



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)

de 16 de junio de 2022 *

«Procedimiento prejudicial — Red Transeuropea de Transporte — Reglamento (UE) n.º 1315/2013 — Artículo 15, apartado 1 — Infraestructura de vías navegables interiores — Puertos interiores — Obligación de un Estado miembro de conectar los puertos interiores con las infraestructuras de transporte por carretera o de transporte ferroviario — Supresión de la conexión a uno de esos dos tipos de infraestructuras de transporte — Requisitos»

En el asunto C-229/21,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la cour d'appel de Bruxelles (Tribunal de Apelación de Bruselas, Bélgica), mediante resolución de 23 de marzo de 2021, recibida en el Tribunal de Justicia el 9 de abril de 2021, en el procedimiento entre

Port de Bruxelles SA,

Région de Bruxelles-Capitale

e

Infrabel SA,

con intervención de:

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

État belge,

Région de Bruxelles-Capitale,

Port de Bruxelles SA,

Lineas SA,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por el Sr. E. Regan, Presidente de Sala, y los Sres. I. Jarukaitis, M. Ilešič, D. Gratsias (Ponente) y Z. Csehi, Jueces;

* Lengua de procedimiento: francés.

Abogado General: Sr. J. Richard de la Tour;

Secretario: Sr. C. Di Bella, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 19 de enero de 2022;
consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Port de Bruxelles SA, por la Sra. B. De Beys y el Sr. L. Depré, avocats;
- en nombre de la Région de Bruxelles-Capitale, por los Sres. B. Cambier y T. Cambier, avocats;
- en nombre de Infrabel SA, por los Sres. M. Baetens-Spetschinsky y P.-M. Louis, avocats;
- en nombre del Gobierno belga, por los Sres. S. Baeyens y P. Cottin y la Sra. C. Pochet, en calidad de agentes, asistidos por los Sres. T. Eyskens, P. J. Geysens y A. Vandeburie, avocats;
- en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. S. L. Kaléda, la Sra. C. Vrignon y el Sr. G. Wilms, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 31 de marzo de 2022;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 15, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO 2013, L 348, p. 1).
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de dos litigios: el primero, entre Port de Bruxelles SA e Infrabel SA, administrador de la infraestructura ferroviaria en Bélgica, y, el segundo, entre la Région de Bruxelles-Capitale (Región de Bruselas-Capital, Bélgica) e Infrabel, en relación con la petición presentada por Port de Bruxelles SA con objeto de que se ordene a Infrabel mantener en perfecto estado de funcionamiento la única vía de acceso ferroviario del puerto de Bruselas (Bélgica) a la red ferroviaria belga.

Marco jurídico

- 3 Los considerandos 7, 8 y 31 del Reglamento n.º 1315/2013 tienen el siguiente tenor:
 - «(7) La red transeuropea de transporte se compone en gran medida de las infraestructuras existentes. A fin de lograr plenamente los objetivos de la nueva política de la red transeuropea de transporte, conviene establecer requisitos uniformes en relación con las infraestructuras en un reglamento que deben cumplir las infraestructuras de la red transeuropea de transporte.

(8) La red transeuropea de transporte debe desarrollarse mediante la creación de nuevas infraestructuras de transporte, la rehabilitación y la mejora de las infraestructuras ya existentes, y mediante medidas que promuevan una utilización de la misma basada en el consumo eficiente de recursos. En ciertos casos, la rehabilitación de las infraestructuras ferroviarias se ha vuelto necesaria debido a la falta de mantenimiento regular en el pasado. La rehabilitación es un proceso que permite recuperar los parámetros originales de construcción de las instalaciones de las infraestructuras ferroviarias existentes, al tiempo que se mejora su calidad de forma duradera con respecto a la situación de partida mediante la aplicación de los requisitos y disposiciones del presente Reglamento.

[...]

(31) Por las características de su tamaño, la red transeuropea de transporte debe servir de base para la implantación a gran escala de nuevas tecnologías e innovación que, por ejemplo, pueden contribuir a aumentar la eficiencia global del sector europeo del transporte y reducir su huella de carbono. Ello contribuirá al logro de los objetivos de la Estrategia Europa 2020 y el Libro Blanco [de la Comisión Europea, de 1 de julio de 2011, titulado “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible” [COM(2011) 144 final]] de reducir en un 60 % las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2050 (en relación con los niveles de 1990) y, al mismo tiempo, contribuir al objetivo de aumentar la seguridad de abastecimiento de combustible de la Unión. [...]»

4 El artículo 1 de este Reglamento, titulado «Objeto», prevé, en sus apartados 1 a 3, lo siguiente:

«1. El presente Reglamento establece orientaciones para el desarrollo de una red transeuropea de transporte con una estructura de doble capa, consistente en la red global, y la red básica, que se establece sobre la red global.

2. El presente Reglamento determina proyectos de interés común, lo que incluye la especificación de los requisitos que se han de cumplir para la gestión de las infraestructuras de la red transeuropea de transporte.

3. Las orientaciones establecen las prioridades para el desarrollo de la red transeuropea.»

5 El artículo 2 del citado Reglamento, que lleva por título «Ámbito de aplicación», establece lo siguiente:

«1. El presente Reglamento se aplicará a la red transeuropea de transporte según se muestra en los mapas del anexo I. [...]

