



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (penktoji kolegija) SPRENDIMAS

2022 m. birželio 16 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Transeuropinis transporto tinklas – Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 – 15 straipsnio 1 dalis – Vidaus vandenių kelių transporto infrastruktūra – Vidaus uostai – Valstybės narės pareiga vidaus uostus sujungti su kelių arba geležinkelių transporto infrastruktūra – Jungties su viena iš šių dviejų transporto infrastruktūros rūšių panaikinimas – Sąlygos“

Byloje C-229/21

dėl *cour d'appel de Bruxelles* (Briuselio apeliacinis teismas, Belgija) 2021 m. kovo 23 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2021 m. balandžio 9 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Port de Bruxelles SA,

Région de Bruxelles-Capitale

prieš

Infrabel SA,

dalyvaujant

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

État belge,

Région de Bruxelles-Capitale,

Port de Bruxelles SA,

Lineas SA,

TEISINGUMO TEISMAS (penktoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas E. Regan, teisėjai I. Jarukaitis, M. Ilešič, D. Gratsias (pranešėjas) ir Z. Csehi,

generalinis advokatas J. Richard de la Tour,

* Proceso kalba: prancūzų.

posėdžio sekretorius C. Di Bella, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2022 m. sausio 19 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- *Port de Bruxelles SA*, atstovaujamo *avocats* B. De Beys ir L. Depré,
- *Région de Bruxelles-Capitale*, atstovaujamo *avocats* B. Cambier ir T. Cambier,
- *Infrabel SA*, atstovaujamos *avocats* M. Baetens-Spetschinsky ir P.-M. Louis,
- Belgijos vyriausybės, atstovaujamos S. Baeyens, P. Cottin, ir C. Pochet, padedamų *avocats* T. Eyskens, P. J. Geysens ir A. Vandeburie,
- Europos Komisijos, atstovaujamos S. L. Kalėdos, C. Vrignon ir G. Wilms,

susipažinęs su 2022 m. kovo 31 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013, p. 1.), 15 straipsnio 1 dalies išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant, pirma, *Port de Bruxelles SA* ir *Infrabel SA*, t. y. Belgijos geležinkelių infrastruktūros valdytojo, ginčą ir, antra, *Région de Bruxelles-Capitale* (Briuselio sostinės regionas, Belgija) ir *Infrabel SA* ginčą dėl *Port de Bruxelles SA* pateikto prašymo įpareigoti *Infrabel* toliau išlaikyti puikiai veikiančią vienintelę Briuselio uosto (Belgija) geležinkelio jungtį su Belgijos geležinkelių tinklu.

Teisinis pagrindas

- 3 Reglamento Nr. 1315/2013 7, 8 ir 31 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:
 - „(7) transeuropinį transporto tinklą iš esmės sudaro esama infrastruktūra. Norint visiškai pasiekti naujos transeuropinio transporto tinklo politikos tikslus, reglamente turėtų būti nustatyti vienodi infrastruktūros reikalavimai, kad transeuropinio transporto tinklo infrastruktūra juos atitiktų;
 - (8) transeuropinis transporto tinklas turėtų būti plėtojamas kuriant naują transporto infrastruktūrą, rekonstruojant ir modernizuojant esamą infrastruktūrą, taip pat taikant priemones, kuriomis būtų skatinamas tausiu išteklių naudojimu grindžiamas tinklo naudojimas. Tam tikrais atvejais dėl to, kad praeityje nebuvo atliekama reguliari techninė priežiūra, geležinkelio infrastruktūrą reikia rekonstruoti. Rekonstrukcija – tai procesas, kurį

užbaigus užtikrinama, kad esami geležinkelio infrastruktūros įrenginiai atitiktų pirminės konstrukcijos parametrus, ir ilgam laikui pagerinama šios infrastruktūros kokybė, palyginti su jos dabartine būkle, taikant šiame reglamente nustatytus reikalavimus ir nuostatas;

<...>

(31) dėl jo didelio masto, transeuropinis transporto tinklas turėtų suteikti pagrindą plačiai diegti naujas technologijas ir inovacijas, kurios, pavyzdžiui, gali padėti padidinti bendrą Europos transporto sektoriaus veiksmingumą ir sumažinti jo anglies dioksido išmetimo rodiklį. Taip bus prisidėta prie strategijos „Europa 2020“ tikslų ir [2011 m. liepos 1 d. Europos Komisijos] Baltojoje knygoje [„Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 144 *final*)] nustatyto tikslo – išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ne vėliau kaip 2050 m. (palyginti su 1990 m. lygiu) sumažinti 60 % – pasiekimo; taip pat bus prisidedama prie siekio užtikrinti didesnę Sąjungos degalų tiekimo saugumą. <...>“

4 To reglamento 1 straipsnio „Dalykas“ 1–3 dalyse numatyta:

„1. Šiuo reglamentu nustatomos transeuropinio transporto tinklo, kurį sudaro dviejų dalių struktūra, sudaryta iš visuotinio tinklo ir pagrindinio tinklo, plėtros gairės; pastarasis yra nustatomas visuotinio tinklo pagrindu. Gairėse nustatomi transeuropinio transporto tinklo plėtros prioritetai.

2. Šiuo reglamentu nustatomi bendros svarbos projektai ir apibrėžiami reikalavimai, kurių turi būti laikomasi transeuropinio transporto tinklo infrastruktūros valdymo atžvilgiu.

