



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2022. gada 16. jūnijā *

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Eiropas transporta tīkls – Regula (ES) Nr. 1315/2013 – 15. panta 1. punkts – Infrastruktūras pārvadājumiem pa ūdensceļiem – Iekšzemes ostas – Valsts pienākums iekšzemes ostas savienot ar autotransporta vai dzelzceļa pārvadājumu infrastruktūru – Savienojuma ar vienu no šiem diviem pārvadājumu infrastruktūras veidiem likvidēšana – Nosacījumi

Lietā C-229/21

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *cour d'appel de Bruxelles* (Briseles apelācijas tiesa, Beļģija) iesniedza ar 2021. gada 23. marta lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2021. gada 9. aprīlī, tiesvedībā

Port de Bruxelles SA,

Région de Bruxelles-Capitale

pret

Infrabel SA,

piedaloties:

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

État belge,

Région de Bruxelles-Capitale,

Port de Bruxelles SA,

Lineas SA,

TIESA (piektā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs J. Regans [*E. Regan*], tiesneši I. Jarukaitis [*I. Jarukaitis*], M. Ilešičs [*M. Ilešič*], D. Gracijs [*D. Gratsias*] (referents) un Z. Čehi [*Z. Csehi*],

ģenerālvokāts: Ž. Rišārs Delatūrs [*J. Richard de la Tour*],

* Tiesvedības valoda – franču.

sekretārs: C. Di Bella [*C. Di Bella*], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2022. gada 19. janvāra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *Port de Bruxelles SA* vārdā – *B. De Beys* un *L. Depré*, advokāti,
- *Région de Bruxelles-Capitale* vārdā – *B. Cambier* un *T. Cambier*, advokāti,
- *Infrabel SA* vārdā – *M. Baetens-Spetschinsky* un *P.-M. Louis*, advokāti,
- Beļģijas valdības vārdā – *S. Baeyens*, *P. Cottin* un *C. Pochet*, pārstāvji, kuriem palīdz *T. Eyskens*, *P. J. Geysens* un *A. Vandeburie*, advokāti,
- Eiropas Komisijas vārdā – *S. L. Kalèda*, *C. Vrignon* un *G. Wilms*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2022. gada 31. marta tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņem Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV 2013, L 348, 1. lpp.) 15. panta 1. punkta interpretāciju.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar divām tiesvedībām starp, pirmkārt, *Port de Bruxelles SA* un *Infrabel SA*, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju Beļģijā, un, otrkārt, *Région de Bruxelles-Capitale* (Galvaspilsētas Briseles reģions, Beļģija) un *Infrabel* saistībā ar *Port de Bruxelles SA* iesniegto pieteikumu izdot rīkojumu *Infrabel* pilnībā saglabāt Briseles ostas (Beļģija) ostas vienīgo dzelzceļa piekļuves ceļu Beļģijas dzelzceļa tīklam.

Atbilstošās tiesību normas

- 3 Regulas Nr. 1315/2013 7., 8. un 31. apsvērumā ir noteikts:
 - “(7) Eiropas transporta tīklā lielā mērā ietilpst esošā infrastruktūra. Lai pilnībā sasniegtu jaunās Eiropas transporta tīkla politikas mērķus, regulā būtu jānosaka vienotas prasības attiecībā uz infrastruktūru, kas jāievēro attiecībā uz Eiropas transporta tīkla infrastruktūru.
 - (8) Eiropas transporta tīkls būtu jāattīsta, veidojot jaunu transporta infrastruktūru, atjaunojot un modernizējot esošo infrastruktūru un īstenojot pasākumus tās resursu ziņā efektīvas izmantošanas veicināšanai. Īpašos gadījumos, ja iepriekšējos gados nav veikti regulāri uzturēšanas darbi, ir nepieciešama dzelzceļa infrastruktūras atjaunošana. Atjaunošana ir process, kura rezultātā tiek panākta atbilstība esošās dzelzceļa infrastruktūras iekārtu

sākotnējiem būvniecības parametriem vienlaicīgi ar šīs infrastruktūras kvalitātes uzlabojumu ilgtermiņā, salīdzinot ar tās pašreizējo stāvokli, atbilstoši šīs regulas prasībām un noteikumiem.

[..]

(31) Lielā mēroga dēļ Eiropas transporta tīklam būtu jānodrošina pamats jaunu tehnoloģiju un inovāciju ieviešanai plašā mērogā, jo tās var, piemēram, palīdzēt uzlabot vispārējo Eiropas transporta nozares efektivitāti un mazināt tās radīto oglekļa dioksīda emisiju daudzumu. Tas palīdzēs sasniegt stratēģijas “Eiropa 2020” un [Eiropas Komisijas 2011. gada 1. jūlija] Baltās grāmatas [“Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (COM(2011) 144, galīgā redakcija/2)] mērķus – līdz 2050. gadam siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināt par 60 % (pamatojoties uz emisiju līmeņiem 1990. gadā) – un tajā pašā laikā palīdzēt īstenot mērķi – palielināt Savienības drošību nodrošinātības ar kurināmo/degvielu ziņā. [..]”

4 Šīs regulas 1. panta “Priekšmets” 1.–3. punktā ir paredzēts:

“1. Šajā regulā noteiktas pamatnostādnes tāda Eiropas transporta tīkla izveidei, kas ietver divu līmeņu struktūru – visaptverošo tīklu un pamattīklu, kas ir izveidots uz visaptverošā tīkla pamata.

2. Šajā regulā ir noteikti kopīgu interešu projekti un konkretizētas prasības, kas jāievēro struktūrām, kuras ir atbildīgas par Eiropas transporta tīkla infrastruktūras pārvaldību.

3. Šajā regulā ir izklāstītas prioritātes Eiropas transporta tīkla attīstīšanai.”