2. Las infraestructuras de la red transeuropea de transporte comprenden las infraestructuras del transporte ferroviario, del transporte por vías de navegación interior, del transporte por carretera, del transporte marítimo, del transporte aéreo y del transporte multimodal, según se definen en las secciones correspondientes del capítulo II.»

6 El artículo 3 del mismo Reglamento, titulado «Definiciones», tiene la siguiente redacción:

«A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) “proyecto de interés común”: cualquier proyecto realizado de conformidad con los requisitos contemplados en el presente Reglamento y en cumplimiento de lo que en él se dispone;

[...]

n) “transporte multimodal”: transporte de mercancías o de pasajeros, o de ambos, que utiliza dos o más modos de transporte;

[...]

p) “nodo urbano”: zona urbana en que las infraestructuras de transporte de la red transeuropea de transporte, por ejemplo puertos, incluidas las terminales de pasajeros, aeropuertos, estaciones de ferrocarril, plataformas logísticas y terminales de mercancías situados dentro o alrededor de una zona urbana, están conectadas con otras partes de esas infraestructuras y con las infraestructuras de tráfico regional y local;

[...]

s) “terminal de mercancías”: estructuras equipadas para el transbordo entre al menos dos modos de transporte o entre dos sistemas ferroviarios diferentes y para el almacenamiento temporal de mercancías, tales como puertos marítimos e interiores, aeropuertos y terminales ferroviarias;

[...]».

7 El artículo 4 del Reglamento n.º 1315/2003, titulado «Objetivos de la red transeuropea de transporte», establece:

«La red transeuropea de transporte reforzará la cohesión social, económica y territorial de la Unión y contribuirá a la creación de un espacio único europeo de transporte eficiente y sostenible, que aumente las ventajas para sus usuarios y respalde un crecimiento integrador. Demostrará un valor añadido europeo contribuyendo a los objetivos establecidos dentro de las cuatro categorías siguientes:

[...]

b) eficiencia, a través de:

[...]

iii) la integración óptima y la interconexión de todos los modos de transporte;

[...]

v) la utilización eficiente de las infraestructuras nuevas y de las ya existentes;

[...]

c) sostenibilidad, a través de:

[...]

- ii) la contribución a los objetivos de un transporte con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, hipocarbónico y limpio, la seguridad de abastecimiento de combustibles, la reducción de los costes externos y la protección del medio ambiente;
- iii) la promoción de un transporte con bajas emisiones de carbono, con miras a conseguir para 2050 una reducción significativa de las emisiones de CO² de acuerdo con los objetivos correspondientes de la Unión de reducción de CO²;

[...]».

- 8 El artículo 5 de este Reglamento, titulado «Una red que utilice eficientemente los recursos», dispone en su apartado 1:

«La red transeuropea de transporte se planificará, desarrollará y explotará utilizando de manera eficiente los recursos a través de las siguientes actuaciones:

- a) el desarrollo, la mejora y el mantenimiento de las infraestructuras de transporte existentes;
- b) la optimización de la integración y la interconexión de las infraestructuras;

[...]».

- 9 El artículo 6 de dicho Reglamento, con el epígrafe «Estructura de doble capa de la red transeuropea de transporte», está redactado en los siguientes términos:

«1. El desarrollo gradual de la red transeuropea de transporte se logrará en particular mediante la aplicación de una estructura de doble capa con un enfoque metodológico coherente y transparente, compuesta de una red global y de una red básica.

2. La red global consistirá en todas las infraestructuras existentes y planificadas de la red transeuropea de transporte, así como de medidas destinadas a fomentar el uso eficiente y sostenible desde el punto de vista social y medioambiental de dichas infraestructuras. Se identificará y desarrollará de conformidad con lo dispuesto en el capítulo II.

3. La red básica estará compuesta de aquellas partes de la red global que tengan la mayor importancia estratégica para lograr los objetivos de desarrollo de la red transeuropea de transporte. Se determinará y desarrollará de conformidad con lo dispuesto en el capítulo III.»

- 10 El capítulo II del Reglamento n.º 1315/2013, titulado «Red global», incluye los artículos 9 a 37. El artículo 9 de este Reglamento, titulado «Disposiciones generales», establece, en su apartado 1:

«La red global:

[...]

- c) cumplirá los requisitos para las infraestructuras de transporte establecidos en el presente capítulo;
- [...].».
- 11 El artículo 10 del citado Reglamento, con el epígrafe «Prioridades de carácter general», establece en su apartado 1:
- «Al desarrollar la red global, se dará prioridad general a las medidas necesarias para:
- [...]
- b) garantizar la integración óptima y la interoperabilidad de los modos de transporte;
- [...].».
- 12 El artículo 12 del mismo Reglamento, titulado «Requisitos de las infraestructuras de transporte», dispone en su apartado 1:
- «Las terminales de mercancías estarán conectadas con las infraestructuras de carreteras o, en su caso, de vías navegables interiores de la red global.»
- 13 El artículo 13 del Reglamento n.º 1315/2013, titulado «Prioridades para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria», tiene el siguiente tenor:
- «A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con la infraestructura ferroviaria, además de las prioridades generales establecidas en el artículo 10, se considerará prioritario lo siguiente:
- [...]
- f) si procede, conexión de la infraestructura de transporte ferroviario con la infraestructura portuaria de vías navegables interiores.»
- 14 El artículo 14 de este Reglamento, titulado «Componentes de la infraestructura», prevé en su apartado 1:
- «La infraestructura de las vías navegables interiores se compondrá en particular de los siguientes elementos:
- [...]
- e) puertos interiores, incluida la infraestructura necesaria para las operaciones de transporte en la zona portuaria;
- [...].».