3. Šiame reglamente nustatomi transeuropinio transporto tinklo plėtros prioritetai.“

5 Minėto reglamento 2 straipsnyje „Taikymo sritys“ nustatyta:

„1. Šis reglamentas taikomas transeuropiniam transporto tinklui, kaip parodyta I priede esančiuose žemėlapiuose. <...>

2. Transeuropinio transporto tinklo infrastruktūrą sudaro geležinkelių transporto, vidaus vandenų kelių transporto, kelių transporto, jūrų transporto, oro transporto ir daugiarūšio transporto infrastruktūra, kaip nustatyta atitinkamuose II skyriaus skirsnuose.“

6 To paties reglamento 3 straipsnis „Terminų apibrėžtys“ suformuluotas taip:

„Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

a) bendros svarbos projektas – projektas, vykdomas laikantis šio reglamento reikalavimų ir nuostatų;

<...>

n) daugiarūšis vežimas – keleivių arba krovinių vežimas arba ir keleivių, ir krovinių vežimas dviejų ar daugiau rūšių transportu;

<...>

p) miestų transporto mazgas – miesto zona, kurioje transeuropinio transporto tinklo transporto infrastruktūra, pavyzdžiui, uostai, įskaitant keleivių terminalus, oro uostai, geležinkelio stotys, logistikos centrai ir miestų zonose arba aplink jas esantys krovinių terminalai, sujungta su kitomis tos infrastruktūros dalimis, taip pat su regioninio ir vietos eismo infrastruktūra;

<...>

s) krovinių terminalas – struktūra, pritaikyta perkrauti krovinius tarp bent dviejų rūšių transporto arba tarp dviejų skirtingų geležinkelių sistemų ir juos laikinai saugoti, pavyzdžiui, uostai, vidaus vandenų uostai, oro uostai bei kelių ir geležinkelių terminalai;

<...>“

7 Reglamento Nr. 1315/2003 4 straipsnyje „Transeuropinio transporto tinklo tikslai“ numatyta:

„Transeuropinis transporto tinklas stiprina Sąjungos socialinę, ekonominę ir teritorinę sanglaudą, prisideda prie efektyvios ir tvarios bendros Europos transporto erdvės kūrimo, didina naudą savo naudotojams ir remia integracinį augimą. Jis parodo Europos pridėtinę vertę padėdamas įgyvendinti tikslus, nustatytus šiose keturiose kategorijose:

<...>

b) veiksmingumo:

<...>

iii) optimaliai integruojant ir tarpusavyje susiejant visas transporto rūšis;

<...>

v) veiksmingai naudojant naują ir esamą infrastruktūrą;

<...>

c) tvarumo:

<...>

ii) prisidedant prie mažo išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio, mažą anglies dioksido kiekį į aplinką išmetančio ir ekologiško transporto, degalų tiekimo saugumo užtikrinimo, išorės sąnaudų mažinimo ir aplinkos apsaugos tikslų įgyvendinimo;

iii) skatinant mažą anglies dioksido kiekį išmetančio transporto naudojimą, kad ne vėliau kaip 2050 m. būtų pasiektas išmetamo CO₂ kiekio didelis sumažinimas, vadovaujantis atitinkamais Sąjungos tikslais išmetamo CO₂ kiekio mažinimo srityje;

<...>“

- 8 To reglamento 5 straipsnio „Tausiai išteklius naudojantis tinklas“ 1 dalyje nustatyta:
„Transeuropinis transporto tinklas planuojamas, plėtojamas ir eksploatuojamas tausiai naudojant išteklius ir šiuo tikslu:
a) plėtojama ir tobulinama esama transporto infrastruktūra ir atliekama jos techninė priežiūra;
b) optimizuojama infrastruktūros integracija ir sujungimas;
<...>“
- 9 Minėto reglamento 6 straipsnis „Dviejų lygmenų transeuropinio transporto tinklo struktūra“ suformuluotas taip:
„1. Laipsniška transeuropinio transporto tinklo plėtra visų pirma užtikrinama įdiegiant nuosekliu ir skaidriu metodiniu požiūriu pagrįstą to tinklo dviejų lygmenų struktūrą, kurią sudaro visuotinis tinklas ir pagrindinis tinklas.
2. Visuotinį tinklą sudaro visa esama ir planuojama transeuropinio transporto tinklo transporto infrastruktūra, taip pat priemonės, kuriomis skatinamas veiksmingas ir socialiniu bei aplinkosaugos požiūriu tvarus tokios infrastruktūros naudojimas. Jis nustatomas ir plėtojamas laikantis II skyriaus.
3. Pagrindinį tinklą sudaro tos visuotinio tinklo dalys, kurios yra ypač strategiškai svarbios siekiant transeuropinio transporto tinklo plėtros tikslų. Jis nustatomas ir plėtojamas laikantis III skyriaus.“
- 10 Reglamento Nr. 1315/2013 II skyriuje „Visuotinis tinklas“ išdėstyti 9–37 straipsniai. Šio reglamento 9 straipsnio „Pereinamojo laikotarpio nuostatos“ 1 dalyje nustatyta:
„Visuotinis tinklas:
<...>
c) atitinka šiame skyriuje nustatytus reikalavimus, taikomus transporto infrastruktūrai;
<...>“
- 11 Aptariamo reglamento 10 straipsnio „Bendrieji prioritetai“ 1 dalyje numatyta:
„Plėtojant visuotinį tinklą, bendras prioritetas teikiamas priemonėms, kurių reikia siekiant:
<...>
b) užtikrinti transporto rūšių optimalią integraciją ir sąveiką tos pačios rūšies transporte;
<...>“