5 Minētās regulas 2. pantā “Darbības joma” ir paredzēts:

“1. Šo regulu piemēro Eiropas transporta tīklam, kā izklāstīts I pielikumā ietvertajās kartēs.

2. Eiropas transporta tīkla infrastruktūra sastāv no dzelzceļu transporta, iekšējo ūdensceļu transporta, autotransporta, jūras transporta, gaisa transporta un multimodālā transporta infrastruktūras, kā noteikts II. nodaļas attiecīgajās iedaļās.”

6 Šīs pašas regulas 3. pants “Definīcijas” ir formulēts šādi:

“Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

a) “kopīgu interešu projekts” ir jebkurš projekts, kas veikts atbilstīgi šīs regulas prasībām un saskaņā ar tās noteikumiem;

[..]

n) “multimodālais transports” ir pasažieru vai kravas, vai abu pārvadājumi, izmantojot divus vai vairākus transporta veidus;

[..]

p) “pilsētas mezgls” ir pilsētas teritorija, kas ietver Eiropas transporta tīkla transporta infrastruktūru, piemēram, ostas, tostarp pasažieru termināļus, lidostas, dzelzceļa stacijas, loģistikas platformas un kravas termināļus, kuri atrodas pilsētas teritorijā un tās tuvumā, un ir savienota ar citām šādas infrastruktūras daļām un ar reģionālās un vietējās satiksmes infrastruktūru;

[..]

s) “kravas terminālis” ir struktūra, kas aprīkota pārkraušanai starp vismaz diviem transporta veidiem vai starp divām dažādām dzelzceļa sistēmām un kravas pagaidu uzglabāšanai, piemēram, ostas, iekšzemes ostas, lidostas un dzelzceļa termināļi;

[..].”

7 Regulas Nr. 1315/2003 4. pantā “Eiropas transporta tīkla mērķi” ir paredzēts:

“Eiropas transporta tīkls stiprina Savienības sociālo, ekonomisko un teritoriālo kohēziju un sniedz ieguldījumu vienotas Eiropas transporta telpas izveidē, kas ir efektīva un ilgtspējīga, vairo labumu tās lietotājiem un atbalsta iekļaujošu izaugsmi. Tas parāda Eiropas pievienoto vērtību, veicinot turpmāk minētajās četrās kategorijās paredzēto mērķu sasniegšanu:

[..]

b) efektivitāte, ko nodrošina:

[..]

iii) visu transporta veidu optimāla integrācija un savstarpēji savienojumi;

[..]

v) jaunas un esošās infrastruktūras efektīva izmantošana;

[..]

c) ilgtspējība, ko nodrošina:

[..]

ii) ieguldījumi tādu mērķu sasniegšanā kā zems siltumnīcefekta gāzu emisiju līmenis, “tīrs” transports, kas nerada daudz oglekļa dioksīda, nodrošinātība ar degvielu, ārēju izmaksu samazināšana un vides aizsardzība;

iii) transporta ar zemu oglekļa dioksīda emisijas līmeni veicināšana, lai ievērojami samazinātu CO₂ emisijas līmeni atbilstīgi attiecīgajiem Savienības mērķiem par CO₂ emisijas samazināšanu līdz 2050. gadam;

[..].”

8 Šīs regulas 5. panta “Resursu ziņā efektīvs tīkls” 1. punktā ir noteikts:

“Eiropas transporta tīklu plāno, attīsta un ekspluatē resursu ziņā efektīvā veidā:

a) izstrādājot, uzlabojot un uzturot esošo transporta infrastruktūru;

b) optimizējot infrastruktūras integrāciju un savstarpējos savienojumus;

[..].”

9 Minētās regulas 6. pants “Divlīmeņu Eiropas transporta tīkla struktūra” ir formulēts šādi:

“1. Eiropas transporta tīkla pakāpenisku izveidi konkrēti veic, it īpaši ar saskaņotu un pārredzamu metodisko pieeju īstenojot minētā tīkla divu līmeņu struktūru, ko veido visaptverošs tīkls un pamattīkls.

2. Visaptverošais tīkls sastāv no visa esošā un plānotā Eiropas transporta tīkla infrastruktūras, kā arī no pasākumiem, kas veicina šādas infrastruktūras efektīvu un sociāli un ekoloģiski ilgtspējīgu izmantošanu. Šo tīklu identificē un veido saskaņā ar II nodaļā izklāstītajiem noteikumiem.

3. Pamattīklā ietilpst tās visaptverošā tīkla daļas, kuras ir stratēģiski vissvarīgākās Eiropas transporta tīkla izveides mērķu sasniegšanai. To nosaka un veido saskaņā ar III nodaļā izklāstītajiem noteikumiem.”

10 Regulas Nr. 1315/2013 II nodaļā “Visaptverošais tīkls” ietilpst šīs regulas 9.–37. pants. Šīs regulas 9. panta “Vispārīgi noteikumi” 1. punktā ir paredzēts:

“Visaptverošais tīkls:

[..]

c) atbilst prasībām, kas attiecīgajai transporta infrastruktūrai izvirzītas šajā nodaļā;

[..].”

11 Minētās regulas 10. panta “Vispārējas prioritātes” 1. punktā ir noteikts:

“Attīstot visaptverošo tīklu, vispārēju prioritāti piešķir pasākumiem, kas vajadzīgi, lai:

[..]

b) nodrošinātu transporta veidu optimālu integrāciju un savstarpēju izmantojamību;

[..].”

12 Šīs pašas regulas 12. panta “Prasības transporta infrastruktūrai” 1. punktā ir noteikts:

“Kravas termināļi ir savienoti ar visaptverošā tīkla autotransporta infrastruktūru vai – ja iespējams – ar iekšējo ūdensceļu infrastruktūru.”

