



## Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (peti senat)

z dne 16. junija 2022 \*

„Predhodno odločanje – Vseevropsko prometno omrežje – Uredba (EU) št. 1315/2013 – Člen 15(1) – Infrastruktura za promet po celinskih plovnih poteh – Pristanišča na celinskih plovnih poteh – Obveznost države članice, da pristanišča na celinskih plovnih poteh poveže z infrastrukturo za cestni ali železniški promet – Ukinitve povezave z eno od teh dveh vrst prometne infrastrukture – Pogoji“

V zadevi C-229/21,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo cour d'appel de Bruxelles (višje sodišče v Bruslju, Belgija) z odločbo z dne 23. marca 2021, ki je na Sodišče prispela 9. aprila 2021, v postopku

**Port de Bruxelles SA,**

**Région de Bruxelles-Capitale**

proti

**Infrabel SA,**

ob udeležbi

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

**État belge,**

**Région de Bruxelles-Capitale,**

**Port de Bruxelles SA,**

**Lineas SA,**

SODIŠČE (peti senat),

v sestavi E. Regan, predsednik senata, I. Jarukaitis, M. Ilešič, D. Gratsias (poročevalec) in Z. Csehi, sodniki,

generalni pravobranilec: J. Richard de la Tour,

\* Jezik postopka: francoščina.

sodni tajnik: C. Di Bella, administrator,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 19. januarja 2022,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za Port de Bruxelles SA B. De Beys in L. Depré, avocats,
- za Région de Bruxelles-Capitale B. Cambier in T. Cambier, avocats,
- za Infrabel SA M. Baetens-Spetschinsky in P.-M. Louis, avocats,
- za belgijsko vlado S. Baeyens, P. Cottin in C. Pochet, agenti, skupaj s T. Eyskensom, P. J. Geysensom in A. Vandeburiejem, avocats,
- za Evropsko komisijo S. L. Kalèda, C. Vrignon in G. Wilms, agenti,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 31. marca 2022

izreka naslednjo

### Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 15(1) Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL 2013, L 348, str. 1).
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru dveh sporov, in sicer – kar zadeva prvi spor – med družbo Port de Bruxelles SA in družbo Infrabel SA, ki je upravljavka železniške infrastrukture v Belgiji, ter – kar zadeva drugi spor – med Région de Bruxelles-Capitale (regija Bruselj – glavno mesto, Belgija) in družbo Infrabel v zvezi z zahtevo družbe Port de Bruxelles SA, naj se družbi Infrabel naloži, da edino železniško progo za povezavo bruseljskega pristanišča (Belgija) z belgijskim železniškim omrežjem ohrani v brezhibnem obratovalnem stanju.

### Pravni okvir

- 3 V uvodnih izjavah 7, 8 in 31 Uredbe št. 1315/2013 je navedeno:
  - „(7) Vseevropsko prometno omrežje sestavlja predvsem obstoječa infrastruktura. Za celovito izpolnitev ciljev nove politike vseevropskega prometnega omrežja bi bilo treba enotne zahteve glede infrastrukture določiti v uredbi, ki bi jo morala upoštevati infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja.
  - (8) V okviru razvoja vseevropskega prometnega omrežja bi bilo treba vzpostaviti novo prometno infrastrukturo, obnoviti in nadgraditi obstoječo infrastrukturo ter sprejeti ukrepe za spodbujanje z viri gospodarne uporabe infrastrukture. V posebnih primerih je potrebna obnova železniške infrastrukture, če ta v preteklosti ni bila redno vzdrževana. Obnova je

proces, s katerim se ponovno vzpostavijo prvotni gradbeni parametri obstoječih železniških infrastrukturnih zmogljivosti in se glede na sedanje stanje dolgoročno izboljša njihova kakovost v skladu z zahtevami in določbami iz te uredbe.

[...]

(31) Vseevropsko prometno omrežje bi moralo zaradi svoje velikosti zagotoviti podlago za obsežno uvajanje novih tehnologij in inovacij, ki na primer lahko izboljšajo skupno učinkovitost evropskega prometnega sektorja in omejijo njegov ogljični odtis. To bo prispevalo k doseganju ciljev iz strategije Evropa 2020 ter cilja bele knjige [Evropske komisije z naslovom ‚Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu‘ (COM(2011) 144 final/2)], in sicer 60-odstotnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2050 (glede na ravni iz leta 1990), hkrati pa tudi k uresničevanju cilja povečanja varnosti Unije glede preskrbe z gorivom. [...]