- 12 To paties reglamento 12 straipsnio „Transporto infrastruktūros reikalavimai“ 1 dalyje nustatyta:
„Krovinių terminalai sujungiami su kelių infrastruktūra arba, kai įmanoma, su visuotinio tinklo vidaus vandenų infrastruktūra.“
- 13 Reglamento Nr. 1315/2013 13 straipsnis „Geležinkelių infrastruktūros plėtros prioritetai“ suformuluotas taip:
„Skatinant su geležinkelių infrastruktūra susijusius bendros svarbos projektus, be 10 straipsnyje nustatytų bendrųjų prioritetų, pirmenybė teikiama:
<...>
f) atitinkamais atvejais geležinkelių transporto infrastruktūros sujungimui su vidaus vandenų uostų infrastruktūra.“
- 14 Šio reglamento 14 straipsnio „Infrastruktūros sudedamosios dalys“ 1 dalyje numatyta:
„Vidaus vandenų kelių infrastruktūrą visų pirma sudaro:
<...>
e) vidaus vandenų uostai, įskaitant uosto akvatorijoje transporto operacijoms reikalingą infrastruktūrą;
<...>“
- 15 To reglamento 15 straipsnio „Transporto infrastruktūros reikalavimai“ 1 dalyje nustatyta:
„Valstybės narės užtikrina, kad vidaus vandenų uostai būtų sujungti su kelių arba geležinkelių infrastruktūra.“
- 16 To paties reglamento 16 straipsnis „Vidaus vandenų kelių infrastruktūros plėtros standartai“ suformuluotas taip:
„Skatinant su vidaus vandenų kelių infrastruktūra susijusius bendros svarbos projektus, be 10 straipsnyje nustatytų bendrųjų prioritetų, pirmenybė teikiama:
<...>
d) vidaus vandenų uosto infrastruktūros sujungimui su geležinkelių krovinio ir kelių transporto infrastruktūra;
<...>“

- 17 Reglamento Nr. 1315/2013 19 straipsnyje „Kelių infrastruktūros plėtros prioritetai“ nustatyta:
„Skatinant su kelių infrastruktūra susijusius bendros svarbos projektus, be 10 straipsnyje nustatytų bendrųjų prioritetų, pirmenybė teikiama:
<...>
e) spūsčių esamuose keliuose sumažinimui.“
- 18 To reglamento 28 straipsnio „Transporto infrastruktūros reikalavimai“ 1 dalyje nustatyta:
„Valstybės narės teisingomis ir nediskriminacinėmis sąlygomis užtikrina, kad:
a) įvairių rūšių transportas būtų susietas bet kurioje iš šių vietų: krovinių terminaluose, keleivių stotyse, vidaus vandenų uostuose, oro uostuose ir jūrų uostuose, siekiant suteikti galimybę įvairiarūšiu transportu vežti keleivius ir krovinius;
<...>“
- 19 Aptariamo reglamento 30 straipsnyje „Miestų transporto mazgai“ numatyta:
„Plėtodamos visuotinį tinklą miestų transporto mazguose, valstybės narės, kai įmanoma, siekia užtikrinti, kad:
a) keleivinio transporto sektoriuje būtų sujungta visuotinio tinklo geležinkelių, kelių, oro ir, jei reikia, vidaus vandenų, taip pat jūrų transporto infrastruktūra;
b) krovinio transporto sektoriuje būtų sujungta visuotinio tinklo geležinkelių, kelių ir, jei reikia, vidaus vandenų, oro ir jūrų transporto infrastruktūra;
<...>“
- 20 Reglamento Nr. 1315/2013 38 straipsnio „Pagrindinio tinklo identifikavimas“ 1 dalyje nustatyta:
„Pagrindinį tinklą, kaip parodyta I priede pateiktuose žemėlapiuose, sudaro tos visuotinio tinklo dalys, kurios yra ypač didelės strateginės svarbos transeuropinio transporto tinklo politikos tikslams pasiekti, be to, jame atsispindi kintantys eismo poreikiai ir daugiarūšio vežimo reikalingumas. <...>“
- 21 Remiantis šio reglamento I ir II priedais darytina išvada, kad Briuselio uosto infrastruktūra patenka į pagrindinį tinklą, kaip tai suprantama pagal to reglamento 6 straipsnio 1 ir 3 dalis.

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

- 22 *Port de Bruxelles SA* yra atsakingas už Briuselio kanalo, uosto, išorinio uosto, uosto įrenginių ir jų priklausinių, esančių *Région de Bruxelles-Capitale*, valdymą, eksploatavimą ir plėtrą.
- 23 *Infrabel* eksploatuoja Belgijos geležinkelių tinklą ir jai priklauso tokiam eksploatavimui būtini arba naudingi geležinkelio įrenginiai ir turtas.

