



# Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)

16. juni 2022\*

»Præjudiciel forelæggelse – det transeuropæiske transportnet – forordning (EU) nr. 1315/2013 – artikel 15, stk. 1 – infrastrukturer for transport ad indre vandveje – indlandshavne – krav om for en medlemsstat at forbinde indlandshavne med vej- eller jernbanetransportinfrastrukturer – nedlæggelse af forbindelsen med en af disse to typer transportinfrastruktur – betingelser«

I sag C-229/21,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af cour d'appel de Bruxelles (appeldomstolen i Bruxelles, Belgien) ved afgørelse af 23. marts 2021, indgået til Domstolen den 9. april 2021, i sagen

**Port de Bruxelles SA,**

**Région de Bruxelles-Capitale**

mod

**Infrabel SA,**

procesdeltagere:

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

**État belge,**

**Région de Bruxelles-Capitale,**

**Port de Bruxelles SA,**

**Lineas SA,**

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, E. Regan, og dommerne I. Jarukaitis, M. Ilešič, D. Gratsias (refererende dommer) og Z. Csehi,

\* Processprog: fransk.

generaladvokat: J. Richard de la Tour,

justitssekretær: fuldmægtig C. Di Bella,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 19. januar 2022,

efter at der er afgivet indlæg af:

- Port de Bruxelles SA ved avocats B. De Beys og L. Depré,
- Région de Bruxelles-Capitale ved avocats B. Cambier og T. Cambier,
- Infrabel SA ved avocats M. Baetens-Spetschinsky og P.-M. Louis,
- den belgiske regering ved S. Baeyens, P. Cottin og C. Pochet, som befuldmægtigede, bistået af avocats T. Eyskens, P.J. Geysens og A. Vandeburie,
- Europa-Kommissionen ved S.L. Kaléda, C. Vrignon og G. Wilms, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 31. marts 2022,

afsagt følgende

### Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 15, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT 2013, L 348, s. 1).
- 2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med to tvister mellem, i den første, Port de Bruxelles SA og Infrabel SA, jernbaneinfrastrukturforvalteren i Belgien, og, i den anden, hovedstadsregionen Bruxelles (Belgien) og Infrabel vedrørende en anmodning indgivet af Port de Bruxelles SA om, at det pålægges Infrabel at opretholde den eneste jernbanestrækning fra havnen i Bruxelles (Belgien) til det belgiske jernbanenet.

### Retsforskrifter

- 3 7., 8. og 31. betragtning til forordning nr. 1315/2013 fastsætter:
  - »(7) Det transeuropæiske transportnet består i vid udstrækning af eksisterende infrastruktur. For at målene for den nye politik for det transeuropæiske transportnet kan opfyldes fuldt ud, bør der fastlægges ensartede krav til infrastrukturen i en forordning, som skal overholdes af den infrastruktur, der indgår i det transeuropæiske transportnet.
  - (8) Det transeuropæiske transportnet bør udvikles gennem oprettelse af en ny transportinfrastruktur, gennem genopbygning og opgradering af eksisterende infrastruktur og gennem foranstaltninger til fremme af en ressourceeffektiv anvendelse heraf. I særlige tilfælde er det på grund af manglende regelmæssig tidligere vedligeholdelse nødvendigt at

genopbygge jernbaneinfrastrukturen. Genopbygning er en proces, der resulterer i opnåelse af de eksisterende jernbaneinfrastrukturfaciliteters oprindelige konstruktionsparametre kombineret med en langsigtet forbedring af deres kvalitet sammenlignet med den nuværende tilstand i overensstemmelse med denne forordnings krav og bestemmelser.

[...]

(31) Takket være sit store omfang bør det transeuropæiske transportnet danne grundlag for en omfattende anvendelse af ny teknologi og innovation, der f.eks. kan bidrage til at forbedre den overordnede effektivitet i den europæiske transportsektor og reducere sektorens CO<sub>2</sub>-fodaftrek. Dette vil bidrage til målene i Europa 2020-strategien og [målene i Europa-Kommissionens hvidbog af 1. juli 2011 med titlen »En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem« (COM(2011) 144 final/2)] om at reducere udledningen af drivhusgasser med 60% inden udgangen af 2050 (med udgangspunkt i 1990-niveauet) og samtidig bidrage til målet om at øge brændstofsikkerheden i Unionen. [...]

4 Denne forordnings artikel 1 med overskriften »Emne« bestemmer i stk. 1-3:

»1. Denne forordning fastlægger retningslinjer for udvikling af et transeuropæisk transportnet med en tostrengt struktur, som består af det samlede net og af hovednettet, hvor sidstnævnte etableres på grundlag af det samlede net.

2. Denne forordning udpeger projekter af fælles interesse og specificerer, hvilke krav der skal opfyldes i forbindelse med forvaltning af infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet.

3. Denne forordning fastlægger prioriteterne for udviklingen af det transeuropæiske transportnet.«

5 Nævnte forordnings artikel 2, der har overskriften »Anvendelsesområde«, bestemmer følgende:

»1. Denne forordning finder anvendelse på det transeuropæiske transportnet som vist på kortene i bilag I. [...]

2. Infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet omfatter infrastrukturen for jernbanetransport, transport ad indre vandveje, vejtransport, søtransport, lufttransport og multimodal transport, som fastsat i de relevante afsnit i kapitel II.«

6 Samme forordnings artikel 3 med overskriften »Definitioner« har følgende ordlyd:

»I denne forordning forstås ved:

a) »projekt af fælles interesse«: ethvert projekt, der udføres i henhold til kravene i denne forordning og i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning

[...]

n) »multimodal transport«: transport af passagerer og/eller gods under anvendelse af to eller flere transportformer

[...]

- p) »byknudepunkt«: et byområde, hvor transportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet, som f.eks. havne, herunder passagerterminaler, lufthavne, banegårde, logistiske platforme og godsterminaler i og omkring et byområde, er forbundet med andre dele af denne infrastruktur og med infrastrukturen for regional og lokal trafik

[...]

- s) »godsterminal«: et anlæg, der er udstyret til omladning mellem mindst to transportformer eller mellem to forskellige jernbanesystemer og til midlertidig oplagring af gods, f.eks. en havn, indlandshavn, lufthavn eller banegodsterminal

[...]«

- 7 Artikel 4 i forordning nr. 1315/2003 med overskriften »Målsætninger for det transeuropæiske transportnet« bestemmer:

»Det transeuropæiske transportnet skal styrke den sociale, økonomiske og territoriale samhørighed i Unionen og bidrage til oprettelsen af et fælles europæisk transportområde, som er effektivt og bæredygtigt, øger fordelene for brugerne og støtter inklusiv vækst. Det skal tilføre europæisk merværdi ved at bidrage til de fastlagte mål i følgende fire kategorier:

[...]

- b) effektivitet gennem:

[...]

- iii) optimal integration og sammenkobling af alle transportformer

[...]

- v) effektiv udnyttelse af ny og eksisterende infrastruktur

[...]

- c) bæredygtighed gennem:

[...]

- ii) bidrag til målene om lave drivhusgasemissioner, ren transport med lav CO<sub>2</sub>-udledning, brændstofsikkerhed, nedbringelse af de eksterne omkostninger og miljøbeskyttelse

- iii) fremme af kulstoffattig transport med henblik på senest i 2050 at opnå en betydelig reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionerne i overensstemmelse med de relevante EU-CO<sub>2</sub>-reduktionsmål.

[...]«

- 8 Forordningens artikel 5 med overskriften »Et ressourceeffektivt net« bestemmer i stk. 1:
- »Det transeuropæiske transportnet skal planlægges, udvikles og drives på en ressourceeffektiv måde, der omfatter:
- a) udvikling, forbedring og vedligeholdelse af eksisterende transportinfrastrukturer
  - b) optimering af infrastrukturintegrationen og -sammenkoblingen
- [...]
- 9 Forordningens artikel 6 med overskriften »Tostrengt transeuropæisk transportnetstruktur« er affattet på følgende måde:
- »1. En gradvis udvikling af det transeuropæiske transportnet skal især opnås ved at gennemføre en tostrengsstruktur for dette net med en sammenhængende og transparent metodetilgang; tostrengsstrukturen omfatter et samlet net og et hovednet.
2. Det samlede net skal omfatte alle eksisterende og planlagte transportinfrastrukturer i det transeuropæiske transportnet såvel som foranstaltninger, der fremmer en effektiv og socialt og miljømæssigt bæredygtig anvendelse af denne infrastruktur. Det skal identificeres og udvikles i overensstemmelse med kapitel II.
3. Hovednettet skal omfatte de dele af det samlede net, som har den største strategiske betydning for opnåelsen af målsætningerne for udviklingen af det transeuropæiske transportnet. Det skal identificeres og udvikles i overensstemmelse med kapitel III.«
- 10 Kapitel II i forordning nr. 1315/2013 med overskriften »Det samlede net« omfatter forordningens artikel 9-37. Denne forordnings artikel 9 med overskriften »Almindelige bestemmelser« bestemmer i stk. 1:
- »Det samlede net skal:
- [...]
- c) opfylde de krav til transportinfrastruktur, der opstilles i dette kapitel
- [...]
- 11 Den nævnte forordnings artikel 10 med overskriften »Generelle prioriteter« fastsætter i stk. 1:
- »I forbindelse med udviklingen af det samlede net skal der generelt lægges vægt på foranstaltninger, der er nødvendige for:
- [...]
- b) at sikre optimal integration af transportformerne og interoperabilitet inden for transportformerne
- [...]

12 Samme forordnings artikel 12 med overskriften »Transportinfrastrukturkrav« bestemmer i stk. 1:

»Godsterminaler skal være forbundet med vejinfrastruktur eller, hvor det er muligt, indre vandvejsinfrastruktur i det samlede net.«

13 Artikel 13 i forordning nr. 1315/2013 med overskriften »Prioriteter for udvikling af jernbaneinfrastrukturer« har følgende ordlyd:

»I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende jernbaneinfrastruktur og som supplement til de generelle prioriteter i artikel 10 skal der lægges vægt på følgende:

[...]

f) hvor det relevant, etablering af forbindelse mellem jernbanetransportinfrastrukturen og indlandshavneinfrastrukturen.«

14 Denne forordnings artikel 14, der har overskriften »Infrastrukturkomponenter«, bestemmer følgende i stk. 1:

»Infrastrukturen for transport ad indre vandveje skal især omfatte:

[...]

e) indlandshavne, herunder den infrastruktur, der er nødvendig for transportaktiviteter i havneområdet

