



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

16 iunie 2022 *

„Trimitere preliminară – Rețeaua transeuropeană de transport – Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 – Articolul 15 alineatul (1) – Infrastructură de transport pe căi navigabile interioare – Porturi interioare – Obligația unui stat membru de a conecta porturi interioare la infrastructura de transport rutier sau de transport feroviar – Eliminarea conexiunii cu unul dintre aceste două tipuri de infrastructuri de transport – Condiții”

În cauza C-229/21,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de cour d'appel de Bruxelles (Belgia), prin decizia din 23 martie 2021, primită de Curte la 9 aprilie 2021, în procedura

Port de Bruxelles SA,

Région de Bruxelles-Capitale

împotriva

Infrabel SA,

cu participarea:

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

État belge,

Région de Bruxelles-Capitale,

Port de Bruxelles SA,

Lineas SA,

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnul E. Regan, președinte de cameră, domnii I. Jarukaitis, M. Ilešič, D. Gratsias (raportor) și Z. Csehi, judecători,

avocat general: domnul J. Richard de la Tour,

* Limba de procedură: franceza.

grefier: domnul C. Di Bella, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 19 ianuarie 2022,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Port de Bruxelles SA, de B. De Beys și L. Depré, avocats;
- pentru Région de Bruxelles-Capitale, de B. Cambier și T. Cambier, avocats;
- pentru Infrabel SA, de M. Baetens-Spetschinsky și P.-M. Louis, avocats;
- pentru guvernul belgian, de S. Baeyens, P. Cottin și C. Pochet, în calitate de agenți, asistați de T. Eyskens, P. J. Geysens și A. Vandeburie, avocats;
- pentru Comisia Europeană, de S. L. Kaléda, C. Vrignon și G. Wilms, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 31 martie 2022,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 15 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO 2013, L 348, p. 1).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul a două litigii, primul între Port de Bruxelles SA, pe de o parte, și Infrabel SA, administratorul infrastructurii feroviare din Belgia, pe de altă parte, și al doilea între Région de Bruxelles-Capitale (Regiunea Bruxelles-Capitală, Belgia), pe de o parte, și Infrabel, pe de altă parte, în legătură cu o cerere formulată de Port de Bruxelles SA, având ca obiect impunerea în sarcina societății Infrabel a obligației de a menține în perfectă stare de funcționare singura cale de acces feroviar între portul Bruxelles (Belgia) și rețeaua feroviară belgiană.

Cadrul juridic

- 3 Considerentele (7), (8) și (31) ale Regulamentului nr. 1315/2013 au următorul cuprins:
 - „(7) Rețeaua transeuropeană de transport se compune în mare măsură din infrastructura deja existentă. Pentru a îndeplini în totalitate obiectivele noii politici privind o rețea transeuropeană de transport, ar trebui instituite în cadrul unui regulament o serie de cerințe uniforme în materie de infrastructură, astfel încât să fie respectate la nivelul infrastructurii rețelei transeuropene de transport.

(8) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui dezvoltată prin crearea de noi infrastructuri de transport, prin reabilitarea și modernizarea infrastructurilor existente și prin măsuri de promovare a utilizării eficiente a acestora din punctul de vedere al resurselor. În anumite cazuri, este necesară reabilitarea infrastructurii feroviare, deoarece aceasta nu a beneficiat de o întreținere periodică în trecut. Reabilitarea este un proces care are drept rezultat obținerea parametrilor de construcție inițiali ai instalațiilor de infrastructură feroviară existente, precum și îmbunătățirea pe termen lung a calității acestora în raport cu starea în care se află în prezent, cu aplicarea cerințelor și a dispozițiilor prezentului regulament.

[...]

(31) Având în vedere amploarea sa, rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să constituie baza pentru implementarea pe scară largă a noilor tehnologii și a rezultatelor inovării, care, de exemplu, pot contribui la sporirea eficienței globale a sectorului transporturilor europene și la reducerea amprenteii sale de carbon. Acest lucru va contribui la îndeplinirea obiectivelor din Strategia Europa 2020 și a obiectivului din Cartea albă [a Comisiei Europene din 1 iulie 2011, intitulată «Foaie de drum pentru un spațiu european unic de transporturi – Către un sistem de transport competitiv și economic cu resurse proprii» (COM(2011) 144 final/2)] de reducere cu 60 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2050 (pe baza nivelurilor din 1990), precum și la obiectivul privind sporirea securității aprovizionării cu combustibil în Uniune. [...]"

4 Articolul 1 din acest regulament, intitulat „Obiect”, prevede la alineatele (1)-(3):

„(1) Prezentul regulament stabilește orientări pentru crearea unei rețele transeuropene de transport care cuprinde o structură pe două niveluri, care constă într-o rețea globală și o rețea centrală stabilită pe baza rețelei globale.

(2) Prezentul regulament identifică proiecte de interes comun și specifică cerințele care trebuie respectate pentru gestionarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport.

(3) Prezentul regulament stabilește prioritățile pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.”

5 Articolul 2 din regulamentul menționat, intitulat „Domeniul de aplicare”, prevede:

„(1) Prezentul regulament se aplică rețelei transeuropene de transport, astfel cum figurează în hărțile cuprinse în anexa I. [...]