- 15 El artículo 15 del citado Reglamento, titulado «Requisitos de la infraestructura de transporte», dispone en su apartado 1:

«Los Estados miembros garantizarán que los puertos interiores estén conectados con la infraestructura de carreteras o ferrocarril.»

- 16 El artículo 16 del mismo Reglamento, titulado «Prioridades para el desarrollo de la infraestructura de vías navegables interiores», tiene el siguiente tenor:

«A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con la infraestructura de las vías navegables interiores, además de las prioridades generales establecidas en el artículo 10, se considerará prioritario lo siguiente:

[...]

d) conexión de la infraestructura portuaria interior con la infraestructura de transporte ferroviario de mercancías y de transporte por carretera;

[...]».

- 17 A tenor del artículo 19 del Reglamento n.º 1315/2013, titulado «Prioridades para el desarrollo de las infraestructuras de transporte por carretera»:

«A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con las infraestructuras de transporte por carretera, además de las prioridades generales establecidas en el artículo 10 se considerarán prioritarios los siguientes elementos:

[...]

e) la reducción de la congestión viaria en las carreteras existentes.»

- 18 El artículo 28, de este Reglamento, que tiene por título «Requisitos de la infraestructura de transporte», dispone, en su apartado 1, lo siguiente:

«Los Estados miembros garantizarán, de forma justa y no discriminatoria, que:

a) los modos de transporte estén conectados en alguno de los lugares siguientes: terminales de mercancías, estaciones de pasajeros, puertos interiores, aeropuertos y puertos marítimos, a fin de permitir el transporte multimodal de pasajeros y mercancías;

[...]».

- 19 El artículo 30 de dicho Reglamento, bajo la rúbrica «Nodos urbanos», establece:

«A la hora de desarrollar la red global en los nodos urbanos, los Estados miembros procurarán, siempre que sea viable, garantizar:

a) en cuanto al transporte de viajeros: la interconexión entre las infraestructuras ferroviaria, de carreteras, de transporte aéreo y, según proceda, de navegación interior y de transporte marítimo de la red global;

b) para el transporte de mercancías: la interconexión entre las infraestructuras ferroviaria, de carreteras y, según proceda, de navegación interior, de transporte aéreo y de transporte marítimo de la red global;

[...]».

20 El artículo 38 del Reglamento n.º 1315/2013, titulado «Determinación de la red básica», establece en su apartado 1:

«La red básica, conforme aparece en los mapas del anexo I, estará compuesta de aquellas partes de la red global que tengan la máxima importancia estratégica para lograr los objetivos de la política de la red transeuropea de transporte y reflejará la evolución de la demanda de tráfico y la necesidad de transporte multimodal. [...]»

21 De los anexos I y II de dicho Reglamento se desprende que las infraestructuras portuarias del puerto de Bruselas se integran en la red básica, en el sentido del artículo 6, apartados 1 y 3, de este.

Litigio principal y cuestión prejudicial

22 Port de Bruxelles SA es responsable de la gestión, explotación y desarrollo del canal, del puerto de Bruselas, del antepuerto, de las instalaciones portuarias y de sus dependencias en la Región de Bruselas-Capital.

23 Infrabel explota la red ferroviaria belga y es propietaria de las líneas ferroviarias y de los activos necesarios o útiles para esa explotación.

24 FIF-FSI (Fonds d'Infrastructure ferroviaire) SA (en lo sucesivo, «FIF») se encarga de la gestión y valorización de los terrenos y de otras actividades comerciales relativas al desarrollo, compra, venta, gestión y financiación de inmuebles. El État belge (Estado belga) posee indirectamente todo su capital.

25 En virtud de dos Reales Decretos de 14 de junio de 2004 (*Moniteur belge* de 14 de junio de 2004, p. 51971) y de 30 de diciembre de 2004 (*Moniteur belge* de 30 de diciembre de 2004, p. 87338), Infrabel está obligada a dismantelar, a más tardar el 31 de diciembre de 2020, las instalaciones ferroviarias que se encuentran en el emplazamiento denominado «Schaerbeek-Formation» en Bruselas y a rehabilitarlo para devolverlo libre de ocupación a FIF. Esta tiene derecho a reclamar una indemnización económica en caso de que Infrabel no realice dichas obras dentro de los plazos previstos. Entre las instalaciones que deben ser dismanteladas figuran las que constituyen la única conexión ferroviaria de las instalaciones portuarias del puerto de Bruselas con la red ferroviaria belga (en lo sucesivo, «conexión ferroviaria de que se trata»).