[...]«

15 Artikel 15 i den nævnte forordning med overskriften »Transportinfrastrukturkrav« bestemmer i stk. 1:

»Medlemsstaterne sikrer, at indlandshavne er forbundet med vej- eller jernbaneinfrastrukturen.«

16 Samme forordnings artikel 16 med overskriften »Prioriteter for udvikling af infrastruktur for transport af indre vandveje« har følgende ordlyd:

»I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende infrastruktur for transport ad indre vandveje og som supplement til de generelle prioriteter i artikel 10 skal der lægges vægt på følgende:

[...]

d) etablering af forbindelse mellem indlandshavneinfrastrukturen og godstogs- og vejtransportinfrastrukturen

[...]«

17 Af artikel 19 i forordning nr. 1315/2013 med overskriften »Prioriteter for udvikling af vejinfrastruktur« fremgår følgende:

»I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende vejinfrastruktur og som supplement til de generelle prioriteter i artikel 10 skal der lægges vægt på følgende:

[...]

e) modvirkning af trængsel på de eksisterende veje.«

18 Forordningens artikel 28 med overskriften »Transportinfrastrukturkrav« bestemmer i stk. 1:

»Medlemsstaterne sikrer på en fair og ikkediskriminerende måde, at:

a) transportformer forbindes på følgende steder: godsterminaler, passagerstationer, indlandshavne, lufthavne og søhavne for at muliggøre multimodal passager- og godstransport

[...]«

19 Nævnte forordnings artikel 30 med overskriften »Byknudepunkter« fastsætter:

»I forbindelse med udviklingen af det samlede net i byknudepunkter tilstræber medlemsstaterne om muligt følgende:

a) for så vidt angår passagertransport: sammenkobling mellem jernbaneinfrastruktur, vejinfrastruktur, luftfartsinfrastruktur og, hvor det er relevant, infrastruktur for transport ad indre vandveje og maritim infrastruktur i det samlede net

b) for så vidt angår godstransport: sammenkobling mellem jernbaneinfrastruktur, vejinfrastruktur og, hvor det er relevant, infrastruktur for transport ad indre vandveje, luftfartsinfrastruktur og maritim infrastruktur i det samlede net

[...]«

20 Artikel 38 i forordning nr. 1315/2013 med overskriften »Identifikation af hovednettet« bestemmer i stk. 1.

»Hovednettet, som vist på kortene i bilag I, skal omfatte de dele af det samlede net, som har den største strategiske betydning for opnåelsen af målsætningerne i politikken vedrørende det transeuropæiske transportnet, og afspejle udviklingen i trafikefterspørgslen og behovet for multimodal transport. [...]«

21 Det fremgår af bilag I og II til denne forordning, at havneinfrastrukturen i havnen i Bruxelles indgår i hovednettet som omhandlet i forordningens artikel 6, stk. 1 og 3.

### **Tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål**

22 Port de Bruxelles SA har ansvaret for forvaltning, drift og udvikling af kanalen, havnen i Bruxelles, forhavnen, havneanlæggene og deres tilhørende bygninger i région de Bruxelles-Capitale.

- 23 Infrabel driver det belgiske jernbanenet og ejer de jernbanespor og aktiver, der er nødvendige eller nyttige for denne drift.
- 24 FIF-FSI (Fonds d'Infrastructure Ferroviaire) (jernbaneinfrastrukturfonden) SA (herefter »FIF«) har ansvaret for forvaltning og valorisering af terræner og andre kommercielle aktiviteter inden for udvikling, køb og salg, forvaltning og finansiering af fast ejendom. Hele fondens kapital ejes indirekte af den belgiske stat.
- 25 Ved to kongelige anordninger af 14. juni 2004 (*Moniteur belge* af 14.6.2004, s. 51971) og af 30. december 2004 (*Moniteur belge* af 30.12.2004, s. 87338) blev det pålagt Infrabel senest den 31. december 2020 at nedlægge de jernbaneanlæg, der ligger på terrænet benævnt »Schaerbeek-Formation« i Bruxelles, og at genoprette dette med henblik på at overdrage det til FIF uden nogen form for bebyggelse. Sidstnævnte vil være berettiget til at kræve økonomisk kompensation i tilfælde af, at Infrabel ikke har udført dette arbejde inden for de fastsatte frister. Blandt de anlæg, der skal nedlægges, er de anlæg, der udgør den eneste jernbaneforbindelse mellem havneanlæggene i Bruxelles havn og det belgiske jernbanenet (herefter »den omhandlede jernbanestrækning«).
- 26 Den 12. oktober 2018 anlagde Port de Bruxelles SA sag mod Infrabel ved tribunal de première instance francophone de Bruxelles (den fransksprogede ret i første instans i Bruxelles, Belgien) med henblik på at forbyde sidstnævnte at »udføre enhver handling, der er i strid med bestemmelserne i forordning nr. 1315/2013 [...], navnlig enhver nedlæggelse af de bygninger og anlæg, der er omfattet af [denne forordning], og navnlig den [omhandlede] jernbanestrækning«.
- 27 Den 30. oktober 2018 adciterede Infrabel FIF i sagen. Kongeriget Belgien indtrådte frivilligt i sagen den 13. november 2018, således at den dom, der skulle afsiges, kunne gøres gældende over for Kongeriget Belgien. Région de Bruxelles-Capitale og Lineas SA indtrådte ligeledes i sagen til støtte for Port de Bruxelles SA's påstande.
- 28 Den 14. marts 2019 nedlagde Port de Bruxelles SA ved tribunal de première instance francophone de Bruxelles (den fransksprogede ret i første instans i Bruxelles) påstand om, at det som en foreløbig forholdsregel, indtil der er afsagt endelig afgørelse om sagens realitet, skulle forbydes Infrabel at stoppe driften af og afmontere den omhandlede jernbanestrækning, og om, at selskabet skulle pålægges at holde strækningen fuldt funktionsdygtig. Infrabel nedlagde ved tribunal de première instance francophone de Bruxelles (den fransksprogede ret i første instans i Bruxelles) for sit vedkommende bl.a. påstand om, at retten i det tilfælde, at denne måtte give medhold i begæringen om foreløbige forholdsregler, og hvor Infrabel måtte blive forhindret i at udføre det arbejde, der er fastsat i den kongelige anordning af 30. december 2004, skulle forbyde FIF at kræve erstatning, indtil der er afsagt dom om sagens realitet.
- 29 Den 5. november 2019 indgik FIF og Infrabel under sagen en aftale, hvorved de bl.a. udsatte datoen for afmonteringen af den omhandlede jernbanestrækning til den 30. juni 2021.
- 30 Ved dom af 20. december 2019 afviste tribunal de première instance francophone de Bruxelles (den fransksprogede ret i første instans i Bruxelles) søgsmålet anlagt af Port de Bruxelles SA, undtagen for så vidt som sidstnævnte påberåbte sig en servitut til støtte for dette søgsmål. Retten forkastede endvidere begæringen fra Port de Bruxelles SA om foreløbige forholdsregler med den begrundelse, at det tilsagn, som Infrabel havde givet i den aftale, der blev indgået med FIF den 5. november 2019, var tilstrækkelig til foreløbigt at afklare parternes situation.



