



## Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (pátého senátu)

16. června 2022 \*

„Řízení o předběžné otázce – Transevropská dopravní síť – nařízení (EU) č. 1315/2013 –  
Článek 15 odst. 1 – Dopravní infrastruktura vnitrozemských vodních cest –  
Vnitrozemské přístavy – Povinnost členského státu napojit vnitrozemské přístavy na silniční či  
železniční dopravní infrastrukturu – Zrušení napojení na jeden z těchto dvou druhů dopravní  
infrastruktury – Podmínky“

Ve věci C-229/21,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná  
rozhodnutím cour d'appel de Bruxelles (odvolací soud v Bruselu, Belgie) ze dne 23. března 2021,  
došlým Soudnímu dvoru dne 9. dubna 2021, v řízení

**Port de Bruxelles SA,**

**Région de Bruxelles-Capitale**

proti

**Infrabel SA,**

za účasti:

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

**État belge,**

**Région de Bruxelles-Capitale,**

**Port de Bruxelles SA,**

**Lineasem SA,**

SOUDNÍ DVŮR (pátý senát),

ve složení E. Regan, předseda senátu, I. Jarukaitis, M. Ilešič, D. Gratsias (zpravodaj) a Z. Csehi,  
soudci,

generální advokát: J. Richard de la Tour,

\* Jednací jazyk: francouzština.

vedoucí soudní kanceláře: C. Di Bella, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 19. ledna 2022,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Port de Bruxelles SA B. De Beysem a L. Deprém, advokáty,
- za Région de Bruxelles-Capitale B. Cambierem a T. Cambierem, advokáty,
- za Infrabel SA M. Baetens-Spetschinskym a P.-M. Louisem, advokáty,
- za belgickou vládu S. Baeyensem, P. Cottinem a C. Pochet, jako zmocněnci, ve spolupráci s T. Eyskenssem, P. J. Geysensem a A. Vandeburiem, advokáty,
- za Evropskou komisi S. L. Kalédou, C. Vrignon a G. Wilmsem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 31. března 2022,

vydává tento

### **Rozsudek**

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 15 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí 661/2010/EU (Úř. věst. 2013, L 348, s. 1).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci dvou sporů, zaprvé mezi Port de Bruxelles SA a Infrabel SA, provozovatelem železniční infrastruktury v Belgii, a zadruhé mezi Région de Bruxelles-Capitale (region Brusel-hlavní město, Belgie) a společností Infrabel ve věci návrhu společnosti Port de Bruxelles SA, aby byla společnosti Infrabel uložena povinnost udržovat v bezvadném stavu jedinou železniční trať propojující přístav Brusel (Belgie) s belgickou železniční sítí.

### **Právní rámec**

- 3 V bodech 7, 8 a 31 odůvodnění nařízení č. 1315/2013 se uvádí:
  - „(7) Transevropská dopravní síť sestává ve značné míře ze stávající infrastruktury. Aby bylo možné v plné míře dosáhnout cílů nové politiky transevropské dopravní sítě, mělo by nařízení stanovit jednotné požadavky, které má infrastruktura transevropské dopravní sítě splňovat.
  - (8) Transevropská dopravní síť by měla být rozvíjena vytvořením nové dopravní infrastruktury, rekonstrukcí a modernizací stávající infrastruktury a opatřeními zaměřenými na podporu účinného využívání jejích zdrojů. V konkrétních případech je z důvodu chybějící pravidelné údržby v minulosti nutná rekonstrukce železniční infrastruktury. Rekonstrukce je proces,

jenž vede k dosažení původních konstrukčních parametrů stávajících zařízení železniční infrastruktury spolu s dlouhodobým zvýšením její kvality v porovnání se stávajícím stavem v souladu s uplatňováním požadavků a ustanovení tohoto nařízení.

[...]

(31) Transevropská dopravní síť by díky svému velkému rozsahu měla poskytnout základnu pro rozsáhlé zavádění nových technologií a inovací, které mohou kupříkladu přispět ke zvýšení celkové účinnosti evropského odvětví dopravy a omezit jeho uhlíkovou stopu. To přispěje k dosažení cílů stanovených ve strategii Evropa 2020 a v bílé knize [Evropské komise, ze dne 1. července 2011, nazvané ‚Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje‘ COM (2011) 144 final/2)], kterým je 60% snížení emisí skleníkových plynů do roku 2050 (oproti úrovním z roku 1990), a zároveň napomůže ke splnění cíle zvýšit bezpečnost zásobování Unie pohonnými hmotami. [...]

4 Článek 1 tohoto nařízení, nadepsaný „Předmět“, v odstavcích 1 až 3 stanoví:

„1. Toto nařízení stanoví hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě sestávající z dvouvrstvé struktury, skládající se z globální sítě a hlavní sítě, přičemž hlavní síť je zřízena na základě globální sítě.

2. Toto nařízení určuje projekty společného zájmu a stanoví požadavky, které je třeba při řízení infrastruktury transevropské dopravní sítě dodržovat.

3. Toto nařízení stanoví priority rozvoje transevropské dopravní sítě.“

5 Článek 2 uvedeného nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, stanoví:

„1. Toto nařízení se vztahuje na transevropskou dopravní síť, jak je uvedena na mapách v příloze I. [...]