26 El 12 de octubre de 2018, Port de Bruxelles SA demandó a Infrabel ante el tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunal de Primera Instancia Francófono de Bruselas, Bélgica), solicitando que se prohibiera a esta «realizar cualquier acto contrario a las disposiciones del Reglamento n.º 1315/2013 [...], en particular el dismantelamiento de las construcciones e instalaciones a que se refiere [dicho Reglamento] y en concreto la conexión ferroviaria [de que se trata]».

- 27 El 30 de octubre de 2018, Infrabel solicitó la intervención forzosa en el procedimiento de FIF. El Estado belga intervino voluntariamente en el procedimiento el 13 de noviembre de 2018, con el fin de que la sentencia que se dictase le fuera oponible. La Región de Bruselas-Capital y Lineas SA también intervinieron en el procedimiento en apoyo de las pretensiones de Port de Bruxelles SA.
- 28 El 14 de marzo de 2019, Port de Bruxelles SA solicitó al tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunal de Primera Instancia Francófono de Bruselas), como medida cautelar, que prohibiera a Infrabel, a la espera de la sentencia definitiva sobre el fondo del litigio, en particular, retirar del servicio y dismantelar la conexión ferroviaria de que se trata y que le ordenara mantenerla en perfecto estado de funcionamiento. Por su parte, Infrabel solicitó a ese mismo tribunal que, en el supuesto de que estimara la demanda de medidas cautelares y le impidiera ejecutar las obras previstas en el Real Decreto de 30 de diciembre de 2004, prohibiera a FIF reclamarle una indemnización hasta que se dictara sentencia sobre el fondo.
- 29 El 5 de noviembre de 2019, durante el procedimiento, FIF e Infrabel celebraron un convenio mediante el cual, en particular, aplazaron hasta el 30 de junio de 2021 la fecha en la que el dismantelamiento de la conexión ferroviaria en cuestión debía haberse llevado a buen término.
- 30 Mediante sentencia de 20 de diciembre de 2019, el tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunal de Primera Instancia Francófono de Bruselas) declaró la inadmisibilidad de la acción ejercitada por Port de Bruxelles SA, salvo en la medida en que esta invocaba la existencia de una servidumbre en apoyo de dicha acción. Por otra parte, desestimó la demanda de medidas cautelares de Port de Bruxelles SA basándose en que el compromiso asumido por Infrabel en el convenio celebrado con FIF el 5 de noviembre de 2019 bastaba para resolver provisionalmente la situación de las partes.
- 31 Port de Bruxelles SA y la Región de Bruselas-Capital interpusieron sendos recursos de apelación contra dicha sentencia ante el órgano jurisdiccional remitente, la cour d'appel de Bruxelles (Tribunal de Apelación de Bruselas, Bélgica), el cual declaró, tras comprobar que ni Port de Bruxelles SA ni la Región de Bruselas-Capital se habían dirigido, en apelación, con arreglo a las normas procesales nacionales, ni contra el Estado belga ni contra FIF, que estas dos últimas debían quedar excluidas del procedimiento. Por otra parte, de la parte dispositiva de la petición de decisión prejudicial se desprende que el órgano jurisdiccional remitente ha acumulado los dos procedimientos pendientes ante él.
- 32 El órgano jurisdiccional remitente se pregunta si Port de Bruxelles SA tiene derecho a invocar ante los órganos jurisdiccionales belgas un derecho subjetivo derivado del artículo 15 del Reglamento n.º 1315/2013. Expone que, según la interpretación de esta disposición propugnada por Port de Bruxelles SA, dicho artículo impone a los Estados miembros, por una parte, una obligación positiva, consistente en establecer un sistema en el que las infraestructuras de transporte estén interconectadas y en el que los Estados miembros disponen de una facultad de apreciación, y, por otra parte, una obligación negativa, que les prohíbe actuar de manera contraria a los objetivos de dicho Reglamento, especialmente atentando contra la integridad de las infraestructuras de transporte existentes.