4 Člen 1 te uredbe, naslovljen „Predmet urejanja“, v odstavkih od 1 do 3 določa:

„1. Ta uredba uvaja smernice za razvoj vseevropskega prometnega omrežja z dvoplastno strukturo, ki jo sestavljata celovito omrežje in jedrno omrežje, vzpostavljeno na podlagi celovitega.

2. Ta uredba opredeljuje projekte skupnega interesa in določa zahteve, ki morajo biti izpolnjene pri upravljanju infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja.

3. Ta uredba opredeljuje prednostne naloge za razvoj vseevropskega prometnega omrežja.“

5 Člen 2 navedene uredbe, naslovljen „Področje uporabe“, določa:

„1. Ta uredba se uporablja za vseevropsko prometno omrežje, kot je prikazano na zemljevidih v Prilogi I. [...]

2. Infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja sestavljajo infrastruktura za železniški promet, za promet po celinskih plovnihih poteh, za cestni promet, za pomorski promet, za zračni promet in infrastruktura za multimodalni promet, kot je opredeljena v ustreznih oddelkih poglavja II.“

6 Člen 3 iste uredbe, naslovljen „Opredelitev pojmov“, določa:

„V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve:

(a) ‚projekt skupnega interesa‘ pomeni vsak projekt, izveden v skladu z zahtevami in ob upoštevanju določb te uredbe;

[...]

(n) ‚multimodalni promet‘ pomeni prevoz potnikov ali tovora oziroma obojih z uporabo dveh ali več načinov prevoza;

[...]

(p) ‚urbano vozlišče‘ pomeni urbano območje, na katerem je prometna infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja, kot so pristanišča, vključno s potniškimi terminali, letališča, železniške postaje, logistične platforme ter tovorni in potniški terminali, ki se nahajajo na urbanem območju ali v njegovi okolici, povezana z drugimi deli te infrastrukture ter z infrastrukturo za regionalni in lokalni promet;

[...]

(s) ‚tovorni terminal‘ pomeni strukturo, ki je opremljena za pretovarjanje med vsaj dvema načinoma prevoza ali med dvema različnima železniškima sistemoma in za začasno hrambo tovora, kot so na primer pristanišča, pristanišča na celinskih plovnih poteh, letališča in železniško-cestni terminali;

[...]“

7 Člen 4 Uredbe št. 1315/2003, naslovljen „Cilji vseevropskega prometnega omrežja“, določa:

„Vseevropsko prometno omrežje utrjuje socialno, ekonomsko in ozemeljsko kohezijo Unije in prispeva k vzpostavitvi enotnega evropskega prometnega prostora, ki je učinkovit in trajnosten, povečuje koristi za svoje uporabnike in podpira vključujočo rast. Vseevropsko prometno omrežje izkazuje evropsko dodano vrednost, in sicer s prispevanjem k ciljem, določenim v okviru naslednjih štirih kategorij:

[...]

(b) učinkovitosti, ki temelji na:

[...]

(iii) optimalnem povezovanju in medsebojni povezanosti vseh načinov prevoza;

[...]

(v) učinkoviti rabi nove in obstoječe infrastrukture;

[...]

(c) trajnosti, ki temelji na:

[...]

(ii) prispevanju k ciljem nizkoogljičnega in čistega prometa z nizkimi izpusti toplogrednih plinov, varnosti preskrbe z gorivom, zmanjšanja zunanjih stroškov in varstva okolja;

(iii) spodbujanju nizkoogljičnega prometa, s ciljem doseči znatno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> do leta 2050, v skladu z ustreznimi cilji Unije za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>;

