



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (viies koda)

16. juuni 2022*

Eelotsusetaotlus – Üleeuroopaline transpordivõrk – Määrus (EL) nr 1315/2013 – Artikli 15 lõige 1 – Siseveetransporditaristu – Siseveesadamad – Liikmesriigi kohustus ühendada siseveesadamad maantee- ja raudteetransporditaristuga – Ühenduse kaotamine ühe kaudu neist kahest transporditaristu liigist – Tingimused

Kohtuasjas C-229/21,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel cour d'appel de Bruxelles'i (Brüsseli apellatsioonikohus, Belgia) 23. märtsi 2021. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 9. aprillil 2021, menetluses

Port de Bruxelles SA,

Région de Bruxelles-Capitale

versus

Infrabel SA,

menetluses osalesid:

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

État belge,

Région de Bruxelles-Capitale,

Port de Bruxelles SA,

Lineas SA,

EUROOPA KOHUS (viies koda),

koosseisus: koja president E. Regan, kohtunikud I. Jarukaitis, M. Ilešič, D. Gratsias (ettekandja) ja Z. Csehi,

kohtujurist: J. Richard de la Tour,

* Kohtumenetluse keel: prantsuse.

kohtusekretär: ametnik C. Di Bella,

arvestades kirjalikku menetlust ja 19. jaanuari 2022. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- Port de Bruxelles SA, esindajad: *avocats* B. De Beys ja L. Depré,
- Région de Bruxelles-Capitale, esindajad: *avocats* B. Cambier ja T. Cambier,
- Infrabel SA, esindajad: *avocats* M. Baetens-Spetschinsky ja P.-M. Louis,
- Belgia valitsus, esindajad: S. Baeyens, P. Cottin ja C. Pochet, keda abistasid *avocats* T. Eyskens, P. J. Geysens ja A. Vandeburie,
- Euroopa Komisjon, esindajad: S. L. Kaléda, C. Vrignon ja G. Wilms,

olles 31. märtsi 2022. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määruse (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT 2013, L 348, lk 1) artikli 15 lõike 1 tõlgendamist.
- 2 Taotlus on esitatud kahes kohtuvaidluses, millest esimese pooled on Port de Bruxelles SA ja Belgia raudteetaristu haldaja Infrabel SA ning teise pooled on Région de Bruxelles-Capitale (pealinna Brüsseli piirkond, Belgia) ja Infrabel, ning nende vaidluste ese on Port de Bruxelles SA taotlus kohustada Infrabeli hoidma heas töökorras ainsat Brüsseli sadama (Belgia) raudteeühendust Belgia raudteevõrguga.

Õiguslik raamistik

- 3 Määruse nr 1315/2013 põhjendused 7, 8 ja 31 on järgmised:
 - „(7) Üleeuroopaline transpordivõrk koosneb suures ulatuses olemasolevast taristust. Üleeuroopalise transpordivõrgu uue poliitika eesmärkide täielikuks saavutamiseks tuleks määrusega kehtestada ühtsed taristunõuded, mida tuleb üleeuroopalise transpordivõrgu taristu puhul järgida.
 - (8) Üleeuroopalist transpordivõrku tuleks arendada uue transporditaristu loomise, olemasoleva taristu taastamise ja ajakohastamise ning selle ressursitõhusat kasutamist edendavate meetmete abil. Erijuhtudel on vajalik raudteetaristu taastamine, kui minevikus ei ole seda regulaarselt hooldatud. Taastamine on protsess, mille tulemusena saavutatakse olemasoleva raudteetaristu rajatiste algsed ehitusparameetrid koos selle kvaliteedi pikaajalise paranemisega võrreldes praegusega, kooskõlas käesoleva määruse nõuete ja sätetega.

[...]

(31) Üleeuroopaline transpordivõrk peaks tänu oma suurusele olema aluseks uute tehnoloogialahenduste ja innovatsiooni ulatuslikule kasutamisele, mis võib näiteks aidata suurendada Euroopa transpordisektori üldist tõhusust ja vähendada selle CO₂-jalajälge. See aitab saavutada Euroopa 2020. aasta strateegia eesmärgi ja [Euroopa Komisjoni 1. juuli 2011. aasta] valges raamatus [„Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ (COM(2011) 144 (lõplik/2))] püstitatud eesmärki vähendada kasvuhoonegaaside heiteid 2050. aastaks 60% (võrreldes 1990. aasta tasemetega) ning samal ajal parandada liidu varustatust kütusega. [...].“

4 Selle määruse artikli 1 „Reguleerimisese“ lõigetes 1–3 on sätestatud:

„1. Käesoleva määrusega kehtestatakse suunised, millega arendatakse üleeuroopalist transpordivõrku, mis koosneb kahetasandilisest struktuurist, mis hõlmab üldvõrku ja põhivõrku, millest viimane luuakse üldvõrgu baasil.

2. Käesolevas määruses määratakse kindlaks ühishuviprojektid ja üksikasjalikud nõuded, mida peab üleeuroopalise transpordivõrgu taristu haldamiseks täitma.

3. Käesolevas määruses kehtestatakse üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise prioriteedid.“

5 Määruse artiklis 2 „Reguleerimisala“ on sätestatud:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse üleeuroopalise transpordivõrgu suhtes nagu see on ära toodud I lisas sisalduvatel kaartidel. [...]