- 33 Infrabel sostiene que dicho artículo 15 no puede interpretarse en el sentido propugnado por Port de Bruxelles SA. En efecto, según el tenor de la citada disposición, en particular, en su versión en lengua francesa, los puertos interiores deben estar conectados, bien con la infraestructura de transporte por carretera, bien con la infraestructura de transporte ferroviario, ya que esta versión lingüística utiliza la conjunción «o».
- 34 A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente señala que la versión en lengua neerlandesa del artículo 15, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013 no emplea la conjunción «o», sino «y». De ello deduce que la interpretación literal de esta disposición no es suficiente para determinar su significado exacto.
- 35 Según dicho órgano jurisdiccional, la referida disposición puede ser objeto de dos interpretaciones opuestas. En efecto, del artículo 3, letra n), y del artículo 28, apartado 1, de dicho Reglamento podría deducirse que la conexión de una infraestructura de transporte por vías navegables, como un puerto interior, con un único tipo diferente de infraestructuras de transporte basta para que se cumpla la obligación y que, en el presente asunto, Port de Bruxelles SA debería conformarse con la conexión de sus infraestructuras portuarias con las infraestructuras de transporte por carretera.
- 36 Sin embargo, cabe sostener una interpretación distinta del artículo 15 del Reglamento. En efecto, de los compromisos de la Comisión contenidos en su Libro Blanco, mencionado en particular en el considerando 31 del mismo Reglamento, así como del propio Reglamento n.º 1315/2013 se desprende que los objetivos de este último son de dos tipos, a saber, reforzar la competitividad de los transportes y reducir en al menos un 60 % de aquí al 2050 las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por los transportes respecto a los niveles de 1990. Además, una interpretación del artículo 15 del ese Reglamento en el sentido de que prohíbe el desmantelamiento de una conexión ferroviaria en circunstancias como las del caso de autos podría basarse, en particular, en los artículos 5, 10 y 16 del referido Reglamento, así como en las orientaciones expuestas en sus considerandos 7 y 8.
- 37 En estas circunstancias, la cour d'appel de Bruxelles (Tribunal de Apelación de Bruselas) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«Cuando un puerto interior —que forme parte de la red básica— ya esté conectado con las carreteras y ferrocarriles, ¿impone el artículo 15 del Reglamento [n.º 1315/2013], considerado aisladamente o en relación con otras disposiciones de dicho Reglamento, la obligación de conservar y mantener estas dos conexiones o la obligación de abstenerse de suprimir una de ellas, aunque sea como consecuencia de la falta de mantenimiento?»

Procedimiento ante el Tribunal de Justicia

- 38 El órgano jurisdiccional remitente solicitó, sobre la base del artículo 105, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, que el presente asunto se tramitara mediante el procedimiento acelerado. En apoyo de esta solicitud alegó que, para garantizar la efectividad de la presente sentencia, ha prohibido a Infrabel desmantelar la conexión ferroviaria de que se trata hasta que se dicte una nueva resolución sobre el asunto, después de recibir la respuesta del Tribunal de Justicia a la cuestión prejudicial planteada. Pues bien, esta misma sociedad está obligada, en principio, a partir del 1 de julio de 2021, a pagar a FIF una indemnización debido, precisamente, a la demora en el desmantelamiento de dicho servicio.

- 39 El artículo 105, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento establece que, a instancia del órgano jurisdiccional remitente o, excepcionalmente, de oficio, el Presidente del Tribunal de Justicia podrá, tras oír al Juez Ponente y al Abogado General, decidir tramitar una petición de decisión prejudicial mediante un procedimiento acelerado cuando la naturaleza del asunto exija resolverlo en breve plazo.
- 40 Ha de recordarse que tal procedimiento acelerado constituye un instrumento procesal destinado a dar respuesta a una situación de extraordinaria urgencia [sentencia de 22 de marzo de 2022, Prokurator Generalny y otros (Sala Disciplinaria del Tribunal Supremo — Nombramiento), C-508/19, EU:C:2022:201, apartado 37].
- 41 En el presente asunto, el Presidente del Tribunal de Justicia decidió, el 4 de mayo de 2021, tras oír al Juez Ponente y al Abogado General, que no procedía acceder a la solicitud mencionada en el apartado 38 de la presente sentencia.
- 42 En efecto, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, los simples intereses económicos, por importantes y legítimos que sean, no pueden justificar por sí solos el recurso a un procedimiento acelerado (sentencia de 11 de noviembre de 2021, Energieversorgungscenter Dresden-Wilschdorf, C-938/19, EU:C:2021:908, apartado 45 y jurisprudencia citada).
- 43 Por otra parte, incluso en el supuesto de que el presente asunto se tramitara mediante el procedimiento acelerado, la respuesta del Tribunal de Justicia a la cuestión prejudicial planteada no podría, en ningún caso, producirse antes del 30 de junio de 2021.
- 44 Mediante resolución de ese mismo día, el Presidente del Tribunal de Justicia decidió, no obstante, que la información transmitida por el órgano jurisdiccional remitente justificaba la tramitación del asunto con carácter prioritario, con arreglo al artículo 53, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento.

Sobre la admisibilidad de la petición de decisión prejudicial

- 45 En sus observaciones escritas, Infrabel sostiene, en esencia, que Port de Bruxelles SA no puede, en ningún caso, invocar en su beneficio, en el marco del litigio principal, el artículo 15, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013, puesto que esta disposición reconoce a los Estados miembros un margen de apreciación para su aplicación. A su juicio, la existencia de tal margen de apreciación impide que, a falta de medidas de aplicación adoptadas por el Estado miembro de que se trata, un particular pueda invocar directamente derechos derivados de dicha disposición.
- 46 En la medida en que esta alegación debe entenderse en el sentido de que con ella Infrabel cuestiona la pertinencia de la cuestión prejudicial para la resolución del litigio principal y, por tanto, la admisibilidad de la petición de decisión prejudicial no puede prosperar.
- 47 En efecto, por una parte, procede recordar que, en virtud del artículo 288 TFUE, párrafo segundo, el Reglamento es obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro. Así pues, en razón de su propia índole y de su función en el sistema de las fuentes del Derecho de la Unión, las disposiciones de los reglamentos tienen, por regla general, un efecto inmediato en los ordenamientos jurídicos nacionales, sin necesidad de que las autoridades nacionales adopten medidas de aplicación (sentencia de 22 de enero de 2020, Ursa Major Services, C-814/18, EU:C:2020:27 apartado 33).