- 24 FIF-FSI (*Fonds d'Infrastructure Ferroviaire* (Geležinkelių infrastruktūros fondas)) SA (toliau – FIF) yra atsakingas už žemės sklypų valdymą ir jų vertės kėlimą, taip pat už kitą komercinę veiklą nekilnojamojo turto vystymo, pirkimo ir pardavimo, valdymo ir finansavimo srityje. Visas jo kapitalas netiesiogiai priklauso Belgijos valstybei.
- 25 Dviejuose 2004 m. birželio 14 d. (*Moniteur belge*, 2004 m. birželio 14 d., p. 51971) ir 2004 m. gruodžio 30 d. (*Moniteur belge*, 2004 m. gruodžio 30 d., p. 87338) Karaliaus dekretuose buvo nustatytas reikalavimas, kad *Infrabel* ne vėliau kaip iki 2020 m. gruodžio 31 d. išmontuotų geležinkelio įrenginius *Schaerbeek-Formation* vietovėje Briuselyje ir atkurtų pradinę jos būklę, kad ji būtų atlaisvinta ir perduota FIF. Pastaroji turi teisę reikalauti piniginės kompensacijos, jei *Infrabel* neatliktų šių darbų per nustatytą terminą. Tarp įrenginių, kuriuos reikia išmontuoti, yra vienintelė Briuselio uosto įrenginių geležinkelių jungtis su Belgijos geležinkelių tinklu (toliau – aptariama geležinkelio jungtis).
- 26 2018 m. spalio 12 d. *Port de Bruxelles* kreipėsi į *Tribunal de première instance francophone de Bruxelles* (prancūzų kalba bylas nagrinėjantis Briuselio pirmosios instancijos teismas, Belgija), kad *Infrabel* būtų uždrausta „imtis bet kokių Reglamento Nr. 1315/2013 <...> nuostatoms prieštaraujančių veiksmų, įskaitant [tame reglamente] nurodytų statinių ir įrenginių, visų pirma – [aptariamą] geležinkelio jungties išmontavimą“.
- 27 2018 m. spalio 30 d. *Infrabel* pareikalavo, kad FIF įstotų į bylą. 2018 m. lapkričio 13 d. Belgijos valstybė savanoriškai įstojo į bylą, kad priimsimas sprendimas turėtų jai pasekmių. *Région de Bruxelles-Capitale* ir *Lineas SA* taip pat įstojo į bylą palaikyti *Port de Bruxelles SA* reikalavimų.
- 28 2019 m. kovo 14 d. *Port de Bruxelles SA* kreipėsi į *Tribunal de première instance francophone de Bruxelles* su prašymu taikyti laikinąją apsaugos priemonę ir uždrausti *Infrabel* iki galutinio sprendimo dėl ginčo esmės priėmimo aptariamą geležinkelio jungties atjungimą ir išmontavimą, taip pat įpareigoti palaikyti nepriekaištingą jos būklę. Savo ruožtu *Infrabel*, be kita ko, paprašė *Tribunal de première instance francophone de Bruxelles*, jei šis patenkintų prašymą taikyti laikinąsias apsaugos priemones ir jei *Infrabel* negalėtų vykdyti 2004 m. gruodžio 30 d. Karaliaus dekretu numatytų darbų, uždrausti FIF reikalauti iš jos kompensacijos, kol bus priimtas sprendimas dėl bylos esmės.
- 29 Vykstant procesui, FIF ir *Infrabel* 2019 m. lapkričio 5 d. sudarė susitarimą, kuriuo, be kita ko, iki 2021 m. birželio 30 d. atidėjo terminą, iki kurio turėjo būti baigtas aptariamą geležinkelio jungties išmontavimas.
- 30 2019 m. gruodžio 20 d. sprendimu *Tribunal de première instance francophone de Bruxelles* pripažino *Port de Bruxelles* ieškinį nepriimtiniu, išskyrus tą dalį, kurioje ji remiasi servitutu šiam ieškiniui pagrįsti. Be to, jis atmetė *Port de Bruxelles SA* prašymą taikyti laikinąsias apsaugos priemones, motyvuodamas tuo, kad 2019 m. lapkričio 5 d. su FIF sudarytoje sutartyje *Infrabel* prisiimto įsipareigojimo pakako laikinai išspręsti šalių nesutarimą.
- 31 *Port de Bruxelles SA* ir *Région de Bruxelles-Capitale* kiekviena atskirai pateikė apeliacinius skundus prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui, t. y. *Cour d'appel de Bruxelles* (Briuselio apeliacinis teismas, Belgija), kuris, konstatavęs, kad nei *Port de Bruxelles SA*, nei *Région de Bruxelles-Capitale* nepateikė apeliacinio skundo prieš Belgijos valstybę ir FIF pagal nacionalines proceso taisykles, nusprendė, kad pastarosios dvi šalys turi būti išteisintos. Be to, remiantis sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą rezoliucine dalimi galima teigti, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas sujungė dvi nagrinėjamas bylas.

- 32 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas kelia klausimą, ar *Port de Bruxelles* turi teisę Belgijos teismuose remtis subjektine teise, kylančia iš Reglamento Nr. 1315/2013 15 straipsnio. Jis nurodo, kad, remiantis *Port de Bruxelles SA* siūlomu šios nuostatos aiškinimu, valstybėms narėms nustatoma, viena vertus, pozityvi pareiga sukurti transporto infrastruktūrų tarpusavio sujungimo sistemą, kuriai vykdyti valstybėms narėms suteikiama diskrecija, ir, kita vertus, negatyvi pareiga, uždraudžiant joms veikti priešingai to reglamento tikslams, ir ypač taip, kad būtų pažeistas esamų transporto infrastruktūrų vientisumas.
- 33 *Infrabel* teigia, kad aptariamas 15 straipsnis negali būti aiškinamas taip, kaip siūlo *Port de Bruxelles SA*. Iš tiesų, remiantis tos nuostatos tekstu būtent prancūzų kalba, vidaus uostai turi būti sujungti arba su kelių, arba su geležinkelio transporto infrastruktūromis, nes šioje kalbinėje versijoje vartojamas jungtukas „arba“.
- 34 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad Reglamento Nr. 1315/2013 15 straipsnio 1 dalies redakcijoje nyderlandų kalba vartojamas jungtukas „ir“, o ne „arba“. Jis daro išvadą, kad pažodinio šios nuostatos aiškinimo nepakanka tiksliai jos prasmei nustatyti.
- 35 Pasak šio teismo, galimi du priešingi minėtos nuostatos aiškinimai. Iš tikrųjų iš šio reglamento 3 straipsnio n punkto ir 28 straipsnio 1 dalies galima daryti išvadą, jog vidaus vandenų kelių transporto infrastruktūros, kaip antai vidaus vandenų uosto, jungties su viena kitos rūšies transporto infrastruktūra pakanka, kad pareigos būtų laikomasi, ir šiuo atveju *Port de Bruxelles* turėtų patenkinti uosto infrastruktūros jungtimi su kelių transporto infrastruktūra.
- 36 Vis dėlto galima pritarti ir kitokiam aptariamo reglamento 15 straipsnio aiškinimui. Iš tiesų, remiantis būtent to reglamento 31 konstatuojamojoje dalyje išdėstytais Komisijos įsipareigojimais ir pačiu Reglamentu Nr. 1315/2013, galima teigti, kad to reglamento tikslas yra dvejopas, t. y. padidinti transporto konkurencingumą ir iki 2050 m. bent 60 % sumažinti transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, palyginti su 1990 m. lygiais. Be to, aptariamo reglamento 15 straipsnio aiškinimas, kad pagal jį draudžiama išmontuoti geležinkelio jungtį tokiomis aplinkybėmis, kokios susiklostė šioje byloje, gali būti grindžiamas, be kita ko, to paties reglamento 5, 10 ir 16 straipsniais bei jo 7 ir 8 konstatuojamosiose dalyse išdėstytais gairėmis.
- 37 Būtent tokiomis aplinkybėmis *Cour d'appel de Bruxelles* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui tokį prejudicinį klausimą:

„Ar tokiu atveju, kai vidaus vandenų uostas, priklausantis pagrindiniam tinklui, jau yra sujungtas su kelių transporto ir geležinkelių tinklu, pagal [reglamento Nr. 1315/2013] 15 straipsnį, jį vertinant atskirai arba siejant su kitomis šio reglamento nuostatomis, reikalaujama išlaikyti ir prižiūrėti abi jungtis arba kurios nors iš šių dviejų jungčių nepanaikinti, nors ji ir nebūtų prižiūrima?“

Procesas Teisingumo Teisme

- 38 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, remdamasis Teisingumo Teismo procedūros reglamento 105 straipsnio 1 dalimi, paprašė šią bylą nagrinėti taikant pagreitintą procedūrą. Grįsdamas šį prašymą jis tvirtina, kad siekdamas užtikrinti šio sprendimo veiksmingumą uždraudė *Infrabel* išmontuoti aptariamą geležinkelio jungtį, kol bus priimtas

naujas sprendimas byloje po to, kai bus gautas Teisingumo Teismo atsakymas į pateiktą klausimą. Tačiau nuo 2021 m. liepos 1 d. ta bendrovė iš principo privalo FIF mokėti kompensaciją būtent už vėlavimą išmontuoti šią jungtį.

- 39 Procedūros reglamento 105 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo prašymu arba išimties tvarka savo iniciatyva Teisingumo Teismo pirmininkas, išklausęs teisėją pranešėją ir generalinį advokatą, gali nuspręsti nagrinėti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pagal pagreitiną procedūrą, jeigu dėl bylos pobūdžio reikia, kad ji būtų greitai išnagrinėta.
- 40 Reikia priminti, kad tokia pagreitinata procedūra yra procesinė priemonė, taikytina ypatingos skubos atvejais (2022 m. kovo 22 d. Sprendimo *Prokurator Generalny (Aukščiausiojo teismo drausmės bylų kolegija – Skyrimas)*, C-508/19, EU:C:2022:201, 37 punktas).
- 41 Šioje byloje 2021 m. gegužės 4 d. Teisingumo Teismo pirmininkas, išklausęs teisėją pranešėją ir generalinį advokatą, nusprendė netenkinti šio sprendimo 38 punkte nurodyto prašymo.
- 42 Iš tiesų, remiantis Teisingumo Teismo jurisprudencija, vien ekonominiai interesai, kad ir kokie svarbūs ir teisėti, negali pateisinti pagreitintos procedūros taikymo (2021 m. lapkričio 11 d. Sprendimo *Energieversorgungscenter Dresden-Wilschdorf*, C-938/19, EU:C:2021:908, 45 punktas ir nurodyta jurisprudencija).
- 43 Beje, net jei šiai bylai būtų taikoma pagreitinata procedūra, Teisingumo Teismas bet kuriuo atveju negalėtų į pateiktą klausimą atsakyti iki 2021 m. birželio 30 d.
- 44 Tos pačios dienos sprendimu Teisingumo Teismo pirmininkas vis dėlto nusprendė, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo pateikta informacija pateisina bylos nagrinėjimą pirmumo tvarka pagal Procedūros reglamento 53 straipsnio 3 dalį.

Dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priimtinumą

- 45 Rašytinėse pastabose *Infrabel* iš esmės teigia, kad *Port de Bruxelles SA* bet kuriuo atveju negali pagrindinėje byloje savo naudai remtis Reglamento Nr. 1315/2013 15 straipsnio 1 dalimi, nes šia nuostata valstybėms narėms suteikiama diskrecija ją įgyvendinti. Iš tiesų tokia diskrecija yra kliūtis privačiam asmeniui tiesiogiai remtis iš šios nuostatos kylančiomis teisėmis, jei tam tikra valstybė narė nėra priėmusi įgyvendinimo priemonių.
- 46 Kadangi šį argumentą reikia suprasti taip, kad juo *Infrabel* kelia klausimą dėl prejudicinio klausimo svarbos ginčui pagrindinėje byloje išspręsti, taigi, ir prašymo priimti prejudicinį sprendimą priimtinumui, jam negalima pritarti.
- 47 Iš tiesų, viena vertus, reikia priminti, kad pagal SESV 288 straipsnio antrą pastraipą reglamentas yra privalomas visas ir jis tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse. Taigi dėl savo pobūdžio ir paskirties Sąjungos teisės šaltinių sistemoje reglamentų nuostatos paprastai turi tiesioginį poveikį nacionalinės teisės sistemose ir nacionalinėms valdžios institucijoms nereikia imtis įgyvendinimo priemonių (2020 m. sausio 22 d. Sprendimo *Ursa Major Services*, C-814/18, EU:C:2020:27, 33 punktas).

- 48 Kita vertus, klausimas, ar pagal Reglamento Nr. 1315/2013 15 straipsnio 1 dalį iš principo draudžiama tokiomis aplinkybėmis, kokios susiklostė pagrindinėje byloje, panaikinti vidaus uosto geležinkelių jungtį, ar vis dėlto pagal ją valstybėms narėms suteikiama diskrecija šioje srityje yra būtent prejudicinio klausimo dalykas, todėl klausimas dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priimtinumui negali būti keliamas remiantis *Infrabel* nurodytu motyvu.