2. Infrastrukturu transevropské dopravní sítě tvoří infrastruktura pro železniční dopravu, vnitrozemskou vodní dopravu, silniční dopravu, námořní dopravy, leteckou dopravu a multimodální dopravu, v souladu s příslušnými oddíly kapitoly II.“

6 Článek 3 tohoto nařízení, nadepsaný „Definice“, zní takto:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

a) ‚projektem společného zájmu‘ každý projekt prováděný v souladu s požadavky a ustanoveními tohoto nařízení;

[...]

n) ‚multimodální dopravou‘ přeprava cestujících nebo nákladu nebo obojího s využitím dvou nebo více druhů dopravy;

[...]

p) ‚městským uzlem‘ městská oblast, ve které se dopravní infrastruktura transevropské dopravní sítě, jako jsou přístavy včetně terminálů osobní dopravy, letiště, železniční stanice, logistická centra a nákladní terminály umístěné v městské oblasti a jejím okolí, napojuje na jiné části této infrastruktury a na infrastrukturu regionální a místní dopravy;

[...]

s) ‚nákladním terminálem‘ struktura vybavená pro překládku mezi nejméně dvěma druhy dopravy nebo mezi dvěma různými železničními systémy a pro dočasné uskladnění zboží, jako jsou přístavy, vnitrozemské přístavy, letiště a kombinované terminály železniční a silniční dopravy;

[...]“

7 Článek 4 nařízení č. 1315/2003, nadepsaný „Cíle transevropské dopravní sítě“, stanoví:

„Transevropská dopravní síť posiluje sociální, hospodářskou a územní soudržnost Unie a přispívá k vytvoření účinného a udržitelného jednotného evropského dopravního prostoru, který zvyšuje přínosy pro své uživatele a napomáhá růstu podporujícímu začlenění. Vykazuje evropskou přidanou hodnotu tím, že přispívá k plnění cílů stanovených v těchto čtyřech kategoriích:

[...]

b) účinnost prostřednictvím:

[...]

iii) optimální integrace a propojení všech druhů dopravy;

[...]

v) účinného využívání nové a stávající infrastruktury;

[...]

c) udržitelnost prostřednictvím:

[...]

ii) přispění k dosažení cílů čisté dopravy s nízkými emisemi skleníkových plynů a uhlíku, bezpečnosti zásobování pohonnými hmotami, snížení externích nákladů a ochrany životního prostředí;

iii) podpory dopravy s nízkými emisemi uhlíku s cílem výrazně snížit do roku 2050 emise CO<sub>2</sub> v souladu s příslušnými cíli Unie v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub>;

[...]“

- 8 Článek 5 tohoto nařízení, nadepsaný „Sít účinně využívající zdroje“, v odstavci 1 stanoví:  
„Plánování, rozvoj a provozování transevropské dopravní sítě probíhají způsobem účinně využívajícím zdroje, a to:  
a) rozvojem, zlepšováním a udržováním stávající dopravní infrastruktury;  
b) optimalizací integrace a propojení infrastruktury;  
[...]"
- 9 Článek 6 uvedeného nařízení, nadepsaný „Dvouvrstvá struktura transevropské dopravní sítě“, zní takto:  
„1. Postupného rozvoje transevropské dopravní sítě se dosahuje zejména realizací dvouvrstvé struktury této sítě, která zahrnuje globální síť a hlavní síť, a to na základě koherentního a transparentního metodického přístupu.  
2. Globální síť je tvořena veškerou stávající a plánovanou dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, jakož i opatřeními na podporu efektivního a sociálně a environmentálně udržitelného využití takové infrastruktury. Je určena a rozvíjena v souladu s kapitolou II.  
3. Hlavní síť je tvořena těmi částmi globální sítě, které mají největší strategický význam pro dosažení cílů rozvoje transevropské dopravní sítě. Je vytyčena a rozvíjena v souladu s ustanoveními kapitoly III.“
- 10 Kapitola II nařízení č.1315/2013, nadepsaná „Globální síť“, obsahuje články 9 až 37. Článek 9 tohoto nařízení, nadepsaný „Obecná ustanovení“, v odstavci 1 stanoví:  
„Globální síť:  
[...]  
c) splňuje požadavky na dopravní infrastrukturu stanovené v této kapitole;  
[...]"
- 11 Článek 10 uvedeného nařízení, nadepsaný „Obecné priority“, v odstavci 1 stanoví:  
„Při rozvoji globální sítě mají obecnou prioritu opatření nezbytná pro:  
[...]  
b) zajištění optimální integrace různých druhů dopravy a jejich interoperability;  
[...]"