2. Üleeuroopalise transpordivõrgu taristu koosneb raudtee-, sisevee-, maantee-, mere-, lennu- ja mitmeliigilise transpordi taristutest, nagu see on kindlaks määratud II peatüki vastavates jagudes.“

6 Määruse artikkel 3 „Mõisted“ on sõnastatud järgmiselt:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) „ühishuviprojekt“ – projekt, mis viiakse läbi vastavalt käesolevas määruses sätestatud nõuetele ja kooskõlas selle sätetega;

[...]

n) „mitmeliigiline transport“ – reisijate- või kaubavedu või mõlema vedu vähemalt kahe transpordiliigiga;

[...]

p) „linnatranspordisõlm“ – linnapiirkond, sealhulgas üleeuroopalise transpordivõrgu transporditaristu, nagu sadamad ja nende reisijate terminalid, lennujaamad, raudteejaamad, logistikaplatvormid ning kaubaterminalid, mis asuvad linnapiirkonnas ja selle ümbruses ning on ühendatud muude selle taristu osadega ning piirkondliku ja kohaliku liikluse taristuga;

[...]

- s) „kaubaterminal“ – rajatis, mis on varustatud vähemalt kahe transpordiliigi või kahe erineva raudteesüsteemi vahel ümberlaadimist ja kauba ajutist ladustamist võimaldavate seadeldistega, nt sadama-, siseveesadama-, lennujaama- ning raudtee/maanteeterminalid;

[...]“.

- 7 Määruse nr 1315/2003 artiklis 4 „Üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärgid“ on ette nähtud:

„Üleeuroopaline transpordivõrk tugevdab liidu sotsiaalset, majanduslikku ja territoriaalset ühtekuuluvust ning aitab luua Euroopa ühtset transpordipiirkonda, mis on tõhus ja jätkusuutlik, toob suuremat kasu selle kasutajatele ja toetab kaasavat majanduskasvu. [Üleeuroopaline transpordivõrk] peab pakkuma Euroopa jaoks lisaväärtust, aidates saavutada järgmises neljas valdkonnas kehtestatud eesmäärke:

[...]

- b) tõhusus, mida aitab saavutada:

[...]

- iii) kõikide transpordiliikide optimaalne integreerimine ja omavaheline ühendamine;

[...]

- v) uue ja olemasoleva taristu tõhus kasutamine;

[...]

- c) säästlikkus, mida aitab saavutada:

[...]

- ii) panustamine vähese kasvuhoonegaaside heitega, vähese CO₂-heitega ja keskkonnasõbraliku transpordi, kütusega varustatuse, väliskulude vähendamise ja keskkonnakaitse eesmärkidesse;

- iii) vähese CO₂-heitega transpordi edendamine eesmärgiga vähendada vastavalt liidu CO₂-heite vähendamise eesmärkidele 2050. aastaks märkimisväärselt CO₂-heidet;

[...]“.

- 8 Määruse artikli 5 „Ressursitõhus võrk“ lõikes 1 on sätestatud:

„Üleeuroopalist transpordivõrku planeeritakse, arendatakse ja käitatakse ressursitõhusalt järgmiste meetmete abil:

- a) olemasoleva transporditaristu arendamine, täiustamine ja hooldamine;

- b) taristute optimaalne integreerimine ja omavaheline ühendamine;

[...]“.

- 9 Määruse artikkel 6 „Üleeuroopalise transpordivõrgu kahetasandiline struktuur“ on sõnastatud järgmiselt:

„1. Üleeuroopalist transpordivõrku arendatakse järk-järgult, eelkõige rakendades sidusa ja läbipaistva meetodilise lähenemisviisi abil selle võrgu kahetasandilist struktuuri, mis koosneb üld- ja põhivõrgust.

2. Üldvõrk koosneb üleeuroopalise transpordivõrgu kõigist olemasolevatest ja planeeritavatest transporditaristutest ning hõlmab kõnealuse taristu tõhusat, sotsiaalselt ja ökoloogiliselt jätkusuutlikku kasutamist edendavaid meetmeid. See määratletakse ja seda arendatakse II peatüki kohaselt.

3. Põhivõrk koosneb üldvõrgu neist osadest, mis on üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise eesmärkide saavutamiseks strateegiliselt kõige tähtsamad. See määratakse kindlaks ja seda arendatakse III peatüki kohaselt.“

- 10 Määruse nr 1315/2013 II peatükk „Üldvõrk“ sisaldab artikleid 9–37. Määruse artikli 9 „Üldsätted“ lõikes 1 on sätestatud:

„Üldvõrk peab:

[...]

c) vastama käesolevas peatükis sätestatud transporditaristutele esitatavate[le] nõuete[le];

[...]“.

- 11 Määruse artikli 10 „Üldised prioriteedid“ lõikes 1 on sätestatud:

„Üldvõrgu arendamisel seatakse üldiseks prioriteediks meetmed, mis on vajalikud, et:

[...]

b) tagada transpordiliikide optimaalne integreerimine ja koostalitlusvõime;

[...]“.