Dėl prejudicinio klausimo

- 49 Pateiktu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 1315/2013 15 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad, kai vidaus vandenų uostas, priklausantis pagrindiniam tinklui, kaip tai suprantama pagal to reglamento 6 straipsnio 1 ir 3 dalis ir 38 straipsnį, turi jungtis tiek su kelių transporto infrastruktūra, tiek su geležinkelių transporto infrastruktūra, pagal ją draudžiama panaikinti vieną iš šių dviejų jungčių rūšių.
- 50 Šiuo klausimu pirmiausia reikia konstatuoti, kad nors to reglamento 15 straipsnio 1 dalyje numatyta, jog valstybės narės užtikrina, kad vidaus vandenų uostai būtų prijungti prie kelių ar geležinkelio infrastruktūros, taigi yra taikoma vidaus vandenų uostams, prejudicinis klausimas susijęs su šios nuostatos aiškinimu tokiomis aplinkybėmis, kai toks uostas, kaip Briuselio uostas, prijungtas prie pagrindinio tinklo, kaip tai suprantama pagal tą patį reglamentą.
- 51 Šis 15 straipsnis yra Reglamento Nr. 1315/2013 II skyriuje, kuriame, kaip galima spręsti iš jo pavadinimo, kalbama apie visuotinį tinklą, nurodytą šio reglamento 6 straipsnio 2 dalyje. To reglamento 6 straipsnio 3 dalyje ir 38 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad pagrindinį tinklą sudaro tos visuotinio tinklo dalys, kurios yra ypač strategiškai svarbios siekiant transeuropinio transporto tinklo plėtros tikslų.
- 52 Nors remiantis pastarosiomis nuostatomis galima neginčijamai teigti, kad Reglamento Nr. 1315/2013 15 straipsnio 1 dalis taikoma pagrindiniam tinklui priklausančiam vidaus vandenų uostui, vis dėlto ji apskritai taikoma visiems visuotinio tinklo vidaus vandenų uostams, neatsižvelgiant į tai, ar jie konkrečiai susiję su pagrindiniu tinklu.
- 53 Dėl tos priežasties pateiktą klausimą reikia išnagrinėti tiek, kiek jis susijęs su vidaus vandenų uostu, prijungtu prie visuotinio tinklo, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1315/2013 6 straipsnio 1 ir 2 dalis, kuriame jau yra jungčių tiek su kelių transporto, tiek su geležinkelių transporto infrastruktūra.
- 54 Remiantis suformuota Teisingumo Teismo jurisprudencija, aiškinant Sąjungos teisės nuostatą, reikia atsižvelgti ne tik į jos tekstą, bet ir į kontekstą ir teisės aktų, kurio dalis ji yra, siekiamus tikslus (2020 m. sausio 28 d. Sprendimo *Komisija / Italija (Kovos su pavėluotu mokėjimu direktyva)*, C-122/18, EU:C:2020:41, 39 punktą ir nurodyta jurisprudencija).
- 55 Pirma, dėl Reglamento Nr. 1315/2013 15 straipsnio 1 dalies formuluotės reikia konstatuoti, kad, kaip teisingai pažymėjo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas ir Belgijos vyriausybė, šios nuostatos versijose nyderlandų ir bulgarų kalbomis tarp žodžio „kelių“ ir žodžių junginio „geležinkelių infrastruktūra“ vartojamas jungtukas „ir“, o tai leidžia manyti, kad valstybės narės privalo užtikrinti, kad uostai išsaugotų esamas jungtis, kurios juos jungia tiek su