12 Článek 12 téhož nařízení, nadepsaný „Požadavky na dopravní infrastrukturu“, v odstavci 1 stanoví:

„Nákladní terminály jsou propojeny se silniční infrastrukturou, popřípadě s infrastrukturou vnitrozemských vodních cest globální sítě.“

13 Článek 13 nařízení č. 1315/2013, nadepsaný „Priority pro rozvoj železniční infrastruktury“, zní takto:

„Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s železniční infrastrukturou a vedle obecných priorit stanovených v článku 10 se upřednostní tyto činnosti:

[...]

f) případné propojení železniční dopravní infrastruktury s infrastrukturou vnitrozemských přístavů.“

14 Článek 14 tohoto nařízení, nadepsaný „Složky infrastruktury“, v odstavci 1 stanoví:

„Infrastruktura vnitrozemských vodních cest zahrnuje zejména:

[...]

e) vnitrozemské přístavy, včetně infrastruktury nutné pro dopravní činnosti uvnitř přístavní oblasti;

[...]“

15 Článek 15 uvedeného nařízení, nadepsaný „Požadavky na dopravní infrastrukturu“, v odstavci 1 stanoví:

„Členské státy zajistí, aby vnitrozemské přístavy byly propojeny se silniční nebo železniční infrastrukturou.“

16 Článek 16 téhož nařízení, nadepsaný „Priority pro rozvoj infrastruktury vnitrozemských vodních cest“, zní takto:

„Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s infrastrukturou vnitrozemských vodních cest a vedle obecných priorit stanovených v článku 10 se upřednostní tyto činnosti:

[...]

d) propojení infrastruktury vnitrozemského přístavu s železniční nákladní a silniční dopravní infrastrukturou;

[...]“

- 17 Článek 19 nařízení č. 1315/2013, nadepsaný „Priority pro rozvoj silniční infrastruktury“, stanoví:  
„Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících se silniční infrastrukturou a vedle obecných priorit stanovených v článku 10 se upřednostňují tyto činnosti:  
[...]  
e) zmírňování kongescí na stávajících silnicích.“
- 18 Článek 28 tohoto nařízení, nadepsaný „Požadavky na dopravní infrastrukturu“, stanoví:  
„Členské státy spravedlivým a nediskriminačním způsobem zajistí, aby:  
a) se jednotlivé druhy dopravy propojovaly v některém z těchto míst: nákladní terminály, stanice s osobní dopravou, vnitrozemské přístavy, letiště a námořní přístavy s cílem umožnit multimodální přepravu cestujících a nákladu;  
[...]"
- 19 Článek 30 uvedeného nařízení, nadepsaný „Městské uzly“, stanoví:  
„Cílem členských států při rozvoji globální sítě v městských uzlech je pokud možno zajistit:  
a) v osobní dopravě: v rámci globální sítě propojení mezi železniční, silniční a leteckou infrastrukturou a případně i infrastrukturou vnitrozemských vodních cest a námořní infrastrukturou;  
b) v nákladní dopravě: v rámci globální sítě propojení mezi železniční a silniční infrastrukturou a případně i infrastrukturou vnitrozemských vodních cest, leteckou a námořní infrastrukturou;  
[...]"
- 20 Článek 38 nařízení č. 1315/2013, nadepsaný „Vytyčení hlavní sítě“, v odstavci 1 stanoví:  
„Hlavní síť, jak je uveden na mapách obsažených v příloze I, je tvořena těmi částmi globální sítě, které mají nejvyšší strategický význam pro dosažení cílů politiky transevropské dopravní sítě, a odráží vývoj poptávky po dopravě a potřeby multimodální dopravy. [...]"
- 21 Z příloh I a II tohoto nařízení vyplývá, že přístavní infrastruktura přístavu Brusel je součástí hlavní sítě ve smyslu čl. 6 odst. 1 a 3 tohoto nařízení.

### **Spor v původním řízení a předběžná otázka**

- 22 Port de Bruxelles SA je pověřena správou, provozováním a rozvojem kanálu, přístavu Brusel, vnějšího přístavu, přístavních zařízení a jejich příslušenství v Région de Bruxelles-Capitale [Region Brusel – hlavní město (Belgie)].
- 23 Infrabel provozuje belgickou železniční síť a je vlastníkem železničních tratí a aktiv nezbytných nebo vhodných k tomuto provozu.