48 Por otra parte, la cuestión de si el artículo 15, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013 se opone, en principio, a la supresión de la conexión ferroviaria de un puerto interior en circunstancias como las del litigio principal o si reconoce a los Estados miembros un margen de apreciación en la materia, constituye precisamente el objeto de la cuestión prejudicial, de modo que no es posible cuestionar el carácter admisible de la petición de decisión prejudicial por el motivo invocado por Infrabel.

Sobre la cuestión prejudicial

49 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 15, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013 debe interpretarse en el sentido de que, cuando un puerto interior que forma parte de la red básica con arreglo a los artículos 6, apartados 1 y 3, y 38 de dicho Reglamento dispone de conexiones tanto a infraestructuras de transporte por carretera como a infraestructuras de transporte ferroviario, se opone a la supresión de uno de esos dos tipos de conexiones.

50 A este respecto, procede señalar, con carácter preliminar, que, si bien el artículo 15, apartado 1, del referido Reglamento dispone que los Estados miembros garantizarán que los puertos interiores estén conectados con la infraestructura de carreteras o ferrocarril y concierne, por tanto, a los puertos interiores, la cuestión prejudicial se refiere a la interpretación de dicha disposición en circunstancias en las que tales puertos —como el puerto de Bruselas—, forman parte de la red básica en el sentido de ese mismo Reglamento.

51 Pues bien, dicho artículo 15 figura en el capítulo II del Reglamento n.º 1315/2013, relativo, según su título, a la red global, a la que se refiere el artículo 6, apartado 2, de dicho Reglamento. Como se desprende del artículo 6, apartado 3, y del artículo 38, apartado 1, del citado Reglamento, la red básica estará compuesta por aquellas partes de la red global que tengan la mayor importancia estratégica para lograr los objetivos de desarrollo de la red transeuropea de transporte.

52 Si bien es innegable que de estas últimas disposiciones resulta que el artículo 15, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013 es aplicable en el caso de un puerto interior de la red básica, no es menos cierto que es aplicable con carácter más general a todo puerto interior de la red global, independientemente de que forme parte o no más concretamente de la red básica.

53 Por consiguiente, procede examinar la cuestión prejudicial planteada en la medida en que se refiere a un puerto interior que forma parte de la red global, en el sentido del artículo 6, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 1315/2013, y que ya dispone de conexiones tanto a infraestructuras de transporte por carretera como a infraestructuras de transporte ferroviario.

54 Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, para interpretar una disposición del Derecho de la Unión, debe tenerse en cuenta no solo su tenor, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte [sentencia de 28 de enero de 2020, Comisión/Italia (Directiva de lucha contra la morosidad), C-122/18, EU:C:2020:27, apartado 39 y jurisprudencia citada].

55 Por lo que respecta, en primer lugar, al tenor del artículo 15, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013, procede señalar que, como han puesto de relieve fundamentalmente el órgano jurisdiccional remitente y el Gobierno belga respectivamente, las versiones en lengua neerlandesa y búlgara de esta disposición utilizan, entre los términos «infraestructuras de carreteras» y el

término «ferrocarril», la conjunción «y», lo que induce a pensar que los Estados miembros están obligados a velar por que los puertos conserven las conexiones existentes que los unan a infraestructuras de transporte tanto por carretera como por ferrocarril. En cambio, en particular, en alemán, griego, inglés, francés, irlandés, italiano, lituano, húngaro y esloveno, se utiliza la conjunción «o».

- 56 En este contexto, procede recordar que, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, las diversas versiones lingüísticas de una disposición del Derecho de la Unión son auténticas por igual y no se le puede reconocer carácter prioritario a una de estas frente a las otras, puesto que las disposiciones del Derecho de la Unión deben ser interpretadas y aplicadas de modo uniforme, a la luz de las versiones en todas las lenguas de la Unión (véase, en particular, la sentencia de 6 de octubre de 2021, *Conorzio Italian Management y Catania Multiservizi*, C-561/19, EU:C:2021:799, apartados 42 y 43 y jurisprudencia citada).
- 57 Así, en caso de divergencia entre las diversas versiones lingüísticas de un acto de la Unión, la disposición de que se trate debe interpretarse en función del contexto y de la finalidad de la normativa en que se integra (véase, en este sentido, la sentencia de 28 de abril de 2022, *Yieh United Steel/Comisión*, C-79/20 P, EU:C:2022:305, apartado 99 y jurisprudencia citada).
- 58 Pues bien, en el caso de autos, procede señalar que el tenor del artículo 15, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013 no permite determinar, por sí solo, si, en el caso de un puerto interior incluido en la red global que ya dispone de conexiones tanto a infraestructuras de transporte por carretera como a infraestructuras de transporte ferroviario, el Estado miembro en cuestión puede suprimir una de esas dos conexiones y preservar únicamente la otra, ya que la obligación del Estado miembro interesado, prevista en esa disposición, de garantizar que el puerto interior de que se trate esté conectado «con la infraestructura de carreteras o ferrocarril» puede incluso entenderse en el sentido de que dicho Estado miembro debe prestar especial atención a una u otra de estas dos conexiones, en función de sus necesidades, en particular, en materia de mantenimiento.
- 59 Por lo que respecta, en segundo lugar, al contexto en el que se inscribe el artículo 15, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013, debe señalarse que, como prevé su artículo 1, apartado 1, dicho Reglamento tiene por objeto establecer «orientaciones para el desarrollo de una red transeuropea de transporte con una estructura de doble capa, consistente en la red global, y la red básica, que se establece sobre la red global».
- 60 Del artículo 10, apartado 1, letra b), del mismo Reglamento, que forma parte del capítulo II relativo a la red global, se desprende que, al desarrollar la red global, se dará prioridad general, entre otras, a las medidas necesarias para garantizar, en particular, la integración óptima y la interoperabilidad de los modos de transporte.
- 61 Las disposiciones del capítulo II del Reglamento n.º 1315/2013, a excepción de sus artículos 9 y 10, se agrupan en siete secciones, entre ellas la sección 1, relativa a la infraestructura de transporte ferroviario, la sección 2, relativa a la infraestructura de vías navegables interiores, que comprende el artículo 15, al que se refiere la cuestión prejudicial, la sección 3, relativa a las infraestructuras de transporte por carretera, la sección 6, relativa a las infraestructuras de transporte multimodal y, por último, la sección 7, que recoge disposiciones comunes.