- kelių, tiek su geležinkelių transporto infrastruktūra. Atvirkščiai, be kita ko, versijose vokiečių, graikų, anglų, prancūzų, airių, italų, lietuvių, vengrų ir slovėnų kalbomis vartojamas būtent jungtukas „arba“.
- 56 Tokiomis aplinkybėmis reikia priminti, kad remiantis suformuota Teisingumo Teismo jurisprudencija skirtingos Sąjungos teisės nuostatos kalbinės versijos yra vienodai autentiškos ir viena iš jų negali būti prioritėtinė, palyginti su kitomis, nes Sąjungos teisės nuostatos turi būti aiškinamos ir taikomos vienodai, atsižvelgiant į visomis Sąjungos kalbomis parengtas versijas (šiuo klausimu žr. 2021 m. spalio 6 d. Sprendimo *Conorzio Italian Management ir Catania Multiservizi*, C-561/19, EU:C:2021:799, 42 ir 43 punktus ir nurodytą jurisprudenciją).
- 57 Taigi, esant neatitikimų tarp skirtingų Sąjungos akto kalbinių versijų, nagrinėjama nuostata turi būti aiškinama atsižvelgiant į teisės akto, kurio dalis ji yra, sandarą ir tikslą (šiuo klausimu žr. 2022 m. balandžio 28 d. Sprendimo *Yieh United Steel / Komisija*, C-79/20 P, EU:C:2022:305, 99 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).
- 58 Nagrinėjamu atveju reikia konstatuoti, kad remiantis vien Reglamento Nr. 1315/2013 15 straipsnio 1 dalies formuluote negalima nustatyti, ar tuo atveju, kai su visuotiniu tinklu susijęs vidaus vandenų uostas jau turi jungtis tiek su kelių, tiek su geležinkelio transporto infrastruktūra, suinteresuotajai valstybei narei leidžiama panaikinti vieną iš jų jungčių ir išsaugoti tik likusią kitą, nes toje nuostatoje suinteresuotajai valstybei narei nustatyta pareiga užtikrinti, kad aptariamas vidaus vandenų uostas būtų sujungtas su „kelių arba geležinkelių infrastruktūra“, gali būti suprantama net taip, kad ta valstybė narė privalo ypatingą dėmesį skirti vienai arba kitai iš šių dviejų jungčių, atsižvelgdama į tų jungčių poreikius, kiek tai susiję būtent su jų priežiūra.
- 59 Antra, dėl Reglamento Nr. 1315/2013 15 straipsnio 1 dalies konteksto reikia pažymėti, kad, kaip numatyta to reglamento 1 straipsnio 1 dalyje, jo tikslas – nustatyti „transeuropinio transporto tinklo, kurį sudaro dviejų dalių struktūra, sudaryta iš visuotinio tinklo ir pagrindinio tinklo, plėtros gaires; pastarasis yra nustatomas visuotinio tinklo pagrindu“.
- 60 Remiantis to paties reglamento 10 straipsnio, išdėstyto II skyriuje dėl visuotinio tinklo, 1 dalies b punktu galima teigti, kad, plėtojant visuotinį tinklą, bendras prioritetas teikiamas priemonėms, kurių reikia siekiant, be kita ko, užtikrinti transporto rūšių optimalią integraciją ir sąveiką tos pačios rūšies transporte.
- 61 Reglamento Nr. 1315/2013 II skyriaus nuostatos, išskyrus 9 ir 10 straipsnius, sugrupuotos į septynis skirsnius, iš kurių 1 skirsnis susijęs su geležinkelių transporto infrastruktūra, 2 skirsnis – su vidaus vandenų kelių transporto infrastruktūra; jame yra prejudiciniame klausime aptariamas 15 straipsnis, 3 skirsnis – su kelių transporto infrastruktūra, 6 skirsnis – su daugiarūšio vežimo infrastruktūra ir galiausiai – 7 skirsnis, kuriame išdėstytos bendrosios nuostatos.
- 62 Dėl geležinkelių transporto infrastruktūros Reglamento Nr. 1315/2013 12 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad krovinių terminalai sujungiami su kelių infrastruktūra arba, kai įmanoma, su visuotinio tinklo vidaus vandenų infrastruktūra.
- 63 Be to, iš šio reglamento 13 straipsnio f punkto matyti, kad skatinant su geležinkelių infrastruktūra susijusius bendros svarbos projektus pirmenybė teikiama atitinkamais atvejais geležinkelių transporto infrastruktūros sujungimui su vidaus vandenų uostų infrastruktūra.

- 64 Taip pat, kiek tai susiję su vidaus vandenų transporto infrastruktūra, to reglamento 16 straipsnio d punkte numatyta, kad skatinant su vidaus vandenų kelių infrastruktūra susijusius bendros svarbos projektus pirmenybė teikiama, be kita ko, vidaus vandenų uosto infrastruktūros sujungimui su geležinkelių krovininio ir kelių transporto infrastruktūra.
- 65 Dėl kelių transporto infrastruktūros to paties reglamento 19 straipsnio e punkte nustatyta, kad skatinant su kelių infrastruktūra susijusius bendros svarbos projektus pirmenybė teikiama, be kita ko, spūščių esamuose keliuose sumažinimui.
- 66 Dėl daugiarūšio vežimo infrastruktūros, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 1315/2013 3 straipsnio n punktą, pažymėtina, kad jo 28 straipsnio 1 dalies a punkte numatyta, jog valstybės narės teisingomis ir nediskriminacinėmis sąlygomis užtikrina, kad įvairių rūšių transportas būtų susietas bet kurioje [su bent viena] iš šių vietų: krovinių terminaluose, keleivių stotyse, vidaus vandenų uostuose, oro uostuose ir jūrų uostuose, siekiant suteikti galimybę įvairiarūšių transportu vežti keleivius ir krovinius.
- 67 Kaip bendroji nuostata taip pat turėtų būti paminėtas Reglamento Nr. 1315/2013 30 straipsnis dėl to reglamento 3 straipsnio p punkte apibrėžtų miestų transporto mazgų.
- 68 Remiantis 30 straipsnio a ir b punktais teigtina, kad plėtodamos visuotinį tinklą miestų transporto mazguose valstybės narės, kai įmanoma, siekia užtikrinti, kad būtų sujungta, be kita ko, visuotinio tinklo geležinkelių, kelių ir, jei reikia, vidaus vandenų infrastruktūra tiek keleivinio, tiek krovininio transporto sektoriuose.
- 69 Taigi iš šio sprendimo 59–68 punktuose nurodytų nuostatų galima daryti išvadą, kad nors Reglamente Nr. 1315/2013 valstybėms narėms nenustatyta pareigos pasiekti rezultatą, t. y. visais atvejais užtikrinti vidaus vandenų uostų, priklausančių visuotiniam tinklui, jungtį tiek su kelių, tiek su geležinkelių transporto infrastruktūra, šiame reglamente rekomenduojama, kiek įmanoma, įrengti kelias tokių uostų jungtis su kitų rūšių transporto infrastruktūra.
- 70 Be to, reikia konstatuoti, kad tiek to reglamento 7 ir 8 konstatuojamosiose dalyse, tiek to paties reglamento 4 straipsnio b punkto v papunktyje, 5 straipsnio 1 dalies a punkte ir 6 straipsnio 2 dalyje daromas skirtumas tarp „esamos“ infrastruktūros ir „naujos“ ar „planuojamos“ infrastruktūros. Šis atskyrimas rodo, kad jis turi atsispindėti apibrėžiant valstybių narių įsipareigojimų apimtį.
- 71 Taigi išanalizavus Reglamento Nr. 1315/2013 15 straipsnio 1 dalies kontekstą darytina išvada, kad ši nuostata turi būti aiškinama taip, kad pagal ją iš principo draudžiama, kiek tai susiję su vidaus vandenų uostu, kuris jau turi jungtis tiek su kelių, tiek su geležinkelių infrastruktūra, panaikinti jungtį su viena iš šių dviejų infrastruktūros rūšių.
- 72 Trečia, reikia konstatuoti, kad atsižvelgimas į Europos transporto tinklo tikslus, nurodytus Reglamento Nr. 1315/2013 4 straipsnyje, patvirtina tokį to reglamento 15 straipsnio 1 dalies aiškinimą.
- 73 Iš tiesų, pirma, to reglamento 4 straipsnio b punkto iii papunktyje numatyta, kad transeuropinis transporto tinklas prisideda prie veiksmingumo optimaliai integruojant ir tarpusavyje susiejant visas transporto rūšis.