- 24 FIF-FSI SA (Fonds d'infrastructure Ferroviaire) (Správa železniční infrastruktury, dále jen „FIF“) je pověřena správou a využíváním pozemků a dalšími obchodními činnostmi v oblasti rozvoje, nákupu a prodeje, správy, jakož i financování nemovitostí. Veškerý její kapitál je nepřímo vlastněn belgickým státem.
- 25 Dvě královské vyhlášky ze dne 14. června 2004 (*Moniteur belge* ze dne 14. června 2004, s. 51971) a ze dne 30. prosince 2004 (*Moniteur belge* ze dne 30. prosince 2004, s. 87338) ukládají Infrabel, aby nejpozději do 31. prosince 2020 provedla demontáž železničních zařízení nacházejících se v areálu „Schaerbeek-Formation“ v Bruselu a obnovu tohoto areálu za účelem předání těchto prostor FIF ve vyklizeném stavu. Posledně uvedená má právo požadovat finanční odškodnění v případě neprovedení těchto prací společností Infrabel ve stanovených lhůtách. K demontovaným zařízením patří zařízení tvořící jedinou železniční trať propojující areál přístavu Brusel s belgickou železniční sítí (dále jen „dotčené železniční spojení“).
- 26 Dne 12. října 2018 podala společnost Port de Bruxelles SA vůči společnosti Infrabel žalobu k tribunal de première instance francophone de Bruxelles (frankofonní soud prvního stupně v Bruselu, Belgie), kterou se domáhala, aby jí bylo zakázáno „činit veškeré úkony v rozporu s ustanoveními nařízení č. 1315/2013 [...], včetně demontáže konstrukcí a zařízení zmiňovaných v [tomto nařízení], a zejména [dotčeného] železničního spojení“.
- 27 Dne 30. října 2018 podala Infrabel vůči FIF návrh na vstup do řízení jako vedlejší účastnice. Belgické království vstoupilo do řízení dobrovolně dne 13. listopadu 2018, aby vůči němu mohl být vymahatelný budoucí rozsudek. Région de Bruxelles-Capitale (Region Brusel – hlavní město) a společnost Lineas SA vstoupily do řízení rovněž jako vedlejší účastnice na podporu společnosti Port de Bruxelles SA.
- 28 Dne 14. března 2019 podala Port de Bruxelles SA k tribunal de première instance francophone de Bruxelles (frankofonní soud prvního stupně v Bruselu) návrh na vydání předběžného opatření, jímž by bylo společnosti Infrabel zakázáno do pravomocného rozhodnutí ve věci samé, aby mimo jiné vyřadila z provozu a demontovala dotčenou železniční trať, a uložena povinnost udržovat je v bezvadném stavu. Infrabel se pak obrátila na tribunal de première instance francophone de Bruxelles (frankofonní soud prvního stupně v Bruselu) pro případ, že by tento soud vyhověl návrhu na vydání předběžných opatření a společnosti Infrabel by bylo bráněno v provedení prací stanovených královskou vyhláškou ze dne 30. prosince 2004, a požadovala, aby FIF zakázal požadovat po ní náhradu škody až do vyhlášení rozsudku ve věci samé.
- 29 Dne 5. listopadu 2019 v průběhu řízení uzavřely FIF a Infrabel dohodu, v níž odložily datum, k němuž mělo být dotčená železniční trať demontována, na 30. června 2021.
- 30 Rozsudkem ze dne 20. prosince 2019 prohlásil tribunal de première instance francophone de Bruxelles (frankofonní soud prvního stupně v Bruselu) žalobu Port de Bruxelles SA za nepřípustnou kromě části, v níž se tato společnost dovolávala na podporu této žaloby existence věcného břemene. Kromě toho zamítl návrh Port de Bruxelles SA na vydání předběžných opatření z důvodu, že závazek přijatý společností Infrabel v dohodě uzavřené s FIF dne 5. listopadu 2019 stačil k dočasnému vyřešení situace stran.
- 31 Společnost Port de Bruxelles SA a Région de Bruxelles-Capitale (Region Brusel-hlavní město) podaly proti tomuto rozsudku odvolání k předkládajícímu soudu, cour d'appel de Bruxelles (odvolací soud v Bruselu, Belgie), který konstatoval, že Port de Bruxelles SA ani Région de Bruxelles-Capitale (Region Brusel-hlavní město) neoznačily v odvolání jako odpůrce belgický stát



a FIF v souladu s vnitrostátními procesními pravidly, a poté rozhodl, že posledně uvedené strany musí být vyloučeny. Z výroku žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce kromě toho vyplývá, že předkládající soud spojil obě řízení, která před ním probíhají.

- 32 Tento soud si klade otázku ohledně nároku společnosti Port de Bruxelles SA dovolávat se před belgickými soudy subjektivního práva vyplývajícího z článku 15 nařízení č. 1315/2013. Uvádí, že podle výkladu tohoto ustanovení zastávaného společností Port de Bruxelles SA toto ustanovení ukládá členským státům pozitivní povinnost zavést systém, v němž jsou dopravní infrastruktury propojeny a v jehož rámci mají členské státy posuzovací pravomoc, jakož i negativní povinnost, která jim zakazuje jednat v rozporu s cíli tohoto nařízení, a konkrétně zasahovat do integrity stávající dopravní infrastruktury.
- 33 Infrabel tvrdí, že tento článek 15 nelze vykládat ve smyslu navrhovaném Port de Bruxelles SA. Podle tohoto ustanovení, zejména v jeho francouzském znění, musí být totiž vnitrozemské přístavy propojeny se silniční nebo železniční dopravní infrastrukturou, neboť toto jazykové znění používá spojkou „nebo“.
- 34 V tomto ohledu předkládající soud uvádí, že nizozemské znění článku 15 odst. 1 nařízení č. 1315/2013 používá spojkou „a“, a nikoli „nebo“. Z toho vyvozuje, že doslovný výklad tohoto ustanovení nestačí k určení jeho přesného smyslu.
- 35 Podle tohoto soudu lze uvedené ustanovení vykládat dvěma protichůdnými způsoby. Z článku 3 písm. n) a čl. 28 odst. 1 tohoto nařízení lze totiž dovodit, že ke splnění povinnosti stačí napojit takovou dopravní infrastrukturu vnitrozemských vodních cest, jako je vnitrozemský přístav, na jediný jiný typ dopravní infrastruktury a že v projednávaném případě by se Port de Bruxelles SA měl spokojit s propojením přístavní infrastruktury na silniční dopravní infrastrukturu.
- 36 Článek 15 uvedeného nařízení by nicméně mohl být vykládán odlišně. Ze závazků Komise obsažených v bílé knize zmíněné zejména v bodě 31 odůvodnění téhož nařízení, jakož i ze samotného nařízení č. 1315/2013 totiž vyplývá, že cíle tohoto nařízení jsou dva, a sice posílit konkurenceschopnost dopravy a do roku 2050 snížit alespoň 60 % emise skleníkových plynů z dopravy oproti úrovni z roku 1990. Výklad článku 15 tohoto nařízení v tom smyslu, že za takových okolností, jako jsou okolnosti projednávané věci, zakazuje demontáž železniční tratě, by se navíc mohl opírat konkrétně o články 5, 10 a 16 uvedeného nařízení, jakož i o pokyny uvedené v bodech 7 a 8 jeho odůvodnění.
- 37 Za těchto okolností se cour d'appel de Bruxelles (odvolací soud v Bruselu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Pokud je vnitrozemský přístav, který patří do hlavní sítě, již propojen se silniční a železniční sítí, ukládá článek 15 [nařízení č. 1315/2013], vykládaný samostatně nebo ve spojení s dalšími ustanoveními tohoto nařízení, povinnost zachovat a udržovat obě tato spojení nebo povinnost upustit od zrušení – byť jen jeho nedostatečnou údržbou – jednoho z těchto spojení?“