- 12 Määruse artikli 12 „Transporditaristule esitatavad nõuded“ lõikes 1 on sätestatud:

„Kaubaterminalid on ühendatud üldvõrgu maantee- või võimalusel siseveeteetaristuga.“

- 13 Määruse nr 1315/2013 artikkel 13 „Raudteetaristu arendamise prioriteedid“ on sõnastatud järgmiselt:

„Raudteetaristuga seotud ühishuviprojektide edendamisel ja lisaks artiklis 10 sätestatud üldistele prioriteetidele käsitatakse prioriteetsena järgmist:

[...]

f) raudteetransporditaristu ühendamine siseveesadamataristuga, kui see on asjakohane.“

14 Selle määruse artikli 14 „Taristu osad“ lõikes 1 on ette nähtud:

„Siseveeteede taristu koosneb eelkõige järgmisest:

[...]

e) siseveesadamad, sealhulgas sadamaalal transporditoimingute tegemiseks vajalik taristu;

[...]“.

15 Määruse artikli 15 „Transporditaristule esitatavad nõuded“ lõikes 1 on sätestatud:

„Liikmesriigid tagavad, et siseveesadamad on ühendatud maantee- või raudteetaristuga.“

16 Määruse artikkel 16 „Siseveeteetaristu arendamise prioriteedid“ on sõnastatud nii:

„Siseveeteetaristuga seotud ühishuviprojektide edendamisel ja lisaks artiklis 10 sätestatud üldistele prioriteetidele käsitatakse prioriteetsena järgmist:

[...]

d) siseveesadamataristu ühendamine raudteekaubaveo- ja maanteetransporditaristuga;

[...]“.

17 Määruse nr 1315/2013 artiklis 19 „Maanteetaristu arendamise prioriteedid“ on sätestatud:

„Maanteetaristuga seotud ühishuviprojektide edendamisel ja lisaks artiklis 10 sätestatud üldistele prioriteetidele käsitatakse prioriteetsena järgmist:

[...]

e) liiklusummikute vähendamine praegustel teedel.“

18 Määruse artikli 28 „Transporditaristule esitatavad nõuded“ lõikes 1 on sätestatud:

„Liikmesriigid tagavad õiglasel ja mittediskrimineerival viisil, et:

a) transpordiliigid ühendatakse mõne järgmise kohaga: kaubaterminalid, reisijaamad, siseveesadamad, lennujaamad ja meresadamad, et tagada mitmeliigiline reisijate- ja kaubavedu;

[...]“.

19 Määruse artiklis 30 „Linnatranspordisõlmed“ on ette nähtud:

„Liikmesriikide eesmärk üldvõrgu arendamisel linnatranspordisõlmedes on võimaluse korral tagada:

- a) reisijateveo puhul: üldvõrgu raudtee-, maantee-, lennu- ning vajaduse korral sisevee- ja meretransporditaristu omavaheline ühendamine;
- b) kaubaveo puhul: üldvõrgu raudtee-, maantee- ning vajaduse korral sisevee-, lennu- ja mere-taristu omavaheline ühendamine;

[...]“.

20 Määruse nr 1315/2013 artikli 38 „Põhivõrgu tunnused“ lõikes 1 on sätestatud:

„I lisas sisalduvatel kaartidel näidatud põhivõrk koosneb nendest üldvõrgu osadest, mis on üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika eesmärkide saavutamiseks strateegiliselt kõige olulisemad, ning järgib liiklusnõudluse kasvu ja vajadust mitmeliigilise transpordi järele. [...]“.

21 Selle määruse I ja II lisast nähtub, et Brüsseli sadama taristu on osa põhivõrgust selle määruse artikli 6 lõigete 1 ja 3 tähenduses.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

22 Port de Bruxelles SA vastutab kanali, Brüsseli sadama, välissadama, sadamarajatiste ja nende allüksuste haldamise, toimimise ja arendamise eest pealinna Brüsseli piirkonnas.

23 Infrabel käitab Belgia raudteevõrku ning talle kuuluvad raudteerööpad ja -harud ning selliseks käitamiseks vajalikud või kasulikud varad.

24 FIF-FSI (Fonds d'Infrastructure Ferroviaire) SA (raudteetaristufond, edaspidi „FIF“) vastutab maa haldamise ja hindamise ning muu äritegevuse eest kinnisvara arendamise, ostu ja müügi, haldamise ja rahastamise valdkonnas. Kogu selle kapital kuulub kaudselt Belgia riigile (État belge).

25 Kaks kuninglikku dekreeti 14. juunist 2004 (*Moniteur belge*, 14.6.2004, lk 51971) ja 30. detsembrist 2004 (*Moniteur belge*, 30.12.2004, lk 87338) kohustavad ettevõtjat Infrabel demonteerima Brüsselis Schaerbeek-Formationi territooriumil asuvad raudteerajatised hiljemalt 31. detsembriks 2020 ja taastama territooriumi algse seisundi, nii et selle saaks rajatistest vabana anda üle FIFile. Viimasel on õigus nõuda rahalist hüvitist, kui Infrabel ei teosta neid töid ette nähtud tähtaja jooksul. Demonteerimisele kuuluvate rajatiste hulgas on sellised, mis kujutavad endast Brüsseli sadama sadamarajatiste ainsat raudteeühendust Belgia raudteevõrguga (edaspidi „kõnealune raudteeühendus“).

26 Port de Bruxelles SA esitas 12. oktoobril 2018 Infrabeli vastu kaebuse tribunal de première instance francophone de Bruxelles'ile (Brüsseli prantsuskeelne esimese astme kohus, Belgia), et keelata Infrabelil „kõik[...] toimingud, mis on vastuolus määrusega nr 1315/2013 [...], sealhulgas kõikide[selles] määruses nimetatud ehitiste ja rajatiste [ja eelkõige kõnealuse raudteeühenduse] demonteerimise toimingud [...]“.