- 13 Regulas Nr. 1315/2013 13. pants “Prioritātes dzelzceļa infrastruktūras attīstīšanai” ir formulēts šādi:

“Veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūru, un papildus vispārējām prioritātēm, kas minētas 10. pantā, prioritāti piešķir šādiem jautājumiem:

[..]

f) attiecīgos gadījumos dzelzceļa transporta infrastruktūras savienošana ar iekšējo ūdensceļu ostu infrastruktūru.”

- 14 Šīs regulas 14. panta “Infrastrukturā komponenti” 1. punktā ir paredzēts:

“Iekšējo ūdensceļu infrastruktūrā konkrēti ietilpst:

[..]

e) iekšējās ostas, tostarp infrastruktūra, kas nepieciešama transporta operācijām ostas teritorijā;

[..].”

- 15 Minētās regulas 15. panta “Prasības transporta infrastruktūrai” 1. punktā ir noteikts:

“Dalībvalstis nodrošina, ka iekšzemes ostas ir savienotas ar autotransporta vai dzelzceļa infrastruktūru.”

- 16 Šīs pašas regulas 16. pants “Prioritātes iekšējo ūdensceļu infrastruktūras attīstīšanai” ir formulēts šādi:

“Veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar iekšējo ūdensceļu infrastruktūru, un papildus vispārējām prioritātēm, kas minētas 10. pantā, prioritāti piešķir šādiem jautājumiem:

[..]

d) iekšējo ostu infrastruktūras savienošana ar dzelzceļa kravu pārvadājumu un autotransporta infrastruktūru;

[..].”

- 17 Saskaņā ar Regulas Nr. 1315/2013 19. pantu “Prioritātes autoceļu infrastruktūras attīstīšanai”:

“Veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar autoceļu infrastruktūru, un papildus vispārējām prioritātēm, kas minētas 10. pantā, prioritāti piešķir šādiem jautājumiem:

[..]

e) pārslogotības mazināšana uz esošajiem ceļiem.”

18 Šīs regulas 28. panta “Prasības transporta infrastruktūrai” 1. punktā ir noteikts:

“Dalībvalstis taisnīgā un nediskriminējošā veidā nodrošina, ka:

a) transporta mezgli ir savienoti kādā no šādām vietām: kravas termināļos, pasažieru stacijās, iekšzemes ostās, lidostās un jūras ostās, lai būtu iespējams multimodāls pasažieru un kravu transports;

[..].”

19 Minētās regulas 30. pantā “Pilsētu mezgli” ir paredzēts:

“Dalībvalstis, attīstot visaptverošo tīklu pilsētu mezglos, ja iespējams, nodrošina, lai:

a) pasažieru pārvadājumiem – nodrošinātu savstarpējus savienojumus starp visaptverošā tīkla dzelzceļa, autotransporta, gaisa un attiecīgā gadījumā iekšējo ūdensceļu un jūras transporta infrastruktūru;

b) kravu pārvadājumiem – nodrošinātu savstarpējus savienojumus starp visaptverošā tīkla dzelzceļa, autotransporta un attiecīgā gadījumā iekšējo ūdensceļu, gaisa un jūras transporta infrastruktūru;

[..].”

20 Regulas Nr. 1315/2013 38. panta “Pamattīkla identificēšana” 1. punktā ir noteikts:

“Pamattīkls, kā izklāstīts I pielikumā ietvertajās kartēs, sastāv no tām visaptverošā tīkla daļām, kuras stratēģiski ir vissvarīgākās Eiropas transporta tīkla politikas mērķu sasniegšanai un atbilst mainīgajām satiksmes prasībām un multimodālā transporta vajadzībām. [..]”

21 No šīs regulas I un II pielikuma izriet, ka Briseles ostas infrastruktūra ietilpst pamattīklā šīs regulas 6. panta 1. un 3. punkta izpratnē.

Pamatlieta un prejudiciālais jautājums

22 *Port de Bruxelles SA* ir atbildīga par kanāla, Briseles ostas, priekšostas, ostu iekārtu un ar tām saistīto būvju pārvaldību, ekspluatāciju un attīstību *Région de Bruxelles Capitale*.

23 *Infrabel* apsaimnieko Beļģijas dzelzceļa tīklu, un tai pieder sliežu ceļi, kā arī šai apsaimniekošanai nepieciešamie vai noderīgie aktīvi.

24 *FIF-FSI (Fonds d'Infrastructure Ferroviaire) SA* (Dzelzceļa infrastruktūras fonds; turpmāk tekstā – “*FIF*”) uzdevums ir pārvaldīt un novērtēt zemesgabalus un veikt citu komercdarbību attīstības, pirkšanas un pārdošanas nozarē, nekustamā īpašuma pārvaldīšanā un finansēšanā. Viss tās kapitāls pastarpināti pieder Beļģijas valstij.

25 Ar diviem – 2004. gada 14. jūnija (2004. gada 14. jūnija *Moniteur belge*, 51971. lpp.) un 2004. gada 30. decembra (2004. gada 30. decembra *Moniteur belge*, 87338. lpp.) – Karaļa dekrētiem *Infrabel* ir uzdots vēlākais līdz 2020. gada 31. decembrim demontēt dzelzceļa iekārtas, kas atrodas tā sauktajā “*Schaerbeek-Formation*” teritorijā Briselē, un sakārtot to, lai šo teritoriju, atbrīvotu no jebkādas

apbūves, nodotu *FIF*. Pēdējai minētajai ir tiesības prasīt finansiālu kompensāciju gadījumā, ja *Infrabel* neveic šos darbus paredzētajos termiņos. Starp demontējamām iekārtām ir tādas, kas veido Briseles ostas vienīgo dzelzceļa savienojumu ar Beļģijas dzelzceļa tīklu (turpmāk tekstā – “attiecīgais sliežu ceļš”).