### **Řízení před Soudním dvorem**

- 38 Předkládající soud požádal na základě čl. 105 odst. 1 jednacího řádu Soudního dvora, aby byla tato věc projednána ve zrychleném řízení. Na podporu tohoto návrhu uvádí, že za účelem zajištění účinnosti tohoto rozsudku zakázal společnosti Infrabel, aby dotčenou železniční trať

demontovala do doby, než bude znovu rozhodnuto ve věci po obdržení odpovědi Soudního dvora na položenou otázku. Tatáž společnost je přitom v zásadě ode dne 1. července 2021 povinna vyplatit FIF náhradu škody právě z důvodu prodlení s demontáží této trati

- 39 Článek 105 odst. 1 jednacího řádu Soudního dvora stanoví, že k žádosti předkládajícího soudu, nebo výjimečně i bez návrhu může předseda Soudního dvora po vyslechnutí soudce zpravodaje a generálního advokáta rozhodnout o projednání předběžné otázky ve zrychleném řízení, pokud povaha věci vyžaduje, aby byla projednána bez zbytečného odkladu.
- 40 Je nutno připomenout, že takové zrychlené řízení představuje procesní nástroj, který má reagovat na mimořádně naléhavé situace [rozsudek ze dne 22. března 2022, Prokurator Generalny a další (Kárné kolegium Nejvyššího soudu – Jmenování), C-508/19, EU:C:2022:201, bod 37 a citovaná judikatura].
- 41 V projednávané věci předseda Soudního dvora dne 4. května 2021 po vyslechnutí soudce zpravodaje a generálního advokáta rozhodl, že není namístě vyhovět žádosti o projednání věci ve zrychleném řízení zmíněné v bodě 38 tohoto rozsudku.
- 42 Podle judikatury Soudního dvora totiž pouhé hospodářské zájmy, jakkoli významné a legitimní, nemohou samy o sobě odůvodnit projednání věci ve zrychleném řízení (rozsudek ze dne 11. listopadu 2021, Energieversorgungscenter Dresden-Wilschdorf, C-938/19, EU:C:2021:908, bod 45 a citovaná judikatura).
- 43 I za předpokladu, že by projednávaná věc byla projednána ve zrychleném řízení, nemohla by ostatně odpověď Soudního dvora na položenou otázku v žádném případě být podána před 30. červnem 2021.
- 44 Rozhodnutím z téhož dne však předseda Soudního dvora rozhodl, že informace poskytnuté předkládajícím soudem odůvodňují přednostní projednání věci podle čl. 53 odst. 3 jednacího řádu.

### **K přípustnosti žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce**

- 45 Ve svém písemném vyjádření společnost Infrabel v podstatě tvrdí, že se Port de Bruxelles SA ve sporu v původním řízení v každém případě nemůže dovolávat čl. 15 odst. 1 nařízení č. 1315/2013, jelikož toto ustanovení dává členským státům prostor pro uvážení při jeho provádění. Takový prostor pro uvážení totiž podle ní brání tomu, aby se jednotlivec mohl v případě neexistence prováděcích opatření přijatých dotyčným členským státem přímo dovolávat práv vyplývajících z uvedeného ustanovení.
- 46 Vzhledem k tomu, že tento argument musí být chápán v tom smyslu, že jím společnost Infrabel zpochybňuje relevanci předběžné otázky pro účely vyřešení sporu v původním řízení, a tudíž přípustnost žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce, nemůže tento argument obstát.
- 47 Nejprve je totiž třeba připomenout, že podle čl. 288 druhého pododstavce SFEU je nařízení závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech. Ustanovení nařízení tak mají z důvodu své samotné povahy a funkce v systému pramenů unijního práva obecně ve vnitrostátních právních rádech bezprostřední účinek, aniž je nutné, aby vnitrostátní orgány přijaly prováděcí opatření (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. ledna 2020, Urso Major Services, C-814/18, EU:C:2020:27, bod 33).