[...]“

- 8 Člen 5 te uredbe, naslovljen „Omrežje, gospodarno z viri“, v odstavku 1 določa:
- „Vseevropsko prometno omrežje se načrtuje, razvija in upravlja na način, gospodaren z viri, in sicer z:
- (a) razvojem, izboljševanjem in vzdrževanjem obstoječe prometne infrastrukture;
  - (b) optimizacijo povezovanja in medsebojne povezanosti infrastrukture;
- [...]“
- 9 Člen 6 navedene uredbe, naslovljen „Dvoplastna struktura vseevropskega prometnega omrežja“, določa:
- „1. Postopni razvoj vseevropskega prometnega omrežja se dosega zlasti z vzpostavitvijo dvoplastne strukture tega omrežja, ki temelji na doslednem in preglednem metodološkem pristopu in jo sestavljata celovito omrežje in jedrno omrežje.
2. Celovito omrežje sestavljajo vsa obstoječa in načrtovana prometna infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja ter ukrepi za spodbujanje učinkovite ter socialno in okoljsko trajnostne uporabe te infrastrukture. Opredeljuje in razvija se v skladu s poglavjem II.
3. Jedrno omrežje sestavljajo tisti deli celovitega omrežja, ki so strateško najpomembnejši za doseganje razvojnih ciljev vseevropskega prometnega omrežja. Opredeljuje in razvija se v skladu s poglavjem III.“
- 10 Poglavje II Uredbe št. 1315/2013, naslovljeno „Celovito omrežje“, vsebuje člene od 9 do 37. Člen 9 te uredbe, naslovljen „Splošne določbe“, v odstavku 1 določa:
- „Celovito omrežje:
- [...]
- (c) izpolnjuje zahteve za prometne infrastrukture iz tega poglavja;
- [...]“
- 11 Člen 10 navedene uredbe, naslovljen „Splošne prednostne naloge“, v odstavku 1 določa:
- „Pri razvoju celovitega omrežja se splošna prednost nameni ukrepom, potrebnim za:
- [...]
- (b) zagotavljanje optimalnega združevanja več načinov prevoza in interoperabilnosti med njimi;
- [...]“

- 12 Člen 12 iste uredbe, naslovljen „Zahteve glede prometne infrastrukture“, v odstavku 1 določa:  
„Tovorni terminali so povezani s cestno infrastrukturo ali, kadar je to mogoče, infrastrukturo za promet po celinskih plovni poteh celovitega omrežja.“
- 13 Člen 13 Uredbe št. 1315/2013, naslovljen „Prednostne naloge za razvoj železniške infrastrukture“, določa:  
„Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na železniško infrastrukturo, se poleg splošnih prednostnih nalog iz člena 10 prednost nameni naslednjim vidikom:  
[...]  
(f) po potrebi povezovanju infrastrukture za železniški promet s pristaniško infrastrukturo na celinskih plovni poteh.“
- 14 Člen 14 te uredbe, naslovljen „Sestavni deli infrastrukture“, v odstavku 1 določa:  
„Infrastrukturo celinskih plovni poti sestavljajo zlasti:  
[...]  
(e) pristanišča na celinskih plovni poteh, vključno z infrastrukturo, ki je potrebna za prevoze na območju pristanišča;  
[...]"
- 15 Člen 15 navedene uredbe, naslovljen „Zahteve glede prometne infrastrukture“, v odstavku 1 določa:  
„Države članice zagotovijo povezanost pristanišč na celinskih plovni poteh s cestno ali železniško infrastrukturo.“
- 16 Člen 16 iste uredbe, naslovljen „Prednostne naloge za razvoj infrastrukture za celinske plovne poti“, določa:  
„Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na infrastrukture celinskih plovni poti, se poleg splošnih prednostnih nalog iz člena 10 prednost nameni naslednjim vidikom:  
[...]  
(d) povezovanju pristaniške infrastrukture na celinskih plovni poteh z infrastrukturo za železniški tovorni in cestni promet;  
[...]"

- 17 Člen 19 Uredbe št. 1315/2013, naslovljen „Prednostne naloge za razvoj cestne infrastrukture“, določa:

„Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na cestno infrastrukturo, se poleg splošnih prednostnih nalog iz člena 10 prednost namenijo naslednjim vidikom:

[...]