(2) Infrastructura rețelei transeuropene de transport se compune din infrastructura pentru transportul feroviar, transportul pe căi navigabile interioare, transportul rutier, transportul maritim, transportul aerian și transportul multimodal, astfel cum sunt stabilite în secțiunile relevante din capitolul II.”

6 Articolul 3 din acest regulament, intitulat „Definiții”, are următorul cuprins:

„În sensul prezentului regulament:

(a) «proiect de interes comun» înseamnă orice proiect desfășurat în conformitate cu cerințele prezentului regulament și cu respectarea dispozițiilor prevăzute de acesta;

[...]

(n) «transport multimodal» înseamnă transport de călători sau de marfă sau ambele, prin utilizarea a două sau mai multe moduri de transport;

[...]

(p) «nod urban» înseamnă o zonă urbană unde infrastructura de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport, cum ar fi porturi, inclusiv terminale pentru călători, aeroporturi, gări feroviare, platforme logistice și terminale de mărfuri amplasate în interiorul sau în apropierea zonei urbane, este conectată la alte părți ale infrastructurii respective și la infrastructura aferentă traficului regional și local;

[...]

(s) «terminal de marfă» înseamnă o structură prevăzută cu echipamente pentru transbordarea între cel puțin două moduri de transport sau între două sisteme feroviare diferite și pentru depozitarea temporară a mărfurilor, cum ar fi porturile, porturile interioare, aeroporturile și terminalele feroviar-rutiere;

[...]”

7 Articolul 4 din Regulamentul nr. 1315/2003, intitulat „Obiectivele rețelei transeuropene de transport”, prevede:

„Rețeaua transeuropeană de transport consolidează coeziunea socială, economică și teritorială a Uniunii și contribuie la crearea unui spațiu european unic al transporturilor care să fie eficient și durabil, care să sporească beneficiile utilizatorilor săi și care să sprijine creșterea favorabilă incluziunii. Aceasta demonstrează o valoare adăugată europeană prin contribuția la realizarea obiectivelor prezentate în următoarele patru categorii:

[...]

(b) eficiență, prin:

[...]

(iii) integrarea optimă și interconectarea tuturor modurilor de transport;

[...]

(v) utilizarea eficientă a infrastructurilor noi și a celor existente;

[...]

(c) durabilitate, prin:

[...]

- (ii) contribuția la realizarea obiectivelor vizând transporturile nepoluante, cu emisii reduse de gaze cu efect de seră și cu emisii reduse de dioxid de carbon, la securitatea aprovizionării cu combustibil, la reducerea costurilor externe și la protecția mediului;
- (iii) promovarea unui transport cu emisii reduse de dioxid de carbon, cu scopul de a reduce în mod semnificativ emisiile de CO₂ până în 2050, în conformitate cu obiectivele Uniunii relevante de reducere a CO₂;

[...]

- 8 Articolul 5 din acest regulament, intitulat „Rețea eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor”, prevede la alineatul (1):

„Rețeaua transeuropeană de transport se planifică, dezvoltă și exploatează într-un mod eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor, prin:

- (a) dezvoltarea, îmbunătățirea și întreținerea infrastructurii de transport existente;
- (b) optimizarea integrării și interconectării infrastructurii;

[...]

- 9 Articolul 6 din regulamentul menționat, intitulat „Structura pe două niveluri a rețelei transeuropene de transport”, are următorul cuprins:

„(1) Dezvoltarea treptată a rețelei transeuropene de transport se realizează în special prin implementarea unei structuri pe două niveluri pentru această rețea, bazată pe o abordare metodologică coerentă și transparentă, constând într-o rețea globală și într-o rețea centrală.

(2) Rețeaua globală cuprinde toate infrastructurile de transport existente și planificate ale rețelei transeuropene de transport, precum și măsuri de promovare a utilizării eficiente și durabile din punct de vedere social și ecologic a acestei infrastructuri. Aceasta se identifică și se elaborează în conformitate cu dispozițiile capitolului II.

(3) Rețeaua centrală cuprinde acele părți ale rețelei globale cu cea mai mare importanță strategică pentru realizarea obiectivelor de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport. Aceasta este identificată și elaborată în conformitate cu dispozițiile capitolului III.”

- 10 Capitolul II din Regulamentul nr. 1315/2013, intitulat „Rețeaua globală”, cuprinde articolele 9-37 din acesta. Articolul 9 din acest regulament, intitulat „Dispoziții generale”, prevede la alineatul (1):

„Rețeaua globală:

[...]

- (c) îndeplinește cerințele privind infrastructurile de transport stabilite în prezentul capitol;

[...]