- 26 2018. gada 12. oktobrī *Port de Bruxelles* iesūdzēja *Infrabel tribunal de première instance francophone de Bruxelles* (Briseles frankofonā pirmās instances tiesa, Beļģija), lai tai tiktu aizliegts “veikt jebkādas darbības, kas ir pretrunā Regulas Nr. 1315/2013 [...] normām, tostarp jebkādu [šajā regulā] minēto būvju un iekārtu demontāžu, it īpaši [attiecīgo sliežu ceļu]”.
- 27 2018. gada 30. oktobrī *Infrabel* piespiedu kārtā izsauca uz tiesu *FIF. État belge* brīvprātīgi iestājās lietā 2018. gada 13. novembrī, lai pieņemamais spriedums būtu tai saistošs. *Région de Bruxelles-Capitale* un *Lineas SA* arī iestājās lietā *Port de Bruxelles SA* prasījumu atbalstam.
- 28 2019. gada 14. martā *Port de Bruxelles* lūdza *tribunal de première instance francophone de Bruxelles* noteikt pagaidu pasākumu aizliegt *Infrabel*, gaidot galīgo spriedumu par lietas būtību, citastarp atvienot un demontēt attiecīgo sliežu ceļu, kā arī likt tai saglabāt to pilnībā funkcionējošu. Savukārt *Infrabel* citastarp lūdza *tribunal de première instance francophone de Bruxelles* gadījumā, ja tā apmierinātu pieteikumu par pagaidu pasākumu noteikšanu un ja *Infrabel* tiktu liegts veikt Karaļa 2004. gada 30. decembra dekrētā paredzētos darbus, aizliegt *FIF* tai pieprasīt kompensāciju līdz sprieduma pasludināšanai pēc būtības.
- 29 2019. gada 5. novembrī, tiesvedības laikā *FIF* un *Infrabel* noslēdza vienošanos, ar kuru tās citastarp datumu, līdz kuram bija jāveic attiecīgā sliežu ceļa demontāža, pārcēla uz 2021. gada 30. jūniju.
- 30 Ar 2019. gada 20. decembra spriedumu *tribunal de première instance francophone de Bruxelles* atzina *Port de Bruxelles SA* prasību par nepieņemamu, izņemot, ciktāl pēdējā minētā prasības pamatojumam atsaucas uz servitūta pastāvēšanu. Turklāt tā noraidīja *Port de Bruxelles SA* pieteikumu par pagaidu pasākumu noteikšanu, pamatojoties uz to, ka saistības, kuras *Infrabel* uzņēmās attiecībā pret *FIF* ar 2019. gada 5. novembrī noslēgto vienošanos, bija pietiekamas, lai provizoriski atrisinātu pušu situāciju.
- 31 *Port de Bruxelles SA* un *Région de Bruxelles-Capitale* par šo spriedumu iesniedza apelācijas sūdzību iesniedzējtiesā *cour d’appel de Bruxelles* (Beļģija), kura, konstatējusi, ka ne *Port de Bruxelles SA*, ne *Région de Bruxelles-Capitale* nav vērsušies pret *État belge* un *FIF* apelācijas kārtībā, ievērojot valsts procesuālās normas, nosprieda, ka šīs divas pēdējās minētās lietas dalībnieces ir izslēdzamas no lietas. Turklāt no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu rezolutīvās daļas izriet, ka iesniedzējtiesa ir apvienojusi abas tajā notiekošās tiesvedības.
- 32 Šī tiesa jautā par *Port de Bruxelles SA* tiesībām Beļģijas tiesās atsaukties uz subjektīvām tiesībām, kas izriet no Regulas Nr. 1315/2013 15. panta. Tā norāda, ka saskaņā ar *Port de Bruxelles SA* ieteikto šīs tiesību normas interpretāciju tā uzliek dalībvalstīm, pirmkārt, pozitīvu pienākumu ieviest sistēmu, kurā transporta infrastruktūra ir savstarpēji savienota un kuras ietvaros dalībvalstīm ir rīcības brīvība, kā arī, otrkārt, negatīvu pienākumu, aizliedzot tām rīkoties pretēji šīs regulas mērķiem, it īpaši, ja tā tiek radīts apdraudējums esošās transporta infrastruktūras integritātei.

- 33 *Infrabel* uzskata, ka minētais 15. pants nav interpretējams veidā, kādu piedāvājusi *Port de Bruxelles SA*. Proti, atbilstoši minētās normas tekstam, tostarp franču valodas versijā, iekšējām ostām ir jābūt savienotām vai nu ar autotransporta, vai ar dzelzceļa infrastruktūru, jo šajā valodas versijā ir izmantots saiklis “vai”.
- 34 Šajā ziņā iesniedzējtiesa norāda, ka Regulas Nr. 1315/2013 15. panta 1. punkta holandiešu valodas versijā ir lietots saiklis “un”, nevis “vai”. Tā secina, ka ar šīs tiesību normas gramatisku interpretāciju nepietiek, lai noteiktu tās precīzo jēgu.
- 35 Šī tiesa uzskata, ka minēto tiesību normu ir iespējams interpretēt divos pretējos veidos. No minētās regulas 3. panta n) punkta un 28. panta 1. punkta varētu secināt, ka, lai izpildītu pienākumu, pietiek ar iekšzemes ūdensceļu transporta infrastruktūras, piemēram, iekšzemes ostas, savienošanu tikai ar vienu citu transporta infrastruktūras veidu un ka šajā gadījumā *Port de Bruxelles SA* būtu jābūt apmierinātai ar tās ostas infrastruktūras savienojumu ar autotransporta infrastruktūru.
- 36 Tomēr varētu atbalstīt citādu minētās regulas 15. panta interpretāciju. No Komisijas saistībām, kas ietvertas tās Baltajā grāmatā, uz kuru jo īpaši norādīts šīs pašas regulas 31. apsvērumā, un no pašas Regulas Nr. 1315/2013 izriet, ka tam ir divi mērķi, proti, uzlabot transporta konkurētspēju un līdz 2050. gadam samazināt transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas vismaz par 60 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Turklāt minētās regulas 15. panta tāda interpretācija, ka tas aizliedz dzelzceļa līnijas demontāžu tādos apstākļos, kādi ir šajā lietā, varētu tikt balstīta it īpaši uz šīs pašas regulas 5., 10. un 16. pantu, kā arī uz pamatnostādnēm, kas izklāstītas tās 7. un 8. apsvērumā.
- 37 Šādos apstākļos *cour d'appel de Bruxelles* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