48 Otázka, zda čl. 15 odst. 1 nařízení č. 1315/2013 v zásadě brání zrušení železničního spojení do vnitrozemského přístavu za takových okolností, jako jsou okolnosti ve věci v původním řízení, nebo zda členským státům v této oblasti dává prostor pro uvážení, je právě předmětem předběžné otázky, takže přípustnost žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce nemůže být zpochybněna z důvodu uváděného společností Infrabel.

### **K předběžné otázce**

- 49 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 15 odst. 1 nařízení č. 1315/2013 vykládán v tom smyslu, že pokud je vnitrozemský přístav, který je součástí hlavní sítě ve smyslu čl. 6 odst. 1 a 3 a článku 38 tohoto nařízení napojen jak na silniční, tak na železniční dopravní infrastrukturu, brání zrušení jednoho z těchto dvou typů spojení.
- 50 V tomto ohledu je třeba úvodem konstatovat, že čl. 15 odst. 1 uvedeného nařízení sice stanoví, že členské státy zajistí, aby vnitrozemské přístavy byly propojeny se silniční nebo železniční infrastrukturou, a týká se tedy vnitrozemských přístavů, avšak předběžná otázka se týká výkladu tohoto ustanovení za okolností, kdy je takový přístav, jako je bruselský přístav, součástí hlavní sítě ve smyslu téhož nařízení.
- 51 Tento článek 15 je přitom součástí kapitoly II nařízení č. 1315/2013, která se podle svého názvu týká globální sítě zmiňované v čl. 6 odst. 2 tohoto nařízení. Jak vyplývá z čl. 6 odst. 3 a čl. 38 odst. 1 uvedeného nařízení, hlavní síť je tvořena částmi globální sítě, které mají nejvyšší strategický význam pro dosažení cílů politiky transevropské dopravní sítě.
- 52 I když z posledně uvedených ustanovení nesporně vyplývá, že se čl. 15 odst. 1 nařízení č. 1315/2013 použije v případě vnitrozemského přístavu, který je součástí hlavní sítě, nic to nemění na tom, že je obecně použitelný na jakýkoli vnitrozemský přístav v rámci globální sítě bez ohledu na to, zda je součástí hlavní sítě, či nikoli.
- 53 Položenou otázku je proto třeba zkoumat v rozsahu, v němž se týká vnitrozemského přístavu, který je součástí globální sítě ve smyslu čl. 6 odst. 1 a 2 nařízení č. 1315/2013 a který již je napojen jak na silniční, tak na železniční dopravní infrastrukturu.
- 54 Podle ustálené judikatury Soudního dvora je třeba při výkladu ustanovení unijního práva vzít v úvahu nejen jeho znění, ale i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí [rozsudek ze dne 28. ledna 2020, Komise v. Itálie (Směrnice o postupu proti opožděným platbám), C-122/18, EU:C:2020:41, bod 39 a citovaná judikatura].
- 55 Pokud jde zaprvé o znění čl. 15 odst. 1 nařízení č. 1315/2013, je třeba konstatovat, jak správně zdůraznily předkládající soud a belgická vláda, že nizozemské a bulharské znění tohoto ustanovení používají mezi výrazy „silniční infrastruktura“ a „železniční infrastruktura“ spojku „a“, což vede k domněnce, že členské státy mají povinnost zajistit, že si přístavy zachovají stávající spojení propojující je se silniční i železniční infrastrukturou. Naproti tomu zejména v německém, řeckém, anglickém, francouzském, irském, italském, litevském, maďarském a slovinském jazyce je použita spojka „nebo“.
- 56 V této souvislosti je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora jsou jednotlivá jazyková znění ustanovení unijního práva stejně závazná a jedno nemůže mít přednost před jinými, jelikož ustanovení unijního práva musí být vykládána a používána jednotně na

základě znění vypracovaných ve všech unijních jazycích (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. října 2021, *Conorzio Italian Management a Catania Multiservizi*, C-561/19, EU:C:2021:799, body 42 a 43 a citovaná judikatura).