- 27 Infrabel esitas 30. oktoobril 2018 taotluse FIFi sundkorras menetlusse kaasamiseks. État belge (edaspidi „Belgia Kuningriik“) astus 13. novembril 2018 vabatahtlikult menetlusse, et tehtavat kohtuotsust saaks tema suhtes vaidlustada. Samuti astusid Port de Bruxelles SA nõuete toetuseks menetlusse Région de Bruxelles-Capitale (pealinna Brüsseli piirkond) ja Lineas SA.
- 28 Port de Bruxelles SA palus 14. märtsil 2019 tribunal de première instance francophone de Bruxelles'il (Brüsseli prantsuskeelne esimese astme kohus) esialgse õiguskaitse raames keelata Infrabelil – kuni vaidluses sisulise ja jõustunud otsuse tegemiseni – kõnealuse raudteeühenduse kasutusest väljajätmine ja demonteerimine ning kohustada teda hoidma seda raudteeühendust heas töökorras. Infrabel palus omakorda tribunal de première instance francophone de Bruxelles'il (Brüsseli prantsuskeelne esimese astme kohus) keelata – eelkõige juhul kui see kohus rahuldab esialgse õiguskaitse kohaldamise taotluse ja kui Infrabelil on takistatud 30. detsembri 2004. aasta kuninglikus dekreedis ette nähtud tööde teostamine – FIFil nõuda välja hüvitist kuni sisulise kohtuotsuse tegemiseni.
- 29 FIF ja Infrabel sõlmisid menetluse toimumise ajal, 5. novembril 2019 lepingu, millega nad pikendasid kõnealuse raudteeühenduse demonteerimise lõpuleviimise tähtaega 30. juunini 2021.
- 30 Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Brüsseli prantsuskeelne esimese astme kohus) tunnistas 20. detsembri 2019. aasta otsusega Port de Bruxelles SA kaebuse vastuvõetamatuks, välja arvatud osas, milles viimane tugineb kaebuse põhjendamisel servituudi olemasolule. Lisaks jättis ta rahuldamata Port de Bruxelles SA esialgse õiguskaitse kohaldamise taotluse seetõttu, et Infrabeli võetud kohustus 5. novembril 2019 FIFiga sõlmitud lepingus oli piisav, et lahendada poolte olukord ajutiselt.
- 31 Port de Bruxelles SA ja Région de Bruxelles-Capitale (pealinna Brüsseli piirkond) esitasid mõlemad selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse eelotsusetaotluse esitanud kohtule, st cour d'appel de Bruxelles'ile (Brüsseli apellatsioonikohus, Belgia), kes asus pärast seda, kui oli tuvastanud, et ei Port de Bruxelles SA ega Région de Bruxelles-Capitale (pealinna Brüsseli piirkond) ei olnud riigisiseste menetlusnormide kohaselt esitanud apellatsioonkaebust État belge'i (Belgia riik) ega FIFi vastu, seisukohale, et need kaks menetluspoolt tuleb jätta menetlusse kaasamata. Lisaks nähtub eelotsusetaotluse resolutsioonist, et eelotsusetaotluse esitanud kohus liitis kaks enda menetluses olevat kohtuasja.
- 32 Eelotsusetaotluse esitanud kohus seab kahtluse alla Port de Bruxelles SA õiguse tugineda Belgia kohtutes määruse nr 1315/2013 artiklist 15 tulenevale subjektiivsele õigusele. Ta selgitab, et selle sätte tõlgenduse kohaselt, mida pooldab Port de Bruxelles SA, on sellega liikmesriikidele kehtestatud ühelt poolt positiivne kohustus luua süsteem, milles transporditaristud on omavahel ühendatud ja mille raames on liikmesriikidel kaalutlusõigus, ning teiselt poolt negatiivne kohustus, mis keelab neil tegutseda määruse eesmärkidega vastuolus oleval viisil, eelkõige rikkudes olemasoleva transporditaristu terviklikkust.
- 33 Infrabel väidab, et artiklit 15 ei saa Port de Bruxelles SA soovitud viisil tõlgendada. Nimelt peavad selle sätte, eriti selle prantsuskeelse versiooni kohaselt olema siseveesadamad ühendatud kas maantee- või raudteetransporditaristuga, sest selles versioonis kasutatakse sidesõna „ou“ (või).
- 34 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib sellega seoses, et määruse nr 1315/2013 artikli 15 lõike 1 hollandikeelses versioonis kasutatakse sidesõna „ja“, mitte „või“. Ta järeldab, et kõnealuse sätte grammatilisest tõlgendamisest ei piisa selle täpse tähenduse kindlaksmääramiseks.