“Ja iekšzemes osta, kas ietilpst pamattīklā, jau ir savienota ar ceļu un dzelzceļu tīklu, vai [Regulas Nr. 1315/2013] 15. pantā, lasot to atsevišķi vai kopsakarā ar citām šīs regulas normām, ir noteikts pienākums saglabāt un apsaimniekot abus šos savienojumus, vai arī atturēties no kāda no šiem savienojumiem likvidēšanas, pat ja tā tiek veikta tikai neuzturēšanas dēļ?”

Tiesvedība Tiesā

- 38 Iesniedzējtiesa, pamatojoties uz Tiesas Reglamenta 105. panta 1. punktu, lūdza izskatīt šo lietu paātrinātā tiesvedībā. Šī lūguma pamatojumam tā norāda, ka, lai nodrošinātu šī sprieduma efektivitāti, tā ir aizliegusi *Infrabel* demontēt attiecīgo sliežu ceļu līdz atkārtotai lietas izskatīšanai pēc Tiesas atbildes uz uzdoto jautājumu saņemšanas. Taču šai sabiedrībai, sākot no 2021. gada 1. jūlija, principā esot jāmaksā kompensācija *FIF* par šī sliežu ceļa demontāžas kavējumu.
- 39 Reglamenta 105. panta 1. punktā ir paredzēts, ka Tiesas priekšsēdētājs pēc iesniedzējtiesas pieteikuma vai izņēmuma kārtā pēc savas ierosmes un pēc tiesneša referenta priekšlikuma un pēc ģenerāladvokāta uzklaušanās, atkāpjoties no šā Reglamenta noteikumiem, var nolemt lūgumam sniegt prejudiciālu nolēmumu, ja lietas apstākļi prasa to izskatīt īsā termiņā, piemērot paātrinātu tiesvedību.

- 40 Jāatgādina, ka šāda paātrinātā tiesvedība ir procesuāls instruments, kas paredzēts ārkārtas situācijas risināšanai (spriedums, 2022. gada 22. marts, *Prokurator Generalny u.c.* (Augstākās tiesas disciplinārlietu palāta – Iecelšana), C-508/19, EU:C:2022:201, 37. punkts).
- 41 Šajā gadījumā Tiesas priekšsēdētājs 2021. gada 4. maijā, uzklausot tiesnesi referentu un ģenerāladvokātu, nolēma, ka šī sprieduma 38. punktā minētais pieteikums nav atbalstāms.
- 42 Proti, saskaņā ar pastāvīgo judikatūru vienkāršas ekonomiskās intereses, lai cik svarīgas un legītimas tās būtu, pašas par sevi nevar pamatot paātrinātās tiesvedības piemērošanu (spriedums, 2021. gada 11. novembris, *Energieversorgungscenter Dresden-Wilschdorf*, C-938/19, EU:C:2021:908, 45. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 43 Turklāt, pat ja šī lieta tiktu nodota izskatīšanai paātrinātā procedūrā, Tiesa atbildi uz uzdoto jautājumu jebkurā gadījumā nevarētu sniegt pirms 2021. gada 30. jūnija.
- 44 Ar tās pašas dienas lēmumu Tiesas priekšsēdētājs tomēr nolēma, ka iesniedzējtiesas sniegtā informācija pamato lietas izskatīšanu prioritāri saskaņā ar Reglamenta 53. panta 3. punktu.

Par lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pieņemamību

- 45 Rakstveida apsvērumos *Infrabel* būtībā apgalvo, ka *Port de Bruxelles SA* katrā ziņā nevar sev par labu atsaukties uz Regulas Nr. 1315/2013 15. panta 1. punktu, jo šajā tiesību normā dalībvalstīm ir atzīta rīcības brīvība tā īstenošanā. Šādas rīcības brīvības pastāvēšana liegtu indivīdam tieši atsaukties uz tiesībām, kas izriet no minētās normas, ja attiecīgā dalībvalsts nav pieņēmusi īstenošanas pasākumus.
- 46 Ciktāl šis arguments ir jāsaprot tādējādi, ka ar to *Infrabel* apšaubā prejudiciālā jautājuma atbilstību pamatlietas atrisināšanai un līdz ar to lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pieņemamību, tas nevar tikt atbalstīts.
- 47 Proti, pirmkārt, ir jāatgādina, ka saskaņā ar LESD 288. panta otro daļu regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs. Tādējādi, ņemot vērā regulās ietvertu tiesību normu raksturu un to funkciju Savienības tiesību avotu sistēmā, regulu normas vispār ir nepastarpināti piemērojamas valstu tiesību sistēmās, un valsts iestādēm nav nepieciešams īstenot piemērošanas pasākumus (spriedums, 2020. gada 22. janvāris, *Ursa Major Services*, C-814/18, EU:C:2020:27, 33. punkts).
- 48 Otrkārt, jautājums par to, vai Regulas Nr. 1315/2013 15. panta 1. punktam principā ir pretrunā iekšzemes ostas sliežu ceļa likvidēšana tādos apstākļos, kādi ir pamatlietā, vai arī tajā dalībvalstīm ir atzīta rīcības brīvība šajā jomā, ir tieši prejudiciālā jautājuma priekšmets, un līdz ar to lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pieņemamība *Infrabel* norādītā iemesla dēļ nevar tikt apšaubīta.