(e) ublažitvi prometnih zastojev na obstoječih cestah.“

- 18 Člen 28 te uredbe, naslovljen „Zahteve glede prometne infrastrukture“, v odstavku 1 določa:

„Države članice na pravičen in nediskriminatoren način zagotovijo, da:

(a) se prehod z enega načina prevoza na drugega izvede na katerem koli od naslednjih mest: tovorni terminali, potniške postaje, pristanišča na celinskih plovih poteh, letališča in pomorska pristanišča, da se omogoči multimodalni potniški in tovorni promet;

[...]“

- 19 Člen 30 navedene uredbe, naslovljen „Urbana vozlišča“, določa:

„Države članice si, kadar je to izvedljivo, pri razvijanju celovitega omrežja v urbanih vozliščih prizadevajo za naslednje:

(a) pri potniškem prometu: za medsebojno povezanost infrastrukture celovitega omrežja za železniški, cestni in zračni promet ter po potrebi za promet po celinskih plovih poteh in pomorski promet;

(b) pri tovornem prometu: za medsebojno povezanost infrastrukture celovitega omrežja za železniški in cestni promet ter po potrebi za promet po celinskih plovih poteh, zračni promet in pomorski promet;

[...]“

- 20 Člen 38 Uredbe št. 1315/2013, naslovljen „Opredelitev jedrnega omrežja“, v odstavku 1 določa:

„Jedro omrežje, kot je prikazano na zemljevidu v Prilogi I, sestavljajo tisti deli celovitega omrežja, ki so strateško najpomembnejši za doseganje ciljev politike vseevropskega prometnega omrežja, in odraža razvoj prometnih potreb in potrebo po multimodalnem prevozu. [...]“

- 21 Iz prilog I in II k tej uredbi je razvidno, da je pristaniška infrastruktura bruseljskega pristanišča umeščena v jedro omrežje v smislu člena 6(1) in (3) te uredbe.

### **Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje**

- 22 Družba Port de Bruxelles SA je odgovorna za upravljanje, obratovanje in razvoj kanala, bruseljskega pristanišča, zunanjega pristanišča, pristaniških naprav in z njimi povezanih objektov v Région de Bruxelles-Capitale (regija Bruselj – glavno mesto).

- 23 Družba Infrabel upravlja belgijsko železniško omrežje ter je lastnica železniških tirov in sredstev, ki so potrebna ali koristna za njihovo upravljanje.
- 24 Družba FIF-FSI (Fonds d'Infrastructure Ferroviaire) SA (sklad za železniško infrastrukturo, v nadaljevanju: FIF) je odgovorna za upravljanje in povečevanje vrednosti zemljišč ter druge komercialne dejavnosti na področju razvoja, nakupa in prodaje, upravljanja ter financiranja nepremičnin. Njen celotni kapital je v neposredni lasti Belgijske države.
- 25 S kraljevima odlokoma z dne 14. junija 2004 (*Moniteur belge* z dne 14. junija 2004, str. 51971) in z dne 30. decembra 2004 (*Moniteur belge* z dne 30. decembra 2004, str. 87338) je družbi Infrabel naloženo, naj najpozneje do 31. decembra 2020 odstrani železniške naprave, ki so na območju „Schaerbeek-Formation“ v Bruslju (Belgija), in ga povrne v prvotno stanje, da bi to območje povsem prazno vrnila družbi FIF. Zadnjenavedena družba naj bi bila upravičena zahtevati denarno nadomestilo, če družba Infrabel teh del ne bi izvedla v predpisanem roku. Med napravami, ki jih je treba odstraniti, so naprave, ki pomenijo edino železniško povezavo pristaniških naprav bruseljskega pristanišča z belgijskim železniškim omrežjem (v nadaljevanju: zadevna železniška povezava).
- 26 Družba Port de Bruxelles SA je 12. oktobra 2018 vložila tožbo zoper družbo Infrabel pri tribunal de première instance francophone de Bruxelles (prvostopenjsko sodišče v Bruslju za postopke v francoščini, Belgija), v kateri je predlagala, da bi se zadnjenavedeni družbi prepovedala „vsa dejanja, ki so v nasprotju z določbami Uredbe št. 1315/2013 [...], vključno z odstranitvijo konstrukcij in naprav, na katere se nanaša [ta uredba], in natančneje, [zadevne] železniške povezave“.
- 27 Družba Infrabel je 30. oktobra 2018 družbo FIF pozvala k vstopu v pravdo. Belgijska država je 13. novembra 2018 prostovoljno intervenirala v postopku, da bi imela zoper sodbo, ki bo izdana, možnost pritožbe. V postopku sta intervenirali tudi Région de Bruxelles-Capitale (regija Bruselj – glavno mesto) in družba Lineas SA, in sicer v podporo predlogom družbe Port de Bruxelles SA.
- 28 Družba Port de Bruxelles SA je 14. marca 2019 tribunal de première instance francophone de Bruxelles (prvostopenjsko sodišče v Bruslju za postopke v francoščini) predlagala, naj z začasno odredbo družbi Infrabel do pravnomočnosti sodbe o vsebini spora prepove zlasti prenehanje obratovanja in odstranitev zadevne železniške povezave ter naj ji naloži, da mora to povezavo ohraniti v brezhibnem obratovalnem stanju. Družba Infrabel pa je tribunal de première instance francophone de Bruxelles (prvostopenjsko sodišče v Bruslju za postopke v francoščini) zlasti predlagala, naj – če bi ugodilo predlogu za izdajo začasnih odredb in če bi bilo družbi Infrabel onemogočeno izvajanje del, določenih s kraljevim odlokom z dne 30. decembra 2004 – družbi FIF do izreka meritorne sodbe prepove, da od nje zahteva odškodnino.
- 29 Družbi FIF in Infrabel sta 5. novembra 2019 med postopkom sklenili dogovor, s katerim sta zlasti datum, na katerega bi morala biti izvedena odstranitev zadevne železniške povezave, predstavili na 30. junij 2021.
- 30 Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (prvostopenjsko sodišče v Bruslju za postopke v francoščini) je s sodbo z dne 20. decembra 2019 tožbo družbe Port de Bruxelles SA razglasilo za nedopustno, razen v delu, v katerem se ta družba v utemeljitev te tožbe sklicuje na obstoj služnosti. Poleg tega je zavrnilo predlog družbe Port de Bruxelles SA za izdajo začasnih odredb, ker naj bi zaveza, ki jo je družba Infrabel sprejela s pogodbo, sklenjeno z družbo FIF 5. novembra 2019, zadostovala za začasno ureditev položaja strank.