- 11 Articolul 10 din regulamentul menționat, intitulat „Priorități generale”, prevede la alineatul (1):
„În dezvoltarea rețelei globale, se acordă prioritate generală măsurilor necesare pentru:
[...]
(b) asigurarea integrării optime a modurilor de transport și a interoperabilității acestora;
[...]”
- 12 Articolul 12 din același regulament, intitulat „Cerințe privind infrastructura de transport”, prevede la alineatul (1):
„Terminalele de marfă sunt conectate la infrastructura rutieră sau, acolo unde este posibil, la infrastructura de transport pe căi navigabile interioare a rețelei globale.”
- 13 Articolul 13 din Regulamentul nr. 1315/2013, intitulat „Priorități pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare”, are următorul cuprins:
„În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura feroviară și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolul 10, se acordă prioritate următoarelor aspecte:
[...]
(f) după caz, conectarea infrastructurii de transport feroviar cu infrastructura porturilor căilor navigabile interioare.”
- 14 Articolul 14 din acest regulament, intitulat „Componentele infrastructurii”, prevede la alineatul (1):
„Infrastructura pe căi navigabile interioare cuprinde, în special:
[...]
(e) porturi interioare, inclusiv infrastructura necesară pentru operațiunile de transport în interiorul zonei portuare;
[...]”
- 15 Articolul 15 din același regulament, intitulat „Cerințe privind infrastructura de transport”, prevede la alineatul (1):
„Statele membre se asigură că porturile interioare sunt conectate la infrastructura rutieră sau feroviară.”

- 16 Articolul 16 din același regulament, intitulat „Priorități pentru dezvoltarea infrastructurii căilor navigabile interioare”, are următorul conținut:

„În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructurile căilor navigabile interioare și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolul 10, se acordă prioritate următoarelor aspecte:

[...]

- (d) conectarea infrastructurii porturilor interioare la infrastructura de transport feroviar și rutier de marfă;

[...]”

- 17 Potrivit articolului 19 din Regulamentul nr. 1315/2013, intitulat „Priorități pentru dezvoltarea infrastructurilor rutiere”:

„În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura rutieră și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolul 10, se acordă prioritate următoarelor aspecte:

[...]

- (e) reducerea congestionării pe drumurile existente.”

- 18 Articolul 28 din acest regulament, intitulat „Cerințe privind infrastructura de transport”, prevede la alineatul (1):

„Statele membre se asigură, în mod echitabil și fără discriminare, că:

- (a) modurile de transport sunt conectate la oricare din următoarele componente: terminale de marfă, gări de călători, porturi interioare, aeroporturi, porturi maritime, cu scopul de a permite transportul multimodal de călători și marfă;

[...]”

- 19 Articolul 30 din regulamentul menționat, intitulat „Noduri urbane”, prevede:

„Atunci când dezvoltă rețeaua globală în noduri urbane, statele membre vizează, în limitele fezabilității, să asigure:

- (a) pentru transportul de călători: interconectarea infrastructurilor feroviare, rutiere, aeriene și, după caz, de transport pe căi navigabile interioare și maritime ale rețelei globale;

- (b) pentru transportul de marfă: interconectarea infrastructurilor feroviare, rutiere, aeriene și, după caz, de transport pe căi navigabile interioare și maritime ale rețelei globale;

[...]”

- 20 Articolul 38 din Regulamentul nr. 1315/2013, intitulat „Identificarea rețelei centrale”, prevede la alineatul (1):

„Rețeaua centrală, astfel cum este prevăzută în hărțile din anexa I, cuprinde acele părți ale rețelei globale care au cea mai mare importanță strategică pentru realizarea obiectivelor politicii privind rețeaua transeuropeană de transport și reflectă evoluția cererii de trafic și nevoia de transport multimodal. [...]”

- 21 Din anexele I și II la acest regulament reiese că infrastructurile portuare din portul Bruxelles se integrează în rețeaua centrală, în sensul articolului 6 alineatele (1) și (3) din acesta.

Litigiul principal și întrebarea preliminară

- 22 Port de Bruxelles SA are sarcina de a gestiona, exploata și dezvolta canalul, portul Bruxelles, avanportul, instalațiile portuare și dependențele lor în région de Bruxelles-Capitale (Regiunea Bruxelles-Capitală).
- 23 Infrabel exploatează rețeaua feroviară belgiană și este proprietara tronsoanelor feroviare, precum și a activelor necesare sau utile în vederea acestei exploatări.
- 24 FIF-FSI (Fonds d’Infrastructure Ferroviaire) SA (Fondul de Infrastructură Feroviară, denumit în continuare „FIF”) are sarcina de a gestiona și valorifica terenurile și alte activități comerciale în domeniul dezvoltării, cumpărării, vânzării, gestionării, precum și al finanțării imobilelor. Întregul capital al acesteia este deținut indirect de statul belgian.
- 25 Două decrete regale din 14 iunie 2004 (*Moniteur belge* din 14 iunie 2004, p. 51971) și din 30 decembrie 2004 (*Moniteur belge* din 30 decembrie 2004, p. 87338) impun societății Infrabel să realizeze, cel târziu la 31 decembrie 2020, dezafectarea instalațiilor feroviare care se află pe situl denumit „Schaerbeek-Formation” din Bruxelles și reabilitarea acestuia, pentru a restitui acest sit liber de orice ocupație în favoarea FIF. Aceasta din urmă ar avea dreptul să solicite o despăgubire financiară în cazul nerealizării acestor lucrări de către Infrabel în termenele prevăzute. Printre instalațiile care trebuie dezafectate se află și cele care constituie singura conexiune feroviară a instalațiilor portuare ale portului Bruxelles cu rețeaua feroviară belgiană (denumită în continuare „conexiunea feroviară în discuție”).
- 26 La 12 octombrie 2018, Port de Bruxelles SA a chemat în judecată societatea Infrabel în fața tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunalul de Primă Instanță Francofon din Bruxelles, Belgia), pentru a i se interzice acesteia „să adopte orice act contrar dispozițiilor Regulamentului nr. 1315/2013 [...], inclusiv să dezafecteze construcțiile și instalațiile vizate de [acest regulament] și în special conexiunea feroviară [în discuție]”.
- 27 La 30 octombrie 2018, Infrabel a chemat în intervenție forțată societatea FIF. Statul belgian a intervenit în mod voluntar în procedură la 13 noiembrie 2018, pentru ca hotărârea care urma a fi pronunțată să îi fie opozabilă. Région de Bruxelles-Capitale și Lineas SA au intervenit de asemenea în procedură, în susținerea concluziilor Port de Bruxelles SA.
- 28 La 14 martie 2019, Port de Bruxelles SA a solicitat tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunalul de Primă Instanță Francofon din Bruxelles), cu titlu de măsură provizorie, să interzică societății Infrabel, în așteptarea unei hotărâri definitive pe fondul litigiului, să procedeze în special la scoaterea din funcțiune, precum și la dezafectarea conexiunii feroviare în discuție și să