Par prejudiciālo jautājumu

- 49 Ar savu jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 1315/2013 15. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gadījumā, ja iekšzemes ostai, kas ietilpst pamattīklā šīs regulas 6. panta 1. un 3. punkta un 38. panta izpratnē, ir savienojumi gan ar autotransporta, gan dzelzceļa infrastruktūru, tas nepieļauj viena no šiem diviem savienojuma veidiem likvidēšanu.

- 50 Šajā ziņā ir jānorāda, ka, lai gan šīs regulas 15. panta 1. punktā ir paredzēts, ka dalībvalstīm ir jānodrošina iekšzemes ostu savienojums ar autotransporta vai dzelzceļa infrastruktūru, un tādējādi tas attiecas uz iekšzemes ostām, prejudiciālais jautājums attiecas uz šīs normas interpretāciju apstākļos, kad tāda osta kā Briseles osta ir daļa no pamattikla šīs regulas izpratnē.
- 51 Šis 15. pants ir ietverts Regulas Nr. 1315/2013 II nodaļā, kura atbilstoši tās nosaukumam attiecas uz visaptverošo tīklu, kas ir minēts šīs regulas 6. panta 2. punktā. Kā izriet no minētās regulas 6. panta 3. punkta un 38. panta 1. punkta, pamattīklā ietilpst tās visaptverošā tīkla daļas, kuras ir stratēģiski vissvarīgākās Eiropas transporta tīkla attīstības mērķu sasniegšanai.
- 52 Lai gan no pēdējiem minētajiem noteikumiem neapšaubāmi izriet, ka Regulas Nr. 1315/2013 15. panta 1. punkts ir piemērojams attiecībā uz iekšzemes ostu, kas pieder pie pamattikla, tomēr tas vispārīgāk ir piemērojams jebkurai visaptverošā tīkla iekšzemes ostai neatkarīgi no tā, vai tā ietilpst vai neietilpst pamattīklā.
- 53 Līdz ar to uzdotais jautājums ir jāizskata, ciktāl tas attiecas uz iekšzemes ostu, kas ietilpst visaptverošajā tīklā Regulas Nr. 1315/2013 6. panta 1. un 2. punkta izpratnē un kurai jau ir savienojumi gan ar autotransporta, gan ar dzelzceļa infrastruktūru.
- 54 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru, interpretējot Savienības tiesību normu, ir jāņem vērā ne tikai tās teksts, bet arī tās konteksts un tiesiskā regulējuma, kurā šī norma ir ietverta, izvirzītie mērķi (spriedums, 2020. gada 28. janvāris, Komisija/Itālija (Maksājumu kavējumu novēršanas direktīva), C-122/18, EU:C:2020:41, 39. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 55 Attiecībā, pirmkārt, uz Regulas Nr. 1315/2013 15. panta 1. punkta noteikumiem ir jānorāda, kā to pamatoti darījušas attiecīgi iesniedzējtiesa un Beļģijas valdība, ka šīs normas holandiešu un bulgāru valodas versijās starp terminiem “autotransporta” un “dzelzceļa infrastruktūra” ir lietots saiklis “un”, kas liek secināt, ka dalībvalstīm ir jānodrošina, lai ostas saglabātu esošos savienojumus gan ar autotransporta, gan ar dzelzceļa transporta infrastruktūru. Savukārt citustarp vācu, grieķu, angļu, franču, īru, itāļu, lietuviešu, ungāru un slovēņu valodā tiek izmantots saiklis “vai”.
- 56 Šajā kontekstā ir jāatgādina, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru arī Savienības tiesību normas dažādu valodu versijas ir autentiskas un vienai no tām nevar piešķirt prioritāru nozīmi salīdzinājumā ar citām valodu versijām, jo Savienības tiesību normas ir jāinterpretē un jāpiemēro vieneidīgi, ņemot vērā visu Savienības oficiālo valodu versijas (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2021. gada 6. oktobris, *Consorzio Italian Management* un *Catania Multiservizi*, C-561/19, EU:C:2021:799, 42. un 43. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).
- 57 Gadījumā, ja Savienības tiesību akta teksts dažādu valodu versijās atšķiras, attiecīgā tiesību norma ir jāinterpretē atkarībā no tā tiesiskā regulējuma konteksta un mērķa, kurā šī tiesību norma ietilpst (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 28. aprīlis, *Yieh United Steel*/Komisija, C-79/20 P, EU:C:2022:305, 99. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 58 Šajā gadījumā ir jākonstatē, ka Regulas Nr. 1315/2013 15. panta 1. punkta formulējums vien neļauj noteikt, vai tādas iekšējās ostas gadījumā, kas ietilpst vispārējā tīklā un kuras rīcībā jau ir savienojumi gan ar autotransporta, gan ar dzelzceļa transporta infrastruktūru, attiecīgajai dalībvalstij ir atļauts likvidēt vienu no šiem diviem savienojumiem, lai saglabātu tikai otru no tiem, proti, šajā pantā attiecīgajai dalībvalstij paredzēto pienākumu nodrošināt, lai attiecīgā

iekšzemes osta būtu savienota “ar autotransporta vai dzelzceļa infrastruktūru”, var izprast pat tādējādi, ka šai dalībvalstij īpaša vērība ir jāpievērš vienam vai otram no šiem diviem savienojumiem atkarībā no to vajadzībām, jo īpaši attiecībā uz uzturēšanu.