- 31 Port de Bruxelles SA og Région de Bruxelles-Capitale iværksatte begge appel til prøvelse af denne dom ved den forelæggende ret, cour d'appel de Bruxelles (appeldomstolen i Bruxelles, Belgien), som efter at have konstateret, at hverken Port de Bruxelles SA eller Région de Bruxelles-Capitale havde indstævnet Kongeriget Belgien og FIF under overholdelse af de nationale processuelle regler, fastslog, at disse to sidstnævnte parter skulle udtræde af sagen. Det fremgår i øvrigt af konklusionen i anmodningen om præjudiciel afgørelse, at den forelæggende ret har forenet de to sager, der verserer for den.
- 32 Den forelæggende ret er i tvivl om, hvorvidt Port de Bruxelles SA ved de belgiske domstole kan påberåbe sig en subjektiv ret, der følger af artikel 15 i forordning nr. 1315/2013. Den har anført, at ifølge den fortolkning af denne bestemmelse, som Port de Bruxelles SA har gjort sig til talsmand for, pålægger bestemmelsen medlemsstaterne dels en positiv forpligtelse vedrørende etableringen af et system, hvor transportinfrastrukturerne er forbundne, og inden for rammerne af hvilken medlemsstaterne råder over en skønsbeføjelse, dels en negativ forpligtelse, idet de forbydes at handle på en måde, der er i strid med forordningens formål, navnlig ved at skade de eksisterende transportinfrastrukturers integritet.
- 33 Infrabel er af den opfattelse, at artikel 15 ikke skal fortolkes på den måde, som Port de Bruxelles SA har hævdet. Ifølge ordlyden af den nævnte bestemmelse, bl.a. i den franske sprogversion, skal indlandshavnene nemlig enten forbindes med vejtransportinfrastruktur eller jernbanetransportinfrastruktur, eftersom denne sprogversion anvender bindeordet »eller«.
- 34 I denne henseende har den forelæggende ret anført, at den nederlandske sprogversion af artikel 15, stk. 1, i forordning nr. 1315/2013 ikke anvender bindeordet »eller«, men »og«. Den forelæggende ret har heraf udledt, at en ordlydsfortolkning af denne bestemmelse ikke er tilstrækkelig til at fastslå dens nøjagtige betydning.
- 35 Ifølge denne ret kan den nævnte bestemmelse fortolkes på to forskellige måder. Det kan nemlig udledes af denne forordnings artikel 3, litra n), og artikel 28, stk. 1, at forbindelsen mellem vandvejsinfrastruktur, såsom en indlandshavn, til én anden type transportinfrastruktur er tilstrækkelig til, at forpligtelsen er opfyldt, og at Port de Bruxelles SA i den foreliggende sag burde stille sig tilfreds med forbindelsen mellem havneinfrastrukturen og vejtransportinfrastrukturen.
- 36 En anden fortolkning af forordningens artikel 15 kan imidlertid være underbygget. Det fremgår således af Kommissionens tilsagn i dens hvidbog, som bl.a. er nævnt i 31. betragtning til samme forordning, og af selve forordning nr. 1315/2013, at målene med denne forordning er todelte, nemlig at styrke transportsektorens konkurrenceevne og at reducere drivhusgasemissionerne fra transporten med mindst 60% frem til 2050 i forhold til 1990-niveauerne. Desuden kan en fortolkning af denne forordnings artikel 15, hvorefter den forbyder afmontering af en jernbanestrækning under omstændigheder som de i denne sag foreliggende, bl.a. støttes på den nævnte forordnings artikel 5, 10 og 16 samt på de retningslinjer, der er redegjort for i 7. og 8. betragtning til forordningen.