- 31 Družba Port de Bruxelles SA in Région de Bruxelles-Capitale (regija Bruselj – glavno mesto) sta zoper to sodbo vložili pritožbo pri predložitvenem sodišču, cour d'appel de Bruxelles (višje sodišče v Bruslju, Belgija), ki je, potem ko je ugotovilo, da ob upoštevanju nacionalnih postopkovnih pravil État belge (Belgijska država) in družba FIF v pritožbenem postopku nista bili nasprotni stranki ne družbe Port de Bruxelles SA ne Région de Bruxelles-Capitale (regija Bruselj – glavno mesto), rzsodilo, da je treba ti stranki izločiti iz postopka. Poleg tega je iz izreka predloga za sprejetje predhodne odločbe razvidno, da je predložitveno sodišče oba postopka, ki potekata pred njim, združilo.
- 32 Predložitveno sodišče se sprašuje o pravici družbe Port de Bruxelles SA, da se pred belgijskimi sodišči sklicuje na osebno pravico, ki izhaja iz člena 15 Uredbe št. 1315/2013. Navaja, da je v skladu z razlago te določbe, ki jo zagovarja družba Port de Bruxelles SA, s to določbo na eni strani državam članicam naložena pozitivna obveznost vzpostavitve sistema, v katerem so infrastrukture med seboj povezane in v okviru katerega imajo države članice diskrecijsko pravico, na drugi strani pa negativna obveznost, ki jim prepoveduje ukrepanje v nasprotju s cilji te uredbe, zlasti tako, da bi posegale v celovitost vzpostavljene prometne infrastrukture.
- 33 Družba Infrabel trdi, da tega člena 15 ni mogoče razlagati tako, kot predlaga družba Port de Bruxelles SA. Iz besedila navedene določbe, zlasti v francoski različici, je namreč razvidno, da morajo biti pristanišča na celinskih plovnih poteh povezana bodisi z infrastrukturo za cestni promet bodisi z infrastrukturo za železniški promet, saj je v tej jezikovni različici uporabljen veznik „ali“.
- 34 Predložitveno sodišče v zvezi s tem poudarja, da nizozemska različica v členu 15(1) Uredbe št. 1315/2013 ne vsebuje veznika „in“, ampak veznik „ali“. Iz tega sklepa, da dobesedna razlaga navedene določbe ne zadostuje za natančno opredelitev njenega pomena.
- 35 Po mnenju navedenega sodišča sta mogoči dve nasprotujoči si razlagi navedene določbe. Iz člena 3(n) in člena 28(1) te uredbe bi namreč lahko izhajalo, da za izpolnitev obveznosti zadostuje povezava infrastrukture za promet po celinskih plovnih poteh, kot je pristanišče na celinski plovni poti, z le enim drugim načinom prevoza in da bi se morala v obravnavanem primeru družba Port de Bruxelles SA zadovoljiti s povezavo svoje pristaniške infrastrukture z infrastrukturo za cestni promet.
- 36 Vendar naj bi bilo mogoče podpreti drugačno razlago člena 15 navedene uredbe. Iz zavez Komisije, vsebovanih v njeni beli knjigi, navedeni med drugim v uvodni izjavi 31 iste uredbe, in same Uredbe št. 1315/2013 naj bi namreč izhajalo, da so cilji te uredbe dveh vrst, in sicer povečati konkurenčnost prometa in do leta 2050 vsaj za 60 % zmanjšati emisije toplogrednih plinov, ki nastajajo v prometu, glede na ravni iz leta 1990. Poleg tega naj bi bilo mogoče razlago člena 15 te uredbe v smislu, da ta prepoveduje odstranitev železniške povezave v okoliščinah, kakršne so te v obravnavani zadevi, opreti zlasti na člene 5, 10 in 16 navedene uredbe ter na smernice, navedene v njenih uvodnih izjavah 7 in 8.
- 37 V teh okoliščinah je cour d'appel de Bruxelles (višje sodišče v Bruslju) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali člen 15 Uredbe [št. 1315/2013] (samostojno ali v povezavi z drugimi določbami te uredbe), če je pristanišče na celinski plovni poti – ki je del jedrnega omrežja – že povezano s cesto in z železniškim omrežjem, nalaga obveznost ohranitve in vzdrževanja teh dveh povezav ali prepoved ukinitve ene od njiju, čeprav bi se ta ukinitela zaradi nevdrževanja?“