- o oblige să o mențină în perfectă stare de funcționare. La rândul său, Infrabel a solicitat printre altele tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunalul de Primă Instanță Francofon din Bruxelles), în ipoteza în care acesta din urmă va admite cererea de măsuri provizorii și în care Infrabel s-ar afla în imposibilitatea de a executa lucrările prevăzute în Decretul regal din 30 decembrie 2004, să interzică FIF să îi solicite o despăgubire până la pronunțarea hotărârii pe fond.
- 29 La 5 noiembrie 2019, în cursul procedurii, FIF și Infrabel au încheiat o convenție prin care printre altele au amânat pentru 30 iunie 2021 data la care urma să fie realizată dezafectarea conexiunii feroviare în discuție.
- 30 Prin hotărârea din 20 decembrie 2019, tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunalul de Primă Instanță Francofon din Bruxelles) a declarat inadmisibilă acțiunea formulată de Port de Bruxelles SA, mai puțin în ceea ce privește existența unei servituți invocate de aceasta în susținerea acțiunii menționate. Pe de altă parte, acesta a respins cererea de măsuri provizorii formulată de Port de Bruxelles SA pentru motivul că angajamentul asumat de Infrabel prin convenția încheiată cu FIF la 5 noiembrie 2019 era suficient pentru a soluționa provizoriu situația părților.
- 31 Port de Bruxelles SA și Région de Bruxelles-Capitale au declarat fiecare apel împotriva acestei hotărâri la instanța de trimitere, cour d'appel de Bruxelles (Curtea de Apel din Bruxelles, Belgia), care, după ce a constatat că nici Port de Bruxelles SA, nici Région de Bruxelles-Capitale nu au formulat apel împotriva statului belgian și a FIF cu respectarea normelor procedurale naționale, a statuat că aceste două părți trebuiau să fie scoase din cauză. Pe de altă parte, din dispozitivul cererii de decizie preliminară reiese că instanța de trimitere a conexas cele două proceduri aflate pe rolul său.
- 32 Instanța de trimitere ridică problema dreptului Port de Bruxelles SA de a invoca în fața instanțelor belgiene un drept subiectiv care rezultă din articolul 15 din Regulamentul nr. 1315/2013. Ea arată că, potrivit interpretării acestei dispoziții avute în vedere de Port de Bruxelles SA, ea impune statelor membre, pe de o parte, o obligație pozitivă privind instituirea unui sistem în care infrastructurile de transport sunt interconectate și în cadrul căreia statele membre dispun de o putere de apreciere, precum și, pe de altă parte, o obligație negativă, care le interzice să acționeze într-un mod contrar obiectivelor acestui regulament, în special aducând atingere integrității infrastructurii de transport existente.
- 33 Infrabel susține că acest articol 15 nu poate fi interpretat în sensul avut în vedere de Port de Bruxelles SA. Astfel, potrivit textului dispoziției menționate, în special în versiunea sa în limba franceză, porturile interioare trebuie să fie conectate fie la infrastructura de transport rutier, fie la infrastructura de transport feroviar, întrucât această versiune lingvistică utilizează conjuncția „sau”.
- 34 În această privință, instanța de trimitere arată că versiunea în limba neerlandeză a articolului 15 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1315/2013 nu utilizează conjuncția „sau”, ci „și”. De aici ea deduce că interpretarea literală a dispoziției menționate nu este suficientă pentru a stabili sensul exact al acesteia.
- 35 Potrivit acestei instanțe, dispoziția menționată poate primi două interpretări contrare. Astfel, din cuprinsul articolului 3 litera (n) și al articolului 28 alineatul (1) din acest regulament s-ar putea deduce că conectarea unei infrastructuri de transport pe căi navigabile interioare precum un port

interior la un singur alt tip de infrastructură de transport este suficientă pentru ca obligația să fie îndeplinită și că, în speță, Port de Bruxelles SA ar trebui să se mulțumească cu conexiunea infrastructurii sale portuare la infrastructura de transport rutier.