- 59 Otrkārt, attiecībā uz kontekstu, kādā iekļaujas Regulas Nr. 1315/2013 15. panta 1. punkts, ir jānorāda, kā tas ir paredzēts šīs regulas 1. panta 1. punktā, ka šīs regulas mērķis ir noteikt “pamatnostādnes tāda Eiropas transporta tīkla izveidei, kas ietver divu līmeņu struktūru – visaptverošo tīklu un pamattīklu, kas ir izveidots uz visaptverošā tīkla pamata”.
- 60 No šīs pašas regulas 10. panta 1. punkta b) apakšpunkta, kas ietilpst tās II nodaļā par visaptverošo tīklu, izriet, ka, attīstot visaptverošo tīklu, vispārēju prioritāti piešķir pasākumiem, kas vajadzīgi, lai citastarp nodrošinātu transporta veidu optimālu integrāciju un savstarpēju izmantojamību.
- 61 Regulas Nr. 1315/2013 II nodaļas noteikumi, izņemot tās 9. un 10. pantu, ir sagrupēti septiņās iedaļās, tostarp 1. iedaļā par dzelzceļa transporta infrastruktūru, 2. iedaļā par iekšējo ūdensceļu transporta infrastruktūru, kurā ir ietverts 15. pants, uz ko attiecas prejudiciālais jautājums, 3. iedaļā par autotransporta infrastruktūru, 6. iedaļā par multimodālā transporta infrastruktūru un, visbeidzot, 7. iedaļā, kurā ir apvienoti kopīgie noteikumi.
- 62 Attiecībā uz dzelzceļa transporta infrastruktūru Regulas Nr. 1315/2013 12. panta 1. punktā ir paredzēts, ka kravas termināļi ir savienoti ar visaptverošā tīkla autotransporta infrastruktūru vai – ja iespējams – ar iekšējo ūdensceļu infrastruktūru.
- 63 Turklāt no šīs regulas 13. panta f) punkta izriet, ka, veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūru, priekšroka attiecīgā gadījumā tiek piešķirta attiecīgos gadījumos dzelzceļa transporta infrastruktūras savienošanai ar iekšējo ūdensceļu ostu infrastruktūru.
- 64 Tāpat attiecībā uz pārvadājumu pa iekšzemes ūdensceļiem infrastruktūru minētās regulas 16. panta d) punktā ir paredzēts, ka, veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar iekšējo ūdensceļu infrastruktūru, prioritāti citastarp piešķir iekšējo ostu infrastruktūras savienošanai ar dzelzceļa kravu pārvadājumu un autotransporta infrastruktūru.
- 65 Attiecībā uz autotransporta infrastruktūru šīs pašas regulas 19. panta e) punktā ir noteikts, ka, veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar šo infrastruktūru, prioritāti citastarp piešķir pārslogotības mazināšanai uz esošajiem ceļiem.
- 66 Attiecībā uz multimodālā transporta infrastruktūru Regulas Nr. 1315/2013 3. panta n) punkta izpratnē tās 28. panta 1. punkta a) apakšpunktā ir paredzēts, ka dalībvalstis taisnīgā un nediskriminējošā veidā nodrošina, ka transporta mezgli ir savienoti kādā no šādām vietām: kravas termināļos, pasažieru stacijās, iekšzemes ostās, lidostās un jūras ostās, lai būtu iespējams multimodāls pasažieru un kravu transports.
- 67 Saistībā ar kopīgajiem noteikumiem ir jāmin arī Regulas Nr. 1315/2013 30. pants par pilsētu mezgliem, kas ir definēti tās 3. panta p) apakšpunktā.
- 68 No minētā 30. panta a) un b) punkta izriet, ka, attīstot visaptverošu tīklu pilsētu mezglos, dalībvalstis, cik vien iespējams, tiecas nodrošināt dzelzceļa, autoceļu un attiecīgā gadījumā – iekšzemes ūdensceļu infrastruktūras savstarpēju savienojumu gan pasažieru pārvadājumiem, gan kravu pārvadājumiem.