- 74 Šiuo klausimu to paties reglamento 5 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose nustatyta, kad transeuropinis tinklas planuojamas, plėtojamas ir eksploatuojamas tausiai naudojant išteklius, ir šiuo tikslu, viena vertus, plėtojama ir tobulinama esama transporto infrastruktūra ir atliekama jos techninė priežiūra ir, kita vertus, optimizuojama infrastruktūros integracija ir sujungimas.
- 75 Antra, kalbant konkrečiai apie vidaus vandenų uosto jungtį su geležinkelių transporto infrastruktūra, reikia atsižvelgti į tvarumo tikslą, įtvirtintą Reglamento Nr. 1315/2013 4 straipsnio c punkte, aiškinamame atsižvelgiant į to reglamento 31 konstatuojamąją dalį. Iš to matyti, kad transeuropiniu transporto tinklu siekiama prisidėti prie šio tikslo įgyvendinimo, be kita ko, mažinant šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijas, suteikiant pirmenybę mažą anglies dioksido kiekį išskiriančio transporto sistemoms.
- 76 Kaip išvados 63 ir 64 punktuose pažymėjo generalinis advokatas, geležinkelių transportas priskiriamas prie tokių transporto sistemų, todėl aptariamo reglamento 31 konstatuojamojoje dalyje nurodyta Komisijos baltoji knyga skatina jo naudojimą.
- 77 Trečia, vidaus vandenų uosto turimo jungties su geležinkelių transporto infrastruktūra išsaugojimas skatinant naudotis veikiau geležinkelių, o ne kelių transportu, taip pat prisideda prie tikslo mažinti spūstis keliuose, kuris yra vienas iš transeuropinio transporto tinklo plėtros prioritetų, kaip nustatyta Reglamento Nr. 1315/2013 19 straipsnio e punkte.
- 78 Esant tokiai situacijai, atsižvelgiant į Reglamentu Nr. 1315/2013 siekiamus tikslus, be kita ko, susijusius su aplinkos apsauga, eismo saugumu ir teritorijos planavimu, išimtinėmis aplinkybėmis *a priori* galima pateisinti vidaus vandenų uosto jungties su kelių arba geležinkelių infrastruktūra panaikinimą, o Reglamento Nr. 1315/2013 15 straipsnio 1 dalis tam neprieštarauja.
- 79 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad tokios esamos jungties pakeitimas nauja tos pačios rūšies infrastruktūros jungtimi, kuri pradėta eksploatuoti tuo pačiu metu kaip ir panaikinta ja pakeista jungtis, negali būti laikomas aptariamo vidaus vandenų uosto jungties su minėta infrastruktūra panaikinimu.
- 80 Dėl priežasčių, išimtiniais atvejais galinčių pateisinti vidaus vandenų uosto jungties su kelių ar geležinkelių infrastruktūra panaikinimą jos niekuo nepakeičiant, šiuo atveju pakanka pažymėti, kad, atsižvelgiant į Teisingumo Teismui pateiktose rašytinėse pastabose išdėstytus argumentus, šiuo atveju pakanka pažymėti, kad tokia priežastis negali būti šios jungties keliamo pavojaus transporto saugumui rizika, jei ši rizika atsiranda dėl atitinkamos valstybės narės atsakingų institucijų nepakankamos aptariamą transporto infrastruktūros priežiūros.
- 81 Panašiai, kaip išvados 71 punkte iš esmės pažymėjo generalinis advokatas, motyvai, susiję su sklypų, kuriuos užima vidaus vandenų uosto jungtis su kelių ar geležinkelių transporto infrastruktūra, verte ir su galimu šių sklypų ekonomiškai naudingesniu naudojimu, negali pateisinti šios jungties panaikinimo.
- 82 Atsižvelgiant į visus išdėstytus argumentus, į pateiktą klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 1315/2013 15 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad tuo atveju, kai vidaus vandenų uostas, kuris susijęs su visuotiniu tinklu, kaip tai suprantama pagal to reglamento 6 straipsnio 1 ir 2 dalis, turi jungtis ir su kelių, ir su geležinkelių transporto infrastruktūra, pagal tą dalį draudžiama, išskyrus ypatingas aplinkybes, panaikinti vieną iš šių dviejų jungčių rūšių. Aptariamos jungties nepriežiūra dėl šios nuostatos nesilaikymo arba šios infrastruktūros užimamų sklypų ekonominės vertės kėlimas nelaikomi tokiomis aplinkybėmis.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 83 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (penktoji kolegija) nusprendžia:

2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES, 15 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad tuo atveju, kai vidaus vandenų uostas, kuris susijęs su visuotiniu tinklu, kaip tai suprantama pagal to reglamento 6 straipsnio 1 ir 2 dalis, turi jungtis ir su kelių, ir su geležinkelių transporto infrastruktūra, pagal tą dalį draudžiama, išskyrus ypatingas aplinkybes, panaikinti vieną iš šių dviejų jungčių rūšių. Aptariamoms jungtims nepriežiūra dėl šios nuostatos nesilaikymo arba šios infrastruktūros užimamų sklypų ekonominės vertės kėlimas nelaikomi tokiomis aplinkybėmis.

Parašai.