- 36 Cu toate acestea, ar putea fi susținută o interpretare diferită a articolului 15 din regulamentul menționat. Astfel, din angajamentele Comisiei cuprinse în Cartea albă a acesteia, menționată în special în considerentul (31) al aceluiași regulament, precum și din însuși Regulamentul nr. 1315/2013 ar reieși că obiectivele acestuia din urmă merg în două direcții, și anume consolidarea competitivității transporturilor și reducerea cu cel puțin 60 % până în anul 2050 a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi în raport cu nivelurile din anul 1990. În plus, o interpretare a articolului 15 din regulamentul menționat în sensul că ar interzice dezafectarea unei conexiuni feroviare în împrejurări precum cele din speță s-ar putea întemeia în special pe articolele 5, 10 și 16 din același regulament, precum și pe orientările prezentate în considerentele (7) și (8) ale acestuia.
- 37 În aceste condiții, cour d'appel de Bruxelles (Curtea de Apel din Bruxelles) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Atunci când un port interior – care face parte din rețeaua centrală – este deja conectat la căile rutiere și la rețeaua feroviară, articolul 15 din Regulamentul [nr. 1315/2013], interpretat separat sau coroborat cu alte dispoziții ale acestui regulament, impune obligația de menținere și de întreținere a acestor două conexiuni sau obligația de a se abține de la eliminarea uneia dintre ele, fie și printr-o lipsă a întreținerii?”

Procedura în fața Curții

- 38 Instanța de trimitere a solicitat, în temeiul articolului 105 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții, judecarea prezentei cauze potrivit procedurii accelerate. În susținerea acestei cereri, ea arată că, pentru a asigura efectivitatea prezentei hotărâri, a interzis societății Infrabel să dezafecteze conexiunea feroviară în discuție până la examinarea din nou a cauzei, după primirea răspunsului Curții la întrebarea adresată. Or, aceeași societate ar fi în principiu obligată, începând de la 1 iulie 2021, la plata de despăgubiri către FIF tocmai în temeiul întârzierii în dezafectarea acestei conexiuni.
- 39 Articolul 105 alineatul (1) din Regulamentul de procedură prevede că, la cererea instanței de trimitere sau, cu titlu excepțional, din oficiu, președintele Curții poate, după ascultarea judecătorului raportor și a avocatului general, să decidă judecarea trimiterii preliminare potrivit procedurii accelerate în cazul în care natura cauzei impune examinarea acesteia în termen scurt.
- 40 Trebuie amintit că o asemenea procedură accelerată constituie un instrument procedural destinat să răspundă unei situații de urgență extraordinară [Hotărârea din 22 martie 2022, Prokurator Generalny și alții (Camera disciplinară a Curții Supreme – Numire), C-508/19, EU:C:2022:201, punctul 37].
- 41 În speță, la 4 mai 2021, președintele Curții a decis, după ascultarea judecătorului raportor și a avocatului general, că nu era necesară admiterea cererii menționate la punctul 38 din prezenta hotărâre.

- 42 Astfel, potrivit jurisprudenței Curții, simple interese economice, oricât de importante și legitime ar fi, nu sunt de natură să justifice prin ele însele recurgerea la procedura accelerată (Hotărârea din 11 noiembrie 2021, Energieversorgungszentrum Dresden-Wilschdorf, C-938/19, EU:C:2021:908, punctul 45 și jurisprudența citată).
- 43 Pe de altă parte, chiar și în ipoteza în care prezenta cauză ar fi judecată potrivit procedurii accelerate, răspunsul Curții la întrebarea adresată nu ar putea, în orice caz, să intervină înainte de 30 iunie 2021.
- 44 Prin decizia din aceeași zi, președintele Curții a decis totuși că informațiile transmise de instanța de trimitere justificau examinarea cauzei cu prioritate, în temeiul articolului 53 alineatul (3) din Regulamentul de procedură.

Cu privire la admisibilitatea cererii de decizie preliminară

- 45 În observațiile sale scrise, Infrabel susține în esență că Port de Bruxelles SA nu poate în orice caz să invoce în favoarea sa, în cadrul litigiului principal, articolul 15 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1315/2013, din moment ce această dispoziție recunoaște statelor membre o marjă de apreciere pentru punerea sa în aplicare. Astfel, existența unei asemenea marje de apreciere s-ar opune ca, în lipsa unor măsuri de aplicare adoptate de statul membru în cauză, un particular să se poată prevala în mod direct de drepturile întemeiate pe dispoziția menționată.
- 46 În măsura în care acest argument trebuie înțeles în sensul că, prin intermediul său, Infrabel pune în discuție relevanța întrebării preliminare pentru soluționarea litigiului principal și, prin urmare, admisibilitatea cererii de decizie preliminară, el nu poate fi admis.
- 47 Astfel, pe de o parte, trebuie amintit că, în temeiul articolului 288 al doilea paragraf TFUE, regulamentul este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în fiecare stat membru. Astfel, având în vedere însăși natura și funcția lor în sistemul izvoarelor dreptului Uniunii, dispozițiile unui regulament au în general un efect imediat în ordinile juridice naționale, fără a fi necesar ca autoritățile naționale să adopte măsuri de aplicare (Hotărârea din 22 ianuarie 2020, Ursa Major Services, C-814/18, EU:C:2020:27, punctul 33).
- 48 Pe de altă parte, aspectul dacă articolul 15 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1315/2013 se opune în principiu eliminării conexiunii feroviare a unui port interior în împrejurări precum cele din cauza principală sau dacă recunoaște statelor membre o marjă de apreciere în materie constituie tocmai obiectul întrebării preliminare, astfel încât caracterul admisibil al cererii de decizie preliminară nu poate fi repus în discuție pentru motivul invocat de Infrabel.