37 Under disse omstændigheder har cour d'appel de Bruxelles (appeldomstolen i Bruxelles) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Skal artikel 15 i [forordning nr. 1315/2013], alene eller sammenholdt med andre af denne forordnings bestemmelser, fortolkes således, at den, når en indlandshavn – som indgår i hovednettet – allerede er forbundet med vejnettet og jernbanenet, pålægger pligten til at opretholde og vedligeholde disse to forbindelser eller pligten til at undlade at nedlægge den ene af dem, uanset om det kun er som følge af manglende vedligeholdelse?«

### **Retsforhandlingerne for Domstolen**

- 38 Den forelæggende ret har på grundlag af artikel 105, stk. 1, i Domstolens procesreglement anmodet om, at den foreliggende sag undergives en fremskyndet procedure. Til støtte for denne anmodning har nævnte ret anført, at den for at sikre denne doms effektivitet har forbudt Infrabel at nedlægge den omhandlede jernbanestrækning, indtil der er truffet en ny afgørelse i sagen, efter modtagelsen af Domstolens besvarelse af det forelagte spørgsmål. Dette selskab har imidlertid i princippet siden den 1. juli 2021 været forpligtet til at betale FIF erstatning netop for den forsinkede nedlæggelse af denne strækning.
- 39 Procesreglementets artikel 105, stk. 1, fastsætter, at Domstolens præsident efter anmodning fra den forelæggende ret eller i undtagelsestilfælde af egen drift, efter at have hørt den refererende dommer og generaladvokaten, kan beslutte at undergive en sag en fremskyndet procedure, når sagens karakter kræver, at den behandles hurtigt.
- 40 Det bemærkes i denne henseende, at en sådan fremskyndet procedure udgør et processuelt instrument til behandling af en ekstraordinær nødsituation (dom af 22.3.2022, Prokurator Generalny m.fl. (Den øverste domstols disciplinærafdeling – Udnævnelse), C-508/19, EU:C:2022:201, præmis 37).
- 41 I det foreliggende tilfælde har Domstolens præsident den 4. maj 2021, efter at have hørt den refererende dommer og generaladvokaten, besluttet ikke at imødekomme den i denne doms præmis 35 nævnte anmodning.
- 42 Ifølge Domstolens praksis kan rene økonomiske interesser, uanset hvor vigtige og legitime de er, ikke i sig selv begrunde, at en fremskyndet procedure bringes i anvendelse (dom af 11.11.2021, Energieversorgungscenter Dresden-Wilschdorf, C-938/19, EU:C:2021:908, præmis 45 og den deri nævnte retspraksis).
- 43 Selv i tilfælde af, at den foreliggende sag undergives den fremskyndede procedure, kan Domstolens besvarelse af det forelagte spørgsmål under ingen omstændigheder finde sted før den 30. juni 2021.
- 44 Ved afgørelse af samme dato har Domstolens præsident imidlertid besluttet, at de oplysninger, som den forelæggende ret har fremsendt, begrundes, at sagen behandles forud for andre i henhold til procesreglementets artikel 53, stk. 3.

## Spørgsmålet, om anmodningen om præjudiciel afgørelse kan antages til realitetsbehandling

- 45 Infrabel har i sit skriftlige indlæg i det væsentlige gjort gældende, at Port de Bruxelles SA under alle omstændigheder ikke i forbindelse med tvisten i hovedsagen til egen fordel kan påberåbe sig artikel 15, stk. 1, i forordning nr. 1315/2013, eftersom denne bestemmelse indrømmer medlemsstaterne en skønsbeføjelse ved gennemførelsen heraf. Den omstændighed, at der foreligger en sådan skønsbeføjelse, er nemlig til hinder for, at en borger i tilfælde af, at den pågældende medlemsstat ikke har vedtaget gennemførelsesforanstaltninger, direkte kan påberåbe sig rettigheder, der følger af den nævnte bestemmelse.
- 46 For så vidt som dette argument skal forstås således, at Infrabel med dette argument har rejst tvivl om relevansen af det præjudicielle spørgsmål med henblik på afgørelsen af tvisten i hovedsagen og dermed spørgsmålet om, hvorvidt anmodningen om præjudiciel afgørelse kan antages til realitetsbehandling, kan det ikke tiltrædes.
- 47 Det skal for det første bemærkes, at i henhold til artikel 288, stk. 2, TEUF er en forordning bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat. Forordningens karakter og funktion i EU-rettens retskildesystem betyder således, at deres bestemmelser i almindelighed har umiddelbar virkning i de nationale retsordener, uden at det er nødvendigt for de nationale myndigheder at træffe gennemførelsesforanstaltninger (jf. i denne retning dom af 22.1.2020, *Ursa Major Services*, C-814/18, EU:C:2020:27, præmis 33).
- 48 For det andet er spørgsmålet om, hvorvidt artikel 15, stk. 1, i forordning nr. 1315/2013 i princippet er til hinder for en nedlæggelse af en indlandshavns jernbaneforbindelse under omstændigheder som de i hovedsagen foreliggende, eller om den indrømmer medlemsstaterne en skønsbeføjelse på området, netop genstanden for det præjudicielle spørgsmål, således at den omstændighed, at anmodningen om præjudiciel afgørelse kan antages til realitetsbehandling, ikke kan drages i tvivl af den grund, som Infrabel har påberåbt sig.