- 35 Selle kohtu arvates on nimetatud sätet võimalik tõlgendada kahel erineval viisil. Kõnealuse määruse artikli 3 punktist n ja artikli 28 lõikest 1 võib tõepoolest järeldada, et kohustuse täitmiseks piisab ühe siseveeteetransporditaristu, näiteks siseveesadama ühendamise üheainsa teist liiki transporditaristuga ning et käesoleval juhul peaks Port de Bruxelles rahulduma ühendusega oma sadamataristu ja maanteetransporditaristu vahel.
- 36 Siiski võib leida argumente ka selle määruse artikli 15 teistsuguse tõlgenduse toetuseks. Nimelt nähtub komisjoni valges raamatus sisalduvatest kohustustest, millele on osutatud eelkõige sama määruse põhjenduses 31, ning määrusest nr 1315/2013 endast, et määrusel on kaks eesmärki: nimelt suurendada transpordisektori konkurentsivõimet ja vähendada transpordist tulenevaid kasvuhoonegaaside heitkoguseid 2050. aastaks vähemalt 60% võrra võrreldes 1990. aasta tasemega. Lisaks võib selle määruse artikli 15 tõlgendamine nii, et sellega keelatakse raudteeühenduse demonteerimine niisugustel asjaoludel nagu käesolevas põhikohtuasjas, tugineda eelkõige selle määruse artiklitele 5, 10 ja 16 ning selle põhjendustes 7 ja 8 osutatud suunistele.
- 37 Neil asjaoludel otsustas Cour d'appel de Bruxelles (Brüsseli apellatsioonikohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kui siseveesadam – mis kuulub põhivõrku – on juba ühendatud maantee ja raudteega, siis kas [määruse nr 1315/2013] artikkel 15, tõlgendatuna üksi või koostoides selle määruse teiste sätetega, kohustab neid kahte ühendust säilitama ja hooldama või hoiduma nendest ühe kaotamisest kas või seeläbi, et seda ei hooldata?“

Menetlus Euroopa Kohtus

- 38 Eelotsusetaotluse esitanud kohus palus Euroopa Kohtu kodukorra artikli 105 lõike 1 alusel, et käesoleva kohtuasja suhtes kohaldataks kiirendatud menetlust. Selle taotluse põhjendamiseks väidab ta, et käesoleva kohtuotsuse tõhususe tagamiseks keelas ta Infrabelil kõnealuse raudteeühenduse demonteerimise seni, kuni pärast Euroopa Kohtult esitatud küsimusele vastuse saamist tehakse kohtuasjas uus otsus. Samas on see äriühing aga põhimõtteliselt alates 1. juulist 2021 kohustatud maksma FIFile hüvitist konkreetselt selle raudteeühenduse demonteerimisega hilinemise eest.
- 39 Kodukorra artikli 105 lõikes 1 on sätestatud, et kui kohtuasja laad nõuab asja lahendamist lühikese aja jooksul, võib Euroopa Kohtu president eelotsusetaotluse esitanud kohtu taotlusel või erandkorras omal algatusel otsustada, olles ettekandja-kohtuniku ja kohtujuristi ära kuulanud, lahendada eelotsusetaotluse kiirendatud menetluses.
- 40 Olgu tõdetud, et selline kiirendatud menetlus on menetluslik vahend, mille eesmärk on reageerida erakordselt kiireloomulisele olukorrale (22. märtsi 2022. aasta kohtuotsus Prokurator Generalny jt (kõrgeima kohtu distsiplinaarkolleegium – ametisse nimetamine), C-508/19, EU:C:2022:201, punkt 37).
- 41 Käesoleval juhul otsustas Euroopa Kohtu president 4. mail 2021, olles ettekandja-kohtuniku ja kohtujuristi ära kuulanud, et käesoleva kohtuotsuse punktis 38 nimetatud taotlust ei ole vaja rahuldada.

- 42 Nimelt ilmneb Euroopa Kohtu praktikast, et ainuüksi majanduslikud huvid – mis on küll olulised ja õiguspärased – ei õigusta kiirendatud menetluse kasutamist (11. novembri 2021. aasta kohtuotsus Energieversorgungscenter Dresden-Wilschdorf, C-938/19, EU:C:2021:908, punkt 45 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 43 Pealegi, isegi kui käesolev kohtuasi lahendatakse kiirendatud menetluses, ei saaks Euroopa Kohus esitatud küsimusele igal juhul vastata enne 30. juunit 2021.
- 44 Sama kuupäevaga otsuses otsustas Euroopa Kohtu president siiski, et eelotsusetaotluse esitanud kohtu edastatud teave põhjendab kohtuasja menetlemist eelisjärjekorras vastavalt kodukorra artikli 53 lõikele 3.

Eelotsusetaotluse vastuvõetavus

- 45 Infrabel väidab oma kirjalikes seisukohtades sisuliselt, et Port de Bruxelles SA ei saa ühelgi juhul tugineda põhikohtuasjas enda kasuks määruse nr 1315/2013 artikli 15 lõikele 1, sest see säte jätab liikmesriikidele selle rakendamisel kaalutlusruumi. Nimelt takistaks sellise kaalutlusruumi olemasolu isikul kõnealusest sättest tulenevatele õigustele vahetult tugineda, kui asjaomane liikmesriik ei ole võtnud rakendusmeetmeid.
- 46 Osas, milles seda argumenti tuleb mõista nii, et sellega seab Infrabel kahtluse alla eelotsuse küsimuse asjakohasuse põhikohtuasja lahendamiseks ja seega eelotsusetaotluse vastuvõetavuse, ei saa selle argumendiga nõustuda.
- 47 Sellele küsimusele vastamiseks tuleb kõigepealt meelde tuletada, et ELTL artikli 288 teise lõigu kohaselt on määrus tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides. Seega on määruste sätetel oma olemuse ja ülesande tõttu liidu õiguse allikate süsteemis tavaliselt liikmesriigi õiguskordades vahetu õigusmõju, ilma et liikmesriigi ametiasutustel oleks vaja rakendusmeetmeid võtta (22. jaanuari 2020. aasta kohtuotsus Ursa Major Services, C-814/18, EU:C:2020:27, punkt 33).
- 48 Seejärel olgu märgitud, et küsimus, kas määruse nr 1315/2013 artikli 15 lõikega 1 on sellistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas põhimõtteliselt vastuolus siseveesadama raudteeühenduse kaotamine või jätab see liikmesriikidele antud valdkonnas kaalutlusruumi, on just eelotsuse küsimuse ese, mistõttu ei saa eelotsusetaotluse vastuvõetavust kahtluse alla seada põhjusel, mille on välja toonud Infrabel.