- 62 Por lo que respecta a la infraestructura de transporte ferroviario, el artículo 12, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013 establece que las terminales de mercancías estarán conectadas con las infraestructuras de carreteras o, en su caso, de vías navegables interiores de la red global.
- 63 Además, del artículo 13, letra f), de dicho Reglamento se desprende que, a la hora de promover proyectos de interés común relacionados con la infraestructura ferroviaria, se considerará prioritaria, si procede, a la conexión de la infraestructura de transporte ferroviario con la infraestructura portuaria de vías navegables interiores.
- 64 Asimismo, en lo que atañe a las infraestructuras de transporte por vías navegables interiores, el artículo 16, letra d), del citado Reglamento establece que, a la hora de promover proyectos de interés común relacionados con la infraestructura de las vías navegables interiores, se considerará prioritaria, en particular, la conexión de la infraestructura portuaria interior con la infraestructura de transporte ferroviario de mercancías y de transporte por carretera.
- 65 En cuanto a la infraestructura de transporte por carretera, el artículo 19, letra e), del mismo Reglamento dispone que, a la hora de promover proyectos de interés común relacionados con dichas infraestructuras, se considerará prioritaria, en particular, la reducción de la congestión viaria en las carreteras existentes.
- 66 Por lo que se refiere a las infraestructuras de transporte multimodal, en el sentido del artículo 3, letra n), del Reglamento n.º 1315/2013, el artículo 28, apartado 1, letra a), de este prevé que los Estados miembros garantizarán, de forma justa y no discriminatoria, que los medios de transporte estén conectados en alguno de los lugares siguientes: terminales de carga, estaciones de pasajeros, puertos interiores, aeropuertos y puertos marítimos, a fin de permitir el transporte multimodal de pasajeros y mercancías.
- 67 También debe mencionarse, entre las disposiciones comunes, el artículo 30 del Reglamento n.º 1315/2013, relativo a los nodos urbanos, definidos en el artículo 3, letra p), de este.
- 68 Del citado artículo 30, letras a) y b), resulta que, a la hora de desarrollar la red global en los nodos urbanos, los Estados miembros procurarán, siempre que sea viable, garantizar la interconexión entre, en particular, las infraestructuras ferroviarias, de carreteras y, según proceda, de navegación interior, tanto para el transporte de viajeros como para el transporte de mercancías.
- 69 Así, de las disposiciones mencionadas en los apartados 59 a 68 de la presente sentencia puede deducirse que, si bien el Reglamento n.º 1315/2013 no impone a los Estados miembros una obligación de resultado destinada a garantizar, en todos los casos, la conexión de los puertos interiores incluidos en la red global tanto a las infraestructuras de transporte por carretera como a las infraestructuras de transporte ferroviario, este Reglamento preconiza el establecimiento, en la medida de lo posible, de varias conexiones de tales puertos con otros tipos de infraestructuras de transporte.
- 70 Además, debe señalarse que tanto los considerandos 7 y 8 del referido Reglamento como los artículos 4, letra b), inciso v), 5, apartado 1, letra a), y 6, apartado 2, del mismo Reglamento establecen una distinción entre las infraestructuras «existentes» y las infraestructuras «nuevas» o «planificadas». Esta distinción aboga en favor de un reflejo de esta en la definición del alcance de las obligaciones de los Estados miembros.