## Om det præjudicielle spørgsmål

- 49 Med sit spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 15, stk. 1, i forordning nr. 1315/2013 skal fortolkes således, at den, når en indlandshavn, der henhører under hovednettet som omhandlet i denne forordnings artikel 6, stk. 1 og 3, og artikel 38, har forbindelser til både vejtransportinfrastruktur og til jernbanetransportinfrastruktur, er til hinder for, at en af disse to typer af forbindelser nedlægges.
- 50 I denne henseende skal det indledningsvis fastslås, at selv om nævnte forordnings artikel 15, stk. 1, bestemmer, at medlemsstaterne sikrer, at indlandshavnene er forbundet med vejtransportinfrastrukturen eller jernbaneinfrastrukturen og derfor vedrører indlandshavne, vedrører det præjudicielle spørgsmål fortolkningen af denne bestemmelse under omstændigheder, hvor en sådan havn, såsom havnen i Bruxelles, er omfattet af hovednettet som omhandlet i samme forordning.
- 51 Denne artikel 15 findes i kapitel II i forordning nr. 1315/2013, der ifølge overskriften vedrører det samlede net, som er omhandlet i denne forordnings artikel 6, stk. 2. Som det fremgår af nævnte forordnings artikel 6, stk. 3, og artikel 38, stk. 1, består hovednettet af de dele af det samlede net, der har den største strategiske betydning for opnåelsen af målsætningerne for udviklingen af det transeuropæiske transportnet.

- 52 Selv om det ubestrideligt fremgår af sidstnævnte bestemmelser, at artikel 15, stk. 1, i forordning nr. 1315/2013 finder anvendelse på en indlandshavn, der henhører under hovednettet, forholder det sig ikke desto mindre således, at den mere generelt finder anvendelse på enhver indlandshavn i det samlede net, uanset om den nærmere henhører under hovednettet eller ej.
- 53 Følgelig skal det forelagte spørgsmål undersøges, for så vidt som det vedrører en indlandshavn, der henhører under det samlede net som omhandlet i artikel 6, stk. 1 og 2, i forordning nr. 1315/2013, og som allerede har forbindelser til både vejtransportinfrastrukturer og jernbaneinfrastrukturer.
- 54 I overensstemmelse med Domstolens faste praksis skal der ved fortolkningen af en EU-retlig bestemmelse ikke blot tages hensyn til dennes ordlyd, men også til den sammenhæng, hvori den indgår, og til de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af (dom af 28.1.2020, Kommissionen mod Tyskland (Direktivet om bekæmpelse af forsinket betaling), C-122/18, EU:C:2020:41, præmis 39 og den deri nævnte retspraksis).
- 55 Hvad for det første angår ordlyden af artikel 15, stk. 1, i forordning nr. 1315/2013 skal det fastslås, således som den forelæggende ret og den belgiske regering med rette har fremhævet, at den nederlandske og den bulgarske sprogversion af denne bestemmelse mellem begreberne »vejinfrastrukturen« og ordet »jernbaneinfrastrukturen« anvender bindeordet »og«, hvilket giver anledning til at antage, at medlemsstaterne er forpligtede til at sikre, at havnene opretholder de eksisterende forbindelser mellem såvel vejtransportinfrastrukturer som jernbanetransportinfrastrukturer. På bl.a. tysk, græsk, engelsk, fransk, irsk, italiensk, litauisk, ungarsk og slovensk er det derimod bindeordet »eller«, der anvendes.
- 56 Det skal i den henseende bemærkes, at det følger af Domstolens faste praksis, at alle de forskellige sprogversioner af en EU-retlig bestemmelse er autentiske, og at en af disse ikke kan tjene som eneste grundlag for bestemmelsens fortolkning eller tillægges større betydning end de øvrige sprogversioner, eftersom EU-rettens bestemmelser skal fortolkes og anvendes ensartet i lyset af de versioner, der er udfærdiget på alle Unionens sprog (jf. i denne retning dom af 6.10.2021, Consorzio Italian Management og Catania Multiservizi, C-561/19, EU:C:2021:799, præmis 42 og 43 og den deri nævnte retspraksis).
- 57 I tilfælde af uoverensstemmelser mellem de forskellige sprogversioner af en EU-retsakt skal den pågældende bestemmelse således fortolkes på baggrund af den almindelige opbygning af og formålet med den ordning, som den er led i (jf. i denne retning dom af 28.4.2022, Yieh United Steel mod Kommissionen, C-79/20 P, EU:C:2022:305, præmis 99 og den deri nævnte retspraksis).
- 58 I det foreliggende tilfælde skal det imidlertid fastslås, at ordlyden af artikel 15, stk. 1, i forordning nr. 1315/2013 ikke i sig selv gør det muligt at afgøre, om det i tilfælde af en indlandshavn, der henhører under det samlede net, og som allerede har forbindelser til både vejtransportinfrastruktur og jernbanetransportinfrastruktur, er tilladt for den pågældende medlemsstat at nedlægge den ene af disse to forbindelser for kun at opretholde den anden, når den pågældende medlemsstats forpligtelse i henhold til denne bestemmelse til at sikre, at den pågældende indlandshavn er forbundet »med vej- eller jernbaneinfrastrukturen«, endog kan forstås således, at medlemsstaten skal udvise særlig opmærksomhed i forhold til den ene eller den anden af disse forbindelser, på grund af disses behov, bl.a. i forbindelse med vedligeholdelse.