Eelotsuse küsimuse analüüs

- 49 Oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 1315/2013 artikli 15 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et kui siseveesadamal, mis kuulub põhivõrku selle määruse artikli 6 lõigete 1 ja 3 ning artikli 38 tähenduses, on ühendused nii maanteetranspordi- kui ka raudteetransporditaristuga, on sellega vastuolus, kui üks neist kahest transpordiühenduse liigist kaotatakse.
- 50 Kõigepealt tuleb märkida, et kuigi nimetatud määruse artikli 15 lõige 1 näeb ette, et liikmesriigid tagavad, et siseveesadamad on ühendatud maantee- või raudteetaristuga ja seega käsitleb see siseveesadamaid, soovitakse eelotsuse küsimusega saada selle sätte tõlgendust olukorras, kus selline sadam nagu Brüsseli sadam kuulub määruse tähenduses põhivõrku.

- 51 Artikkel 15 asub aga määruse nr 1315/2013 II peatükis, mis käsitleb selle pealkirja kohaselt üldvõrku, millele viidatakse selle määruse artikli 6 lõikes 2. Nagu nähtub nimetatud määruse artikli 6 lõikest 3 ja artikli 38 lõikest 1, koosneb põhivõrk üldvõrgu neist osadest, mis on üleeuroopalise transpordivõrgu arengueesmärkide saavutamiseks strateegiliselt kõige tähtsamad.
- 52 Kuigi viimati nimetatud sätetest ilmneb kahtlemata, et määruse nr 1315/2003 artikli 15 lõiget 1 kohaldatakse põhivõrku kuuluva siseveesadama suhtes, on see siiski laiemalt võttes kohaldatav igale siseveesadamale üldvõrgus, olenemata sellest, kas see kuulub konkreetsemalt põhivõrku või mitte.
- 53 Järelikult tuleb esitatud küsimust analüüsida, lähtudes üldvõrku kuuluvast siseveesadamast määruse nr 1315/2013 artikli 6 lõigete 1 ja 2 tähenduses, millel juba on ühendused nii maanteetranspordi- kui ka raudteetransporditaristuga.
- 54 Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt tuleb liidu õiguse sätte tõlgendamisel arvestada nii selle sõnastust kui ka konteksti ning selle õigusaktiga taotletavaid eesmärke, mille osaks säte on (28. jaanuari 2020. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Itaalia (hilinenud maksmise vastu võitlemise direktiiv), C-122/18, EU:C:2020:41, punkt 39 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 55 Esiteks tuleb määruse nr 1315/2013 artikli 15 lõike 1 sõnastuse kohta tõdeda – nagu põhjendatult rõhutasid eelotsusetaotluse esitanud kohus ja Belgia valitsus –, et selle sätte hollandi- ja bulgaariakeelses versioonis on sõnade „maantee“ ja „raudteetaristu“ vahel kasutatud sidesõna „ja“, mis annab alust arvata, et liikmesriigid peavad tagama, et sadamatel säilivad olemasolevad ühendused nii maantee- kui ka raudteetransporditaristuga. Seevastu kasutatakse eelkõige saksa, kreeka, inglise, prantsuse, iiri, itaalia, leedu, ungari ja sloveeni keeles sidesõna „või“.
- 56 Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt ei saa nimelt liidu sätte ühes keeleversioonis kasutatud sõnastus olla selle sätte tõlgendamise ainus alus ja sellele keeleversioonile ei saa tõlgendamisel anda eelist muude keeleversioonide ees, kuna liidu õigusnorme tuleb tõlgendada ja kohaldada ühetaoliselt, arvestades liidu kõigis keeltes kehtivaid versioone (vt selle kohta 6. oktoobri 2021. aasta kohtuotsus Consorzio Italian Management ja Catania Multiservizi, C-561/19, EU:C:2021:799, punktid 42 ja 43 ning seal viidatud kohtupraktika).
- 57 Niisiis, kui liidu õigusakti keeleversioonides on erinevusi, tuleb sätet tõlgendada, lähtudes selle õigusakti kontekstist ja eesmärkidest, milles see esineb (vt selle kohta 28. aprilli 2022. aasta kohtuotsus Yieh United Steel *vs.* komisjon, C-79/20 P, EU:C:2022:305, punkt 99 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 58 Käesoleval juhul tuleb aga tõdeda, et ainuüksi määruse nr 1315/2013 artikli 15 lõike 1 sõnastuse põhjal ei ole võimalik kindlaks teha, kas asjaomasel liikmesriigil on lubatud kaotada üldvõrku kuuluva siseveesadama puhul, millel juba on ühendus nii maanteetranspordi kui ka raudteetranspordi taristuga, üks neist kahest ühendusest, säilitades neist ainult teise, sest kõnealuses sättes ette nähtud liikmesriigi kohustust tagada, et kõnealune siseveesadam oleks ühendatud „maantee- või raudteetaristuga“, võib mõista isegi nii, et see liikmesriik peab pöörama erilist tähelepanu ühele või teisele neist kahest ühendusest vastavalt nende vajadustele – ja seda eelkõige hoolduse osas.