- 57 V případě rozdílů mezi různými jazykovými zněními unijního textu přitom musí být dotčené ustanovení vykládáno podle kontextu a účelu právní úpravy, jejíž je součástí (tomto smyslu viz rozsudek ze dne 28. dubna 2022, *Yieh United Steel v. Komise*, C-79/20, EU:C:2022:305, body 99 až 46).
- 58 V projednávaném případě je přitom třeba konstatovat, že čistě na základě znění čl. 15 odst. 1 nařízení č. 1315/2013 nelze určit, zda v případě vnitrozemského přístavu, který je součástí globální sítě a již napojen na silniční i železniční infrastrukturu, může dotčený členský stát zrušit jedno z těchto dvou spojení a zachovat jen druhé, neboť povinnost dotčeného členského státu zajistit, aby byl vnitrozemský přístav propojen „se silniční nebo železniční infrastrukturou“, lze chápat i tak, že tento členský stát musí věnovat zvláštní pozornost jednomu či druhému z těchto spojení v závislosti na tom, co vyžadují zejména z hlediska údržby.
- 59 Pokud jde zadruhé o kontext čl. 15 odst. 1 nařízení č. 1315/2013, je třeba uvést, že cílem tohoto nařízení je, jak stanoví jeho čl. 1 odst. 1, stanovit „hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě sestávající z dvouvrstvé struktury, skládající se z globální sítě a hlavní sítě, přičemž hlavní síť je zřízena na základě globální sítě“.
- 60 Z článku 10 odst. 1 písm. b) téhož nařízení, který je součástí kapitoly II týkající se globální sítě, vyplývá, že při rozvoji globální sítě mají obecnou prioritu opatření nezbytná zejména pro zajištění optimální integrace různých druhů dopravy a jejich interoperability.
- 61 Ustanovení kapitoly II nařízení č. 1315/2013 jsou s výjimkou článků 9 a 10 seskupena do sedmi oddílů, z nichž se oddíl 1 týká železniční dopravní infrastruktury, oddíl 2 se týká dopravní infrastruktury vnitrozemských vodních cest a zahrnuje článek 15, na nějž míří předběžná otázka, oddíl 3 se týká silniční dopravní infrastruktury, oddíl 6 se týká infrastruktury pro multimodální dopravu a konečně oddíl 7 obsahuje společná ustanovení.
- 62 Pokud jde o železniční dopravní infrastrukturu, čl. 12 odst. 1 nařízení č. 1315/2013 stanoví, že nákladní terminály jsou propojeny se silniční infrastrukturou, popřípadě s infrastrukturou vnitrozemských vodních cest globální sítě.
- 63 Z článku 13 písm. f) tohoto nařízení navíc vyplývá, že v rámci podpory projektů společného zájmu souvisejících s železniční infrastrukturou se upřednostní případné propojení železniční dopravní infrastruktury s infrastrukturou vnitrozemských přístavů.
- 64 Pokud jde o infrastrukturu vnitrozemských vodních cest, čl. 16 písm. d) uvedeného nařízení podobně stanoví, že při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s infrastrukturou vnitrozemských vodních cest se upřednostní zejména propojení infrastruktury vnitrozemského přístavu s železniční nákladní a silniční dopravní infrastrukturou.
- 65 Pokud jde o silniční dopravní infrastrukturu, čl. 19 písm. e) téhož nařízení stanoví, že při podpoře projektů společného zájmu souvisejících se silniční infrastrukturou se upřednostní zejména zmírňování kongescí na stávajících silnicích.

- 66 Pokud jde o infrastrukturu pro multimodální dopravu ve smyslu čl. 3 písm. n) nařízení č. 1315/2013, čl. 28 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení stanoví, že členské státy spravedlivým a nediskriminačním způsobem zajistí, aby se jednotlivé druhy dopravy propojovaly v některém z těchto míst: nákladní terminály, stanice s osobní dopravou, vnitrozemské přístavy, letiště a námořní přístavy s cílem umožnit multimodální přepravu cestujících a nákladu.
- 67 Ze společných ustanovení musí být rovněž zmíněn článek 30 nařízení č. 1315/2013 týkající se městských uzlů vymezených v čl. 3 písm. p) tohoto nařízení.
- 68 Z uvedeného čl. 30 písm. a) a b) vyplývá, že v rámci rozvoje globální sítě v městských oblastech je cílem členských států při rozvoji globální sítě v městských uzlech pokud možno zajistit propojení mezi železniční, silniční infrastrukturou a případně i infrastrukturou vnitrozemských vodních cest jak v osobní, tak v nákladní dopravě.
- 69 Z ustanovení zmíněných v bodech 59 až 68 tohoto rozsudku tak lze vyvodit, že nařízení č. 1315/2013 sice neukládá členským státům povinnost dosáhnout výsledku, kdy je ve všech případech zajištěno napojení vnitrozemských přístavů v globální síti jak na silniční, tak na železniční dopravní infrastrukturu, avšak toto nařízení podporuje přístup, aby bylo v co největším možném rozsahu zajištěno několik spojení mezi takovými přístavy a jinými typy dopravních infrastruktur.
- 70 Kromě toho je třeba konstatovat, že jak body 7 a 8 odůvodnění uvedeného nařízení, tak čl. 4 písm. b) bod v), čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 6 odst. 2 téhož nařízení rozlišují „stávající“ infrastrukturu od „nové“ či „plánované“ infrastruktury. Toto rozlišování svědčí ve prospěch toho, že by se měl tento rozdíl odrážet i v definici rozsahu povinností členských států.
- 71 Analýza kontextu čl. 15 odst. 1 nařízení č. 1315/2013 vede tedy k závěru, že toto ustanovení musí být vykládáno v tom smyslu, že v zásadě brání v případě vnitrozemského přístavu, který již je napojen na silniční i železniční dopravní infrastrukturu, aby bylo napojení na jeden z těchto typů infrastruktury zrušeno.
- 72 Zatřetí je třeba konstatovat, že zohlednění cílů evropské přepravní soustavy, jak vyplývají z čl. 4 nařízení č. 1315/2013, podporuje takový výklad čl. 15 odst. 1 tohoto nařízení.
- 73 Zaprvé čl. 4 písm. b) bod iii) uvedeného nařízení totiž stanoví, že transevropská dopravní síť přispívá k dosažení cíle účinnosti prostřednictvím optimální integrace a propojení všech druhů dopravy.
- 74 V tomtéž smyslu čl. 5 odst. 1 téhož nařízení v písmenech a) a b) tohoto odstavce stanoví, že transevropská síť je plánována, rozvíjena a provozována způsobem účinně využívajícím zdroje, a to rozvojem, zlepšováním a udržováním stávající dopravní infrastruktury a optimalizací integrace a propojení infrastruktury.
- 75 Zadruhé, pokud jde konkrétně o propojení vnitrozemského přístavu s železniční dopravní infrastrukturou, je třeba zohlednit cíl udržitelnosti zakotvený v čl. 4 písm. c) nařízení č. 1315/2013, vykládaném ve světle bodu 31 odůvodnění tohoto nařízení. Z toho vyplývá, že cílem transevropské dopravní sítě je přispět k dosažení tohoto cíle mimo jiné snížením emisí skleníkových plynů tak, že bude upřednostněna doprava s nízkými emisemi uhlíku.