Cu privire la întrebarea preliminară

- 49 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 15 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1315/2013 trebuie interpretat în sensul că, atunci când un port interior care face parte din rețeaua centrală, în sensul articolului 6 alineatele (1) și (3) și al articolului 38 din acest regulament, dispune de conexiuni atât cu infrastructura de transport rutier, cât și cu infrastructura de transport feroviar, acesta se opune eliminării unuia dintre cele două tipuri de conexiuni.

- 50 În această privință, trebuie constatat cu titlu introductiv că, deși articolul 15 alineatul (1) din regulamentul menționat prevede că statele membre se asigură că porturile interioare sunt conectate la infrastructura rutieră sau feroviară și se referă, așadar, la porturile interioare, întrebarea preliminară privește interpretarea acestei dispoziții în împrejurările în care un astfel de port, precum portul Bruxelles, face parte din rețeaua centrală, în sensul aceluiași regulament.
- 51 Or, acest articol 15 figurează în capitolul II din Regulamentul nr. 1315/2013, referitor, potrivit titlului său, la rețeaua globală, care este vizată la articolul 6 alineatul (2) din acest regulament. Astfel cum reiese din cuprinsul articolului 6 alineatul (3) și al articolului 38 alineatul (1) din regulamentul menționat, rețeaua centrală cuprinde acele părți ale rețelei globale cu cea mai mare importanță strategică pentru realizarea obiectivelor de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport.
- 52 Deși din aceste din urmă dispoziții reiese în mod incontestabil că articolul 15 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1315/2013 se aplică în cazul unui port interior care face parte din rețeaua centrală, totuși el este în general aplicabil oricărui port interior din rețeaua globală, indiferent dacă acesta face sau nu parte în mod special din rețeaua centrală.
- 53 În consecință, este necesar ca întrebarea adresată să fie examinată în măsura în care se referă la un port interior care face parte din rețeaua globală, în sensul articolului 6 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 1315/2013, și care dispune deja de conexiuni atât cu infrastructura de transport rutier, cât și cu infrastructura de transport feroviar.
- 54 În conformitate cu jurisprudența constantă a Curții, pentru a interpreta o dispoziție de drept al Uniunii, trebuie să se țină seama nu numai de formularea acesteia, ci și de contextul său și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte această dispoziție [Hotărârea din 28 ianuarie 2020, Comisia/Italia (Directiva privind combaterea întârzierii în efectuarea plăților), C-122/18, EU:C:2020:41, punctul 39 și jurisprudența citată].
- 55 În ceea ce privește, în primul rând, termenii articolului 15 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1315/2013, este necesar să se constate că, astfel cum au subliniat în mod întemeiat instanța de trimitere și, respectiv, guvernul belgian, versiunile în limbile neerlandeză și bulgară ale acestei dispoziții utilizează, între termenii „infrastructură rutieră” și termenul „feroviară”, conjuncția „și”, ceea ce ar sugera că statele membre sunt obligate să se asigure că porturile păstrează conexiunile existente care le leagă de infrastructura de transport atât rutier, cât și feroviar. În schimb, în special în limbile germană, greacă, engleză, franceză, irlandeză, italiană, lituaniană, maghiară și slovenă, conjuncția utilizată este „sau”.
- 56 În acest context, trebuie amintit că, potrivit jurisprudenței constante a Curții, diversele versiuni lingvistice ale unei dispoziții de drept al Uniunii sunt deopotrivă autentice, iar uneia dintre acestea nu i se poate atribui un caracter prioritar în raport cu celelalte, din moment ce dispozițiile dreptului Uniunii trebuie interpretate și aplicate în mod uniform, în lumina versiunilor existente în toate limbile Uniunii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 octombrie 2021, Consorzio Italian Management și Catania Multiservizi, C-561/19, EU:C:2021:799, punctele 42 și 43, precum și jurisprudența citată).
- 57 Astfel, în caz de neconcordanță între diferitele versiuni lingvistice ale unui act al Uniunii, dispoziția în cauză trebuie să fie interpretată în raport cu economia generală și cu finalitatea reglementării din care face parte (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 aprilie 2022, Yieh United Steel/Comisia, C-79/20 P, EU:C:2022:305, punctul 99 și jurisprudența citată).