- 59 Teiseks tuleb määruse nr 1315/2013 artikli 15 lõike 1 konteksti kohta märkida, et – nagu näeb ette selle määruse artikli 1 lõige 1 – selle määruse eesmärk on kehtestada „suunised, millega arendatakse üleeuroopalist transpordivõrku, mis koosneb kahetasandilisest struktuurist, mis hõlmab üldvõrku ja põhivõrku, millest viimane luuakse üldvõrgu baasil“.
- 60 Sama määruse artikli 10 lõike 1 punktist b, mis kuulub üldvõrku käsitlevasse II peatükki, nähtub, et üldvõrgu arendamisel seatakse üldiseks prioriteediks meetmed, mis on vajalikud eelkõige transpordiliikide optimaalse integreerimise ja koostalitlusvõime tagamiseks.
- 61 Määruse nr 1315/2013 II peatüki sätted, välja arvatud artiklid 9 ja 10, on jagatud seitsmesse jakku; neist 1. jagu käsitleb raudteetransporditaristut, 2. jagu käsitleb siseveetransporditaristut ja sisaldab eelotsuse küsimuses viidatud artiklit 15, 3. jagu käsitleb maanteetransporditaristut, 6. jagu käsitleb mitmeliigilise transpordi taristut ja 7. jagu sisaldab üldsätteid.
- 62 Raudteetransporditaristuga seoses näeb määruse nr 1315/2013 artikli 12 lõige 1 ette, et kaubaterminalid on ühendatud üldvõrgu maantee- või võimalusel siseveeteetaristuga.
- 63 Lisaks nähtub selle määruse artikli 13 punktist f, et raudteetaristuga seotud ühishuviprojektide edendamisel käsitatakse prioriteetsena raudteetransporditaristu ühendamist siseveesadamataristuga, kui see on asjakohane.
- 64 Samuti on selle määruse artikli 16 punktis d siseveetranspordi taristu kohta ette nähtud, et siseveeteetaristuga seotud ühishuviprojektide edendamisel on prioriteet muu hulgas siseveesadamataristu ühendamine raudteekaubaveo- ja maanteetransporditaristuga.
- 65 Maanteetaristu kohta sätestab sama määruse artikli 19 punkt e, et selle taristuga seotud ühishuviprojektide edendamisel on prioriteediks muu hulgas liiklusummikute vähendamine praegustel teedel.
- 66 Mitmeliigilise transpordi taristuga seoses määruse nr 1315/2013 artikli 3 punkti n tähenduses näeb selle määruse artikli 28 lõike 1 punkt a ette, et liikmesriigid tagavad õiglasel ja mittediskrimineerival viisil, et transpordiliigid ühendatakse vähemalt ühe järgmise kohaga: kaubaterminalid, reisijaamad, siseveesadamad, lennujaamad ja meresadamad, et tagada mitmeliigiline reisijate- ja kaubavedu.
- 67 Üldsätetest tuleb mainida ka määruse nr 1315/2013 artiklit 30 linnatranspordisõlmede kohta, mille mõiste on määratletud selle määruse artikli 3 punktis p.
- 68 Artikli 30 punktides a ja b nähtub, et üldvõrgu arendamisel linnatranspordisõlmedes on liikmesriikide eesmärk võimaluse korral tagada ühendus muu hulgas raudtee-, maantee- ja vajaduse korral siseveetransporditaristu vahel nii reisijateveo kui ka kaubaveo puhul.
- 69 Käesoleva kohtuotsuse punktides 59–68 nimetatud sätetest võib seega järeldada, et kuigi määrus nr 1315/2013 ei pane liikmesriikidele tulemuse saavutamise kohustust, mille eesmärk oleks igal juhul tagada üldvõrku kuuluvate siseveesadamate ühendamine nii maanteetranspordi- kui ka raudteetransporditaristuga, on selle määruse kohaselt soovitatav luua võimaluse korral mitu niisuguste sadamate ühendust teist liiki transpordi taristuga.