## Postopek pred Sodiščem

- 38 Predložitveno sodišče je na podlagi člena 105(1) Poslovnika Sodišča predlagalo, naj se ta zadeva obravnava po hitrem postopku. V utemeljitev tega predloga navaja, da je za zagotovitev učinkovitosti te sodbe družbi Infrabel prepovedalo odstranitev zadevne železniške povezave, dokler ne bo ponovno odločilo v zadevi po tem, ko bo od Sodišča prejelo odgovor na postavljeno vprašanje. Ta družba pa naj bi morala načeloma od 1. julija 2021 družbi FIF plačevati odškodnino prav zaradi zamude pri odstranitvi te povezave.
- 39 Člen 105(1) Poslovnika določa, da lahko predsednik Sodišča na predlog predložitvenega sodišča ali izjemoma po uradni dolžnosti po opredelitvi sodnika poročevalca in generalnega pravobranilca odloči, da se predlog za sprejetje predhodne odločbe obravnava po hitrem postopku, če je treba zadevo zaradi njene narave obravnavati v kar najkrajšem času.
- 40 V zvezi s tem je treba opozoriti, da je tak hitri postopek postopkovni instrument, namenjen odzivu na položaj izjemne nujnosti (sodba z dne 22. marca 2022, Prokurator Generalny in drugi (Disciplinski senat vrhovnega sodišča – Imenovanje), C-508/19, EU:C:2022:201, točka 37).
- 41 V obravnavani zadevi je predsednik Sodišča 4. maja 2021 po opredelitvi sodnika poročevalca in generalnega pravobranilca odločil, da se predlogu iz točke 38 te sodbe ne ugodi.
- 42 V skladu s sodno prakso Sodišča namreč zgolj gospodarski interesi, naj so še tako pomembni in legitimni, sami po sebi ne morejo upravičiti uporabe hitrega postopka (sodba z dne 11. novembra 2021, Energieversorgungscenter Dresden-Wilschdorf, C-938/19, EU:C:2021:908, točka 45 in navedena sodna praksa).
- 43 Poleg tega, tudi če bi se ta zadeva obravnavala po hitrem postopku, odgovor Sodišča na postavljeno vprašanje nikakor ne bi mogel biti podan pred 30. junijem 2021.
- 44 Vendar je predsednik