- 59 Hvad for det andet angår den sammenhæng, hvori artikel 15, stk. 1, i forordning nr. 1315/2013 indgår, skal det bemærkes, at denne forordning, som det fremgår af dens artikel 1, stk. 1, har til formål at fastlægge »retningslinjer for udvikling af et transeuropæisk transportnet med en tostrengt struktur, som består af det samlede net og hovednettet, hvor sidstnævnte etableres på grundlag af det samlede net«.
- 60 Det fremgår af samme forordnings artikel 10, stk. 1, litra b), som er indeholdt i kapitel II om det samlede net, at der i forbindelse med udviklingen af det samlede net generelt lægges vægt på foranstaltninger, der er nødvendige for bl.a. at sikre optimal integration af transportformerne og interoperabilitet mellem dem.
- 61 Bestemmelserne i kapitel II i forordning nr. 1315/2013, med undtagelse af dennes artikel 9 og 10, er inddelt i syv afsnit, herunder første afsnit om jernbanetransportinfrastruktur, andet afsnit om infrastruktur for transport ad indre vandveje, som omfatter artikel 15, der er omhandlet i det præjudicielle spørgsmål, tredje afsnit om vejtransportinfrastruktur, sjette afsnit om infrastruktur til multimodal transport og endelig syvende afsnit, som indeholder fælles bestemmelser.
- 62 Hvad angår jernbanetransportinfrastruktur bestemmer artikel 12, stk. 1, i forordning nr. 1315/2013, at godsterminalerne skal være forbundet med vejinfrastrukturen eller, hvor det er muligt, indre vandvejsinfrastruktur i det samlede net.
- 63 Det fremgår endvidere af denne forordnings artikel 13, litra f), at der i forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende jernbaneinfrastrukturer, hvor det er relevant, skal lægges vægt på etablering af forbindelse mellem jernbanetransportinfrastrukturen og indlandshavneinfrastrukturen.
- 64 For så vidt angår infrastruktur for transport ad indre vandveje bestemmer den nævnte forordnings artikel 16, litra d), ligeledes, at der i forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende infrastruktur for transport ad indre vandveje bl.a. skal lægges vægt på etablering af forbindelse mellem indlandshavneinfrastrukturen og godstogs- og vejtransportinfrastrukturen.
- 65 Hvad angår vejtransportinfrastruktur bestemmer samme forordnings artikel 19, litra e), at der i forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende disse infrastrukturer bl.a. skal lægges vægt på modvirkning af trængsel på de eksisterende veje.
- 66 Hvad angår multimodal transportinfrastruktur som omhandlet i artikel 3, litra n), i forordning nr. 1315/2013 bestemmer forordningens artikel 28, stk. 1, litra a), at medlemsstaterne på en fair og ikkediskriminerende måde sikrer, at transportformer forbindes på godsterminaler, passagerstationer, indlandshavne, lufthavne og søhavne for at muliggøre multimodal passager- og godstransport.
- 67 I henhold til de fælles bestemmelser skal artikel 30 i forordning nr. 1315/2013 om byknudepunkter, som defineret i forordningens artikel 3, litra p), ligeledes nævnes.
- 68 Det fremgår af nævnte artikel 30, litra a) og b), at i forbindelse med udviklingen af det samlede net i byknudepunkter tilstræber medlemsstaterne om muligt sammenkobling mellem bl.a. jernbaneinfrastruktur, vejinfrastruktur og, hvor det er relevant, infrastruktur for transport ad indre vandveje for såvel passagertransport som for godstransport.