- 70 Lisaks tuleb tõdeda, et nii selle määruse põhjendused 7 ja 8 kui ka sama määruse artikli 4 punkti b alapunkt v, artikli 5 lõike 1 punkt a ja artikli 6 lõige 2 eristavad „olemasolevat“ ja „uut“ või „planeeritavat“ taristut. See eristamine räägib selle kasuks, et see peaks ühtlasi kajastuma liikmesriikide kohustuste ulatuse määratlemisel.
- 71 Määruse nr 1315/2013 artikli 15 lõike 1 konteksti analüüsi alusel tuleb seega teha järeldus, et kõnealust sätet tuleb tõlgendada nii, et sellega on põhimõtteliselt vastuolus see, kui kaotatakse siseveesadama – millel on juba ühendus nii maanteetranspordi kui ka raudteetranspordi taristuga – ühendus ühega neist kahest taristuliigist.
- 72 Kolmandaks tuleb tõdeda, et Euroopa transpordivõrgu eesmärkide arvessevõtmine, nagu need tulenevad määruse nr 1315/2013 artiklist 4, toetab määruse artikli 15 lõike 1 niisugust tõlgendust.
- 73 Esiteks näeb nimetatud määruse artikli 4 punkti b alapunkt iii ette, et üleeuroopaline transpordivõrk aitab saavutada tõhususe eesmärki kõikide transpordiliikide optimaalse integreerimise ja omavahelise ühendamise kaudu.
- 74 Samamoodi sätestab sama määruse artikli 5 lõige 1 vastavalt selle lõike punktides a ja b, et üleeuroopalist transpordivõrku planeeritakse, arendatakse ja käitatakse ressursitõhusalt ühelt poolt olemasoleva transporditaristu arendamise, täiustamise ja hooldamise ning teiselt poolt taristute optimaalse integreerimise ja omavahelise ühendamise kaudu.
- 75 Teiseks tuleb eeskätt siseveesadama raudteetransporditaristuga ühendamise puhul arvesse võtta säästlikkuse eesmärki, mis on sätestatud määruse nr 1315/2013 artikli 4 punktis c koostoimes selle määruse põhjendusega 31. Sellest tuleneb, et üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärk on aidata kaasa kõnealuse eesmärgi saavutamisele, eelkõige kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise kaudu, nähes prioriteetsena vähese CO₂-heitega transpordisüsteeme.
- 76 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktides 63 ja 64 märkis, kuulub raudteetransport just niisuguste transpordisüsteemide hulka, mistõttu on komisjoni valges raamatus, millele viidatakse selle määruse põhjenduses 31, julgustatud seda kasutama.
- 77 Kolmandaks aitab selle ühenduse säilitamine, mis siseveesadamal on raudteetranspordi taristuga – soodustades pigem raudtee- kui maanteetransporti –, samuti kaasa eesmärgile vähendada liiklusummikuid maanteedel, mis on üks üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise prioriteetidest, nagu ilmneb määruse nr 1315/2013 artikli 19 punktist e.
- 78 Arvestades samas määruse nr 1315/2013 eesmärke – eelkõige keskkonnaalaseid, liikluse ohutust ja maakasutuse planeerimist käsitlevaid eesmärke – võivad erandlikud asjaolud *a priori* põhjendada seda, kui siseveesadam kaotab ühenduse kas maantee- või raudteetransporditaristuga, ilma et see oleks määruse nr 1315/2013 artikli 15 lõikega 1 vastuolus.
- 79 Olgu täpsustatud, et niisuguse olemasoleva ühenduse asendamist uue sama taristuliigi ühendusega, mis võetakse kasutusele samal ajal kui kaotatakse ühendus, mida see asendab, ei saa käsitada nii, et sellega kaotatakse kõnealuse siseveesadama ühendus selle taristuga.
- 80 Põhjustega seoses, mis Euroopa Kohtule esitatud kirjalikes seisukohtades esitatud argumente arvestades võivad erandkorras õigustada siseveesadama ühenduse kaotamist maantee- või raudteetransporditaristuga – ilma et seda ühendust asendataks –, piisab käesoleval juhul, kui

märkida, et selliseks erakorraliseks põhjuseks ei saa olla transpordiühenduse transpordi ohutusele avaldatav risk, kui see risk tuleneb sellest, et asjaomase liikmesriigi vastutavad ametiasutused on jätnud kõnealuse transporditaristu hooldamata.

- 81 Samuti, nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 71 sisuliselt märkis, ei saa selle ühenduse kaotamist õigustada põhjused, mis on seotud siseveesadama ja maantee- või raudteetranspordi taristu all oleva maa väärtusega ja kõnealuse maa võimaliku kasutamisega majanduslikult soodsamal viisil.
- 82 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esitatud küsimusele vastata, et määruse nr 1315/2013 artikli 15 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et kui nii maanteetranspordi- kui ka raudteetransporditaristuga ühendatud siseveesadamal, mis kuulub üldvõrku selle määruse artikli 6 lõigete 1 ja 2 tähenduses, kaotatakse ühendus ühega neist kahest taristuliigist, on see kõnealuse sättega vastuolus, välja arvatud erandlikel asjaoludel. Kõnealuse ühenduse hooldamata jätmine, mis tuleneb selle sätte eiramisest, või taristu alla kuuluva maa majanduslik väärtus ei kujuta endast selliseid erandlikke asjaolusid.

Kohtukulud

- 83 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (viies koda) otsustab:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määruse (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL artikli 15 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et kui nii maanteetranspordi- kui ka raudteetransporditaristuga ühendatud siseveesadamal, mis kuulub üldvõrku selle määruse artikli 6 lõigete 1 ja 2 tähenduses, kaotatakse ühendus ühega neist kahest taristuliigist, on see kõnealuse sättega vastuolus, välja arvatud erandlikel asjaoludel. Kõnealuse ühenduse hooldamata jätmine, mis tuleneb selle sätte eiramisest, või taristu alla kuuluva maa majanduslik väärtus ei kujuta endast selliseid erandlikke asjaolusid.

Allkirjad