- 76 Jak přitom uvedl generální advokát v bodech 63 a 64 svého stanoviska, železniční doprava patří k takovým dopravním systémům, což je důvod, proč bílá kniha Komise zmíněná v bodě 31 odůvodnění uvedeného nařízení podporuje její využívání.
- 77 Zatřetí zachování napojení vnitrozemského přístavu na železniční dopravní infrastrukturu tím, že bude upřednostněna spíše železniční doprava než doprava silniční, přispívá rovněž k cíli spočívajícímu ve zmírňování kongescí na stávajících silnicích, což je jedna z priorit rozvoje transevropské dopravní sítě, jak vyplývá z čl. 19 písm. e) nařízení č. 1315/2013.
- 78 S ohledem na cíle sledované nařízením č. 1315/2013 zejména v oblasti životního prostředí, bezpečnosti dopravy a územního plánování však mohou vyvstat mimořádné okolnosti, které *a priori* odůvodňují zrušení spojení mezi vnitrozemským přístavem a silniční nebo železniční dopravní infrastrukturou, jemuž čl. 15 odst. 1 nařízení č. 1315/2013 nebude bránit.
- 79 V tomto ohledu je třeba upřesnit, že nahrazení takového stávajícího spojení novým spojením v rámci téhož druhu infrastruktury, které bude zprovozněno současně se zrušením spojení, které nahrazuje, nemůže být považováno za zrušení spojení mezi dotčeným vnitrozemským přístavem a uvedenou infrastrukturou.
- 80 Pokud jde o důvody, které mohou výjimečně odůvodnit zrušení spojení mezi vnitrozemským přístavem a silniční nebo železniční dopravní infrastrukturou bez náhrady, postačí v projednávaném případě s ohledem na argumenty uvedené v písemných vyjádřeních předložených Soudnímu dvoru uvést, že takovým důvodem nemůže být ohrožení bezpečnosti dopravy, které toto spojení přináší, pokud tato hrozba vyplývá z nedostatečné údržby dotčené dopravní infrastruktury odpovědnými orgány dotčeného členského státu.
- 81 Jak v podstatě uvedl i generální advokát v bodě 71 svého stanoviska, důvody týkající se hodnoty pozemků zabraných pro účely napojení vnitrozemského přístavu na silniční nebo železniční dopravní infrastrukturu a možného využití těchto pozemků hospodářsky výhodnějším způsobem nemohou být důvodem pro zrušení tohoto spojení.
- 82 S ohledem na výše uvedené je třeba na položenou otázku odpovědět tak, že čl. 15 odst. 1 nařízení č. 1315/2013 musí být vykládán v tom smyslu, že pokud je vnitrozemský přístav, který je součástí globální sítě ve smyslu čl. 6 odst. 1 a 2 tohoto nařízení, napojen jak na silniční, tak na železniční dopravní infrastrukturu, brání až na výjimečné okolnosti tomu, aby bylo jedno z těchto dvou typů spojení zrušeno. Za takové okolnosti nelze považovat nedostatečnou údržbu dotčeného spojení vyplývající z porušení tohoto ustanovení nebo hospodářské zhodnocení pozemků zabraných touto infrastrukturou.

### **K nákladům řízení**

- 83 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (pátý senát) rozhodl takto:

**Článek 15 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí 661/2010/EU musí být vykládán v tom smyslu, že pokud je vnitrozemský přístav, který je součástí globální sítě ve smyslu čl. 6 odst. 1 a 2 tohoto nařízení, napojen jak na silniční, tak na železniční dopravní infrastrukturu, brání až na výjimečné okolnosti tomu, aby bylo jedno z těchto dvou typů spojení zrušeno. Za takové okolnosti nelze považovat nedostatečnou údržbu dotčeného spojení vyplývající z porušení tohoto ustanovení nebo hospodářské zhodnocení pozemků zabraných touto infrastrukturou.**

Podpisy.