- 58 Or, în speță trebuie constatat că numai modul de redactare a articolului 15 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1315/2013 nu permite să se stabilească dacă, în cazul unui port interior care face parte din rețeaua globală și care dispune deja de conexiuni atât cu infrastructura de transport rutier, cât și cu infrastructura de transport feroviar, statului membru în cauză îi este permis să elimine una dintre aceste două conexiuni pentru a o păstra doar pe cealaltă, obligația statului membru în cauză, prevăzută de această dispoziție, de a se asigura că portul interior în discuție este conectat „la infrastructura rutieră sau feroviară” putând fi înțeleasă inclusiv în sensul că statul membru respectiv trebuie să acorde o atenție deosebită uneia sau alteia dintre cele două conexiuni, în funcție de nevoile lor, în special în materie de întreținere.
- 59 În ceea ce privește, în al doilea rând, contextul în care se înscrie articolul 15 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1315/2013, trebuie arătat că, astfel cum prevede articolul 1 alineatul (1), acest regulament are ca obiect stabilirea de „orientări pentru crearea unei rețele transeuropene de transport care cuprinde o structură pe două niveluri, care constă într-o rețea globală și o rețea centrală stabilită pe baza rețelei globale”.
- 60 Din cuprinsul articolului 10 alineatul (1) litera (b) din același regulament, care face parte din capitolul II referitor la rețeaua globală, reiese că, în dezvoltarea rețelei globale, se acordă prioritate generală printre altele măsurilor necesare pentru asigurarea printre altele a integrării optime a modurilor de transport și a interoperabilității acestora.
- 61 Dispozițiile capitolului II din Regulamentul nr. 1315/2013, cu excepția articolelor 9 și 10, sunt grupate în șapte secțiuni, dintre care secțiunea 1, privind infrastructura de transport feroviar, secțiunea 2, privind infrastructura de transport pe căi navigabile interioare, care cuprinde articolul 15, vizat de întrebarea preliminară, secțiunea 3, privind infrastructura de transport rutier, secțiunea 6, privind infrastructura pentru transportul multimodal și, în sfârșit, secțiunea 7, care cuprinde dispoziții comune.
- 62 În ceea ce privește infrastructura de transport feroviar, articolul 12 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1315/2013 prevede că terminalele de marfă sunt conectate la infrastructura rutieră sau, acolo unde este posibil, la infrastructura de transport pe căi navigabile interioare a rețelei globale.
- 63 În plus, din cuprinsul articolului 13 litera (f) din acest regulament reiese că, în promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura feroviară, se acordă prioritate, după caz, conectării infrastructurii de transport feroviar cu infrastructura porturilor căilor navigabile interioare.
- 64 De asemenea, în ceea ce privește infrastructura de transport pe căi navigabile interioare, articolul 16 litera (d) din regulamentul menționat prevede că, în promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructurile căilor navigabile interioare, se acordă prioritate printre altele conectării infrastructurii porturilor interioare la infrastructura de transport feroviar și rutier de marfă.
- 65 În ceea ce privește infrastructura de transport rutier, articolul 19 litera (e) din același regulament prevede că, în promovarea proiectelor de interes comun legate de această infrastructură, se acordă prioritate printre altele reducerii congestionării pe drumurile existente.

- 66 În ceea ce privește infrastructura de transport multimodal, în sensul articolului 3 litera (n) din Regulamentul nr. 1315/2013, articolul 28 alineatul (1) litera (a) din acesta prevede că statele membre se asigură, în mod echitabil și fără discriminare, că modurile de transport sunt conectate la cel puțin o componentă dintre terminalele de marfă, gările de călători, porturile interioare, aeroporturi, porturi maritime, cu scopul de a permite transportul multimodal de călători și marfă.
- 67 Trebuie de asemenea menționat, în temeiul dispozițiilor comune, articolul 30 din Regulamentul nr. 1315/2013 privind nodurile urbane, care sunt definite la articolul 3 litera (p) din acesta.
- 68 Din cuprinsul acestui articol 30 literele (a) și (b) reiese că, atunci când dezvoltă rețeaua globală în noduri urbane, statele membre vizează, în limitele fezabilității, să asigure printre altele interconectarea infrastructurilor feroviare, rutiere și, după caz, de transport pe căi navigabile interioare, atât pentru transportul de călători, cât și pentru transportul de marfă.
- 69 Se poate deduce astfel din dispozițiile menționate la punctele 59-68 din prezenta hotărâre că, deși Regulamentul nr. 1315/2013 nu impune statelor membre o obligație de rezultat care constă în a asigura, în toate cazurile, conectarea porturilor interioare care fac parte din rețeaua globală atât la infrastructura de transport rutier, cât și la infrastructura de transport feroviar, acest regulament preconizează stabilirea, în măsura posibilului, a mai multor legături ale unor asemenea porturi cu alte tipuri de infrastructuri de transport.
- 70 De asemenea, trebuie constatat că atât considerentele (7) și (8) ale regulamentului menționat, cât și articolul 4 litera (b) punctul (v), articolul 5 alineatul (1) litera (a) și articolul 6 alineatul (2) din același regulament efectuează o distincție între infrastructurile „existente” și infrastructurile „noi” sau „planificate”. Această distincție pledează în favoarea unei reflectări a acesteia în definirea întinderii obligațiilor statelor membre.
- 71 Analiza contextului în care se înscrie articolul 15 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1315/2013 conduce, așadar, la concluzia că această dispoziție trebuie interpretată în sensul că, în principiu, se opune eliminării, în ceea ce privește un port interior care dispune deja de conexiuni atât cu infrastructura de transport rutier, cât și cu infrastructura de transport feroviar, a conexiunii sale cu unul dintre cele două tipuri de infrastructuri.
- 72 În al treilea rând, este necesar să se constate că luarea în considerare a obiectivelor rețelei europene de transport, astfel cum reies din cuprinsul articolului 4 din Regulamentul nr. 1315/2013, confirmă o astfel de interpretare a articolului 15 alineatul (1) din acest regulament.
- 73 Astfel, în primul rând, articolul 4 litera (b) punctul (iii) din regulamentul menționat prevede că rețeaua transeuropeană de transport contribuie la obiectivul eficienței prin integrarea optimă și interconectarea tuturor modurilor de transport.
- 74 În același sens, articolul 5 alineatul (1) din același regulament prevede la literele (a) și, respectiv, (b) că rețeaua transeuropeană se planifică, dezvoltă și exploatează într-un mod eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor, pe de o parte prin dezvoltarea, îmbunătățirea și întreținerea infrastructurii de transport existente, precum și, pe de altă parte, prin optimizarea integrării și interconectării infrastructurii.
- 75 În al doilea rând, în ceea ce privește în special conexiunea unui port interior cu infrastructura de transport feroviar, este necesar să se țină seama de obiectivul durabilității, enunțat la articolul 4 litera (c) din Regulamentul nr. 1315/2013, interpretat în lumina considerentului (31) al acestui