- 69 Det kan således udledes af de bestemmelser, der er nævnt i denne doms præmis 59-68, at selv om forordning nr. 1315/2013 ikke pålægger medlemsstaterne en resultatforpligtelse med henblik på i alle tilfælde at sikre en forbindelse mellem de indlandshavne, der indgår i det samlede net, og vejtransportinfrastrukturene og jernbanetransportinfrastrukturene, taler denne forordning for, at der så vidt muligt etableres flere forbindelser mellem sådanne havne med andre typer transportinfrastruktur.
- 70 Det skal desuden fastslås, at der i såvel syvende og ottende betragtning til nævnte forordning som i artikel 4, litra b), nr. v), artikel 5, stk. 1, litra a), og artikel 6, stk. 2, heri sondres mellem »eksisterende« infrastrukture og »nye« eller »planlagte« infrastrukture. Denne sondring taler for, at den bør afspejles i definitionen af omfanget af medlemsstaternes forpligtelser.
- 71 Analysen af den sammenhæng, som artikel 15, stk. 1, i forordning nr. 1315/2013 indgår i, fører derfor til den konklusion, at denne bestemmelse skal fortolkes således, at den i princippet er til hinder for, at forbindelsen mellem en indlandshavn, der allerede har forbindelser til både vejtransportinfrastrukturen og jernbaneinfrastrukturen, nedlægges for så vidt angår en af disse to typer infrastruktur.
- 72 For det tredje skal det fastslås, at en hensyntagen til målsætningerne for det europæiske transportnet, således som de fremgår af artikel 4 i forordning nr. 1315/2013, understøtter en sådan fortolkning af denne forordnings artikel 15, stk. 1.
- 73 For det første fastsætter den nævnte forordnings artikel 4, litra b), nr. iii), nemlig, at det transeuropæiske transportnet bidrager til målet om effektivitet gennem optimal integration og sammenkobling af alle transportformer.
- 74 I samme retning bestemmer samme forordnings artikel 5, stk. 1, henholdsvis litra a) og b), at det transeuropæiske net skal planlægges, udvikles og drives på en ressourceeffektiv måde, der omfatter dels udvikling, forbedring og vedligeholdelse af eksisterende transportinfrastrukture, dels optimering af infrastrukturintegrationen og -sammenkoblingen.
- 75 Hvad for det andet særligt angår forbindelsen mellem en indlandshavn og jernbanetransportinfrastrukture skal der tages hensyn til det mål om bæredygtighed, der er fastsat i artikel 4, litra c), i forordning nr. 1315/2013, set i lyset af 31. betragtning til denne forordning. Det følger heraf, at det transeuropæiske transportnet søger at bidrage til virkeliggørelsen af dette mål ved bl.a. at reducere drivhusgasemissioner ved at fremme adgangen til transportsystemer med lav CO<sub>2</sub>-udledning.
- 76 Som generaladvokaten har anført i punkt 63 og 64 i forslaget til afgørelse, henhører jernbanetransport under sådanne transportsystemer, hvorfor Kommissionens hvidbog, der er nævnt i 31. betragtning til forordningen, fremmer anvendelsen af denne transportform.
- 77 For det tredje bidrager opretholdelsen af den forbindelse til jernbanetransportinfrastrukturen, som en indlandshavn har, ved at fremme anvendelsen af jernbanetransport frem for vejtransport ligeledes til formålet om at modvirke trængslen på veje, som udgør en af prioriteterne for udviklingen af det transeuropæiske transportnet, således som det fremgår af artikel 19, litra e), i forordning nr. 1315/2013.

- 78 Når dette er sagt, kan særlige omstændigheder, henset til de formål, der forfølges med forordning nr. 1315/2013, navnlig på miljøområdet, området for trafikikkerhed og for fysisk planlægning, på forhånd berettige en nedlæggelse af en indlandshavns forbindelse med vej- eller jernbanetransportinfrastrukturer, uden at artikel 15, stk. 1, i forordning nr. 1315/2013 er til hinder herfor.
- 79 Det skal i denne forbindelse præciseres, at erstatningen af en sådan eksisterende forbindelse med en ny forbindelse til samme type infrastruktur, der sættes i drift samtidig med, at den forbindelse, som den erstatter, nedlægges, ikke kan anses for en nedlæggelse af forbindelsen mellem den pågældende indlandshavn og infrastrukturen.
- 80 Hvad angår de grunde, der undtagelsesvis kan begrunde nedlæggelsen uden erstatning af en indlandshavns forbindelse med vej- eller jernbanetransportinfrastrukturer, er det i det foreliggende tilfælde tilstrækkeligt at bemærke, at henset til de argumenter, der er fremført i de skriftlige indlæg, der er indgivet til Domstolen, kan den risiko, som denne forbindelse udgør for transportsikkerheden, ikke udgøre en sådan begrundelse, når denne risiko skyldes, at de myndigheder, der er ansvarlige i den pågældende medlemsstat, ikke har vedligeholdt de pågældende transportinfrastrukturer.
- 81 Ligeledes gælder det, som generaladvokaten i det væsentlige har anført i punkt 71 i forslaget til afgørelse, at begrundelser vedrørende værdien af de terræner, der optages af en indlandshavns forbindelse til vej- eller jernbanetransportinfrastrukturer og den mulige anvendelse af disse terræner på en økonomisk mere fordelagtig måde, ikke kan begrunde en nedlæggelse af denne forbindelse.
- 82 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 15, stk. 1, i forordning nr. 1315/2013 skal fortolkes således, at når en indlandshavn, der henhører under det samlede net som omhandlet i denne forordnings artikel 6, stk. 1 og 2, har forbindelse til både vejtransportinfrastruktur og jernbanetransportinfrastruktur, er den til hinder for, at en af disse to typer af forbindelser nedlægges, medmindre der foreligger særlige omstændigheder. Den manglende vedligeholdelse af den omhandlede forbindelse, som følger af en tilsidesættelse af denne bestemmelse, eller den økonomiske udnyttelse af de terræner, der er optaget af disse infrastrukturer, udgør ikke sådanne omstændigheder.

### Sagsomkostninger

- 83 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Femte Afdeling) for ret:

**Artikel 15, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU skal fortolkes således, at når en indlandshavn, der henhører under det samlede net som omhandlet i denne forordnings artikel 6, stk. 1 og 2, har forbindelse til både vejtransportinfrastruktur og jernbanetransportinfrastruktur, er den til hinder for, at en af disse to typer af forbindelser**

**nedlægges, medmindre der foreligger særlige omstændigheder. Den manglende vedligeholdelse af den omhandlede forbindelse, som følger af en tilsidesættelse af denne bestemmelse, eller den økonomiske udnyttelse af de terræner, der er optaget af disse infrastrukturer, udgør ikke sådanne omstændigheder.**

Underskrifter