- 71 El análisis del contexto en el que se inserta el artículo 15, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013 lleva, por tanto, a considerar que esta disposición debe interpretarse en el sentido de que, en principio, se opone a la supresión, por lo que respecta a un puerto interior que ya dispone de conexiones tanto a infraestructuras de transporte por carretera como a infraestructuras de transporte ferroviario, de su conexión a uno de esos dos tipos de infraestructuras.
- 72 En tercer lugar, procede señalar que la consideración de los objetivos de la red europea de transporte, tal como resultan del artículo 4 del Reglamento n.º 1315/2013, corrobora tal interpretación del artículo 15, apartado 1, de dicho Reglamento.
- 73 En efecto, en primer lugar, el artículo 4, letra b), inciso iii), de dicho Reglamento establece que la red transeuropea de transporte contribuirá al objetivo de eficiencia a través de la integración óptima y la interconexión de todos los modos de transporte.
- 74 En el mismo sentido, el artículo 5, apartado 1, del mismo Reglamento dispone en las letras a) y b) de ese mismo apartado respectivamente, que la red transeuropea se planificará, desarrollará y explotará utilizando de manera eficiente los recursos a través de las siguientes actuaciones, por una parte, el desarrollo, la mejora y el mantenimiento de las infraestructuras de transporte existentes y, por otra parte, la optimización de la integración y la interconexión de las infraestructuras.
- 75 En segundo lugar, por lo que respecta, en particular, a la conexión de un puerto interior con las infraestructuras de transporte ferroviario, debe tenerse en cuenta el objetivo de sostenibilidad, enunciado en el artículo 4, letra c), del Reglamento n.º 1315/2013, interpretado a la luz del considerando 31 de dicho Reglamento. De ello se desprende que la red transeuropea de transporte pretende contribuir a la consecución de este objetivo, en particular, mediante la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, dando preferencia a sistemas de transporte con bajas emisiones de carbono.
- 76 Pues bien, como ha observado el Abogado General en los puntos 63 y 64 de sus conclusiones, el transporte ferroviario forma parte de tales sistemas de transporte, razón por la cual el Libro Blanco de la Comisión, al que se refiere el considerando 31 del citado Reglamento, fomenta su utilización.
- 77 En tercer lugar, el mantenimiento de la conexión con la infraestructura de transporte ferroviario de que disfruta un puerto interior, al favorecer el recurso al transporte ferroviario en vez de por carretera, contribuye también al objetivo de la reducción de la congestión viaria en las carreteras, que constituye una de las prioridades para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, como se desprende del artículo 19, letra e), del Reglamento n.º 1315/2013.
- 78 Dicho esto, habida cuenta de los objetivos perseguidos por el Reglamento n.º 1315/2013, en particular en materia medioambiental, de seguridad del tráfico y de ordenación del territorio, pueden existir circunstancias excepcionales que justifiquen, *a priori*, la supresión de la conexión de un puerto interior con las infraestructuras de transporte por carretera o ferroviario, sin que el artículo 15, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013 se oponga a ello.
- 79 A este respecto, debe precisarse que la sustitución de esa conexión existente por una nueva conexión con el mismo tipo de infraestructura, puesta en funcionamiento al mismo tiempo que se suprime la conexión a la que sustituye, no puede considerarse una supresión de la conexión del puerto interior de que se trata a dicha infraestructura.

- 80 En cuanto a los motivos que pueden justificar, con carácter excepcional, la supresión, sin sustitución, de la conexión de un puerto interior a las infraestructuras de transporte por carretera o ferroviario, basta señalar, en el caso de autos, a la vista de las alegaciones expuestas en las observaciones escritas presentadas ante el Tribunal de Justicia, que no puede constituir tal motivo el riesgo que presenta esa conexión para la seguridad de los transportes cuando ese riesgo resulta de una falta de mantenimiento de las infraestructuras de transporte en cuestión por parte de las autoridades responsables del Estado miembro de que se trate.
- 81 Del mismo modo, como señaló en esencia el Abogado General en el punto 71 de sus conclusiones, no pueden justificar la supresión de esa conexión razones relativas al valor de los terrenos ocupados por una conexión de un puerto interior con las infraestructuras de transporte por carretera o ferroviario y a la posible utilización de esos terrenos de una manera económicamente más ventajosa.
- 82 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 15, apartado 1, del Reglamento n.º 1315/2013 debe interpretarse en el sentido de que, cuando un puerto interior que forma parte de la red global con arreglo al artículo 6, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento dispone de conexiones tanto a infraestructuras de transporte por carretera como a infraestructuras de transporte ferroviario, se opone, salvo en circunstancias excepcionales, a la supresión de uno de esos dos tipos de conexiones. La falta de mantenimiento de la conexión de que se trate, derivada del incumplimiento de dicha disposición, o la valorización económica de los terrenos ocupados por dichas infraestructuras no constituyen tales circunstancias.

Costas

- 83 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Quinta) declara:

El artículo 15, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE, debe interpretarse en el sentido de que, cuando un puerto interior que forma parte de la red global con arreglo al artículo 6, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento dispone de conexiones tanto a infraestructuras de transporte por carretera como a infraestructuras de transporte ferroviario, se opone, salvo en circunstancias excepcionales, a la supresión de uno de esos dos tipos de conexiones. La falta de mantenimiento de la conexión de que se trate, derivada del incumplimiento de dicha disposición, o la valorización económica de los terrenos ocupados por dichas infraestructuras no constituyen tales circunstancias.

Firmas