноски

- 83 С оглед на обстоятелството, че за страните в главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (пети състав) реши:

Член 15, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС трябва да се тълкува в смисъл, че когато вътрешноводно пристанище, което е част от широкообхватната мрежа по смисъла на член 6, параграфи 1 и 2 от този регламент, разполага с транспортни връзки както с автомобилната, така и с железопътната инфраструктура, той не допуска, освен при изключителни обстоятелства, премахването на едната от тези два вида връзки. Не представляват такива обстоятелства липсата на поддръжка на разглежданата транспортна връзка в нарушение на тази разпоредба или икономическото усвояване на заетите от тези инфраструктури площи.

Подписи