regulament. De aici rezultă că rețeaua transeuropeană de transport urmărește să contribuie la realizarea acestui obiectiv, în special prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, acordând prioritate sistemelor de transport cu emisii reduse de carbon.

- 76 Or, astfel cum a observat domnul avocat general la punctele 63 și 64 din concluziile sale, transportul feroviar face parte din astfel de sisteme de transport, motiv pentru care Cartea albă a Comisiei, menționată în considerentul (31) al regulamentului menționat, încurajează utilizarea sa.
- 77 În al treilea rând, menținerea conexiunii cu infrastructura de transport feroviar de care beneficiază un port interior, prin faptul că favorizează recurgerea mai degrabă la transportul feroviar decât la cel rutier, contribuie de asemenea la obiectivul reducerii congestionării drumurilor, care constituie una dintre prioritățile pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, astfel cum reiese din cuprinsul articolului 19 litera (e) din Regulamentul nr. 1315/2013.
- 78 În aceste condiții, ținând seama de obiectivele urmărite de Regulamentul nr. 1315/2013, în special în domeniul mediului, al siguranței traficului și al amenajării teritoriului, împrejurări excepționale pot justifica, *a priori*, eliminarea conexiunii unui port interior cu infrastructura de transport fie rutier, fie feroviar, fără ca articolul 15 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1315/2013 să se opună la aceasta.
- 79 În această privință, trebuie precizat că înlocuirea unei astfel de conexiuni existente cu o nouă conexiune la același tip de infrastructură, pusă în funcțiune în același timp în care este eliminată conexiunea pe care o înlocuiește, nu poate fi privită ca o eliminare a conexiunii portului interior respectiv cu infrastructura menționată.
- 80 În ceea ce privește motivele care pot justifica, cu titlu excepțional, eliminarea fără înlocuire a conexiunii unui port interior cu infrastructura de transport rutier sau feroviar, este suficient, în speță, să se arate, având în vedere argumentele prezentate în observațiile scrise adresate Curții, că nu poate constitui un astfel de motiv riscul pe care îl prezintă această conexiune pentru siguranța transporturilor atunci când acest risc rezultă dintr-o lipsă de întreținere a infrastructurii de transport în cauză de către autoritățile responsabile ale statului membru respectiv.
- 81 În mod similar, astfel cum a arătat în esență domnul avocat general la punctul 71 din concluziile sale, motivele legate de valoarea terenurilor ocupate de o conexiune a unui port interior cu infrastructura de transport rutier sau feroviar, precum și de posibila utilizare a acestor terenuri într-un mod mai avantajos din punct de vedere economic nu pot justifica eliminarea acestei conexiuni.
- 82 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, este necesar să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 15 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1315/2013 trebuie interpretat în sensul că, atunci când un port interior care face parte din rețeaua globală, în sensul articolului 6 alineatele (1) și (2) din acest regulament, dispune de conexiuni atât cu infrastructura de transport rutier, cât și cu infrastructura de transport feroviar, acesta se opune, cu excepția unor împrejurări excepționale, eliminării unuia dintre cele două tipuri de conexiuni. Lipsa întreținerii conexiunii în discuție, care rezultă din nerespectarea acestei dispoziții, sau valorificarea economică a terenurilor ocupate de aceste infrastructuri nu constituie astfel de împrejurări.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 83 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a cincea) declară:

Articolul 15 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE trebuie interpretat în sensul că, atunci când un port interior care face parte din rețeaua globală, în sensul articolului 6 alineatele (1) și (2) din acest regulament, dispune de conexiuni atât cu infrastructura de transport rutier, cât și cu infrastructura de transport feroviar, acesta se opune, cu excepția unor împrejurări excepționale, eliminării unuia dintre cele două tipuri de conexiuni. Lipsa întreținerii conexiunii în discuție, care rezultă din nerespectarea acestei dispoziții, sau valorificarea economică a terenurilor ocupate de aceste infrastructuri nu constituie astfel de împrejurări.

Semnături