- 69 Tādējādi no šī sprieduma 59.–68. punktā minētajām tiesību normām var secināt, ka, lai gan ar Regulu Nr. 1315/2013 dalībvalstīm nav noteikts pienākums sasniegt rezultātu visos gadījumos nodrošināt iekšzemes ostu, kas pieder pie visaptverošā tīkla, savienojumu gan ar autotransporta, gan dzelzceļa transporta infrastruktūru, šajā regulā ir ieteikts, cik vien iespējams, izveidot vairākus šādu ostu savienojumus ar cita veida transporta infrastruktūru.
- 70 Turklāt ir jākonstatē, ka gan minētās regulas 7. un 8. apsvērumā, gan tās 4. panta b) punkta v) apakšpunktā, 5. panta 1. punkta a) apakšpunktā un 6. panta 2. punktā ir nošķirta “esošā” un “jaunā” vai “plānotā” infrastruktūra. Šī atšķirība liecina par labu tam, lai to atspoguļotu dalībvalstu pienākumu apjoma definīcijā.
- 71 Tādējādi Regulas Nr. 1315/2013 15. panta 1. punkta konteksta analīze liek uzskatīt, ka šī tiesību norma ir jāinterpretē tādējādi, ka tādas iekšzemes ostas, kurai jau ir savienojumi gan ar autotransporta infrastruktūru, gan ar dzelzceļa infrastruktūru, šī norma principā nepieļauj likvidēt šīs ostas savienojumu ar vienu no šiem abiem infrastruktūras veidiem.
- 72 Treškārt, ir jākonstatē, ka, ņemot vērā Eiropas transporta tīkla mērķus, kas ir noteikti Regulas Nr. 1315/2013 4. pantā, šāda šīs regulas 15. panta 1. punkta interpretācija ir pamatota.
- 73 Pirmkārt, minētās regulas 4. panta b) punkta iii) apakšpunktā ir paredzēts, ka Eiropas transporta tīkls veicina efektivitātes mērķa sasniegšanu, nodrošinot optimālu visu transporta veidu integrāciju un savstarpēju savienojumu.
- 74 Tajā pašā nozīmē šīs pašas regulas 5. panta 1. punktā attiecīgi šī punkta a) un b) apakšpunktā ir noteikts, ka Eiropas transporta tīklu plāno, attīsta un ekspluatē resursu ziņā efektīvā veidā, pirmkārt, izstrādājot, uzlabojot un uzturot esošo transporta infrastruktūru, kā arī, otrkārt, optimizējot infrastruktūras integrāciju un savstarpējos savienojumus.
- 75 Otrkārt, it īpaši attiecībā uz iekšzemes ostas savienojumu ar dzelzceļa transporta infrastruktūru ir jāņem vērā ilgtspējības mērķis, kas noteikts Regulas Nr. 1315/2013 4. panta c) punktā, lasot to šīs regulas 31. apsvēruma kontekstā. No tā izriet, ka Eiropas transporta tīkla mērķis ir sekmēt šī mērķa sasniegšanu, citastarp samazinot siltumnīcefekta gāzu emisijas, dodot priekšroku transporta sistēmām ar zemām oglekļa emisijām.
- 76 Kā secinājumu 63. un 64. punktā ir norādījis ģenerāladvokāts, dzelzceļa transports ietilpst šādās transporta sistēmās, un tādēļ ar minētās regulas 31. apsvērumā minēto Komisijas Balto grāmatu tiek veicināta tā izmantošana.
- 77 Treškārt, savienojuma saglabāšana ar dzelzceļa transporta infrastruktūru, no kuras iekšzemes osta gūst labumu, dodot priekšroku dzelzceļa transporta izmantošanai salīdzinājumā ar autotransportu, veicina arī mērķi samazināt autoceļu pārslogotību, kas ir viena no Eiropas transporta tīkla attīstības prioritātēm, kā noteikts Regulas Nr. 1315/2013 19. panta e) punktā.
- 78 Tomēr, ņemot vērā Regulas Nr. 1315/2013 mērķus, it īpaši vides, satiksmes drošības un teritorijas plānošanas jomā, ārkārtas apstākļi *a priori* var pamatot iekšzemes ostas savienojuma ar autotransporta vai dzelzceļa infrastruktūrām likvidēšanu, un tas nav pretrunā Regulas Nr. 1315/2013 15. panta 1. punktam.

- 79 Šajā ziņā ir jāprecizē, ka šāda esoša savienojuma aizstāšana ar jaunu savienojumu ar tā paša veida infrastruktūru, kas nodots ekspluatācijā vienlaikus ar tā savienojuma, kuru tas aizstāj, likvidāciju, nevar tikt uzskatīta par attiecīgās iekšējās ostas savienojuma ar minēto infrastruktūru likvidēšanu.
- 80 Attiecībā uz iemesliem, kas izņēmuma kārtā var pamatot iekšzemes ostas savienojuma ar autotransporta vai dzelzceļa transporta infrastruktūrai likvidāciju, to neaizstājot, šajā gadījumā pietiek norādīt, ka, ņemot vērā Tiesai iesniegtajos rakstveida apsvērumos izklāstītos argumentus, risks, ko šis savienojums rada transporta drošībai, nevar būt šāds iemesls, ja šis risks ir radies tādēļ, ka attiecīgās dalībvalsts atbildīgās iestādes nav veikušas attiecīgās transporta infrastruktūras uzturēšanu.
- 81 Gluži kā ģenerālvokāts būtībā ir norādījis secinājumu 71. punktā, iemesli, kas saistīti ar iekšzemes ostas savienojuma ar autotransporta vai dzelzceļa transporta infrastruktūru aizņemtās zemes platības vērtību un šīs platības iespējamo izmantošanu ekonomiski izdevīgākā veidā, nevar attaisnot šī savienojuma likvidēšanu.
- 82 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 1315/2013 15. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gadījumā, ja iekšzemes osta, kas ir daļa no visaptverošā tīkla šīs regulas 6. panta 1. un 2. punkta izpratnē, ir savienota gan ar autotransporta, gan ar dzelzceļa transporta infrastruktūru, tas nepieļauj – ja vien nepastāv ārkārtēji apstākļi – viena no šiem diviem savienojuma veidiem likvidēšanu. Par šādiem ārkārtējiem apstākļiem nav uzskatāma attiecīgā savienojuma neuzturēšana šīs tiesību normas neievērošanas dēļ, vai zemes platības, ko aizņem šīs infrastruktūras, ekonomiskā vērtība.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 83 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība izriet no tiesvedības, kas notiek iesniedzējtiesā, tāpēc tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (piektā palāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES 15. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gadījumā, ja iekšzemes osta, kas ir daļa no visaptverošā tīkla šīs regulas 6. panta 1. un 2. punkta izpratnē, ir savienota gan ar autotransporta, gan ar dzelzceļa transporta infrastruktūru, tas nepieļauj – ja vien nepastāv ārkārtēji apstākļi – viena no šiem diviem savienojuma veidiem likvidēšanu. Par šādiem ārkārtējiem apstākļiem nav uzskatāma attiecīgā savienojuma neuzturēšana šīs tiesību normas neievērošanas dēļ vai zemes platības, ko aizņem šīs infrastruktūras, ekonomiskā vērtība.

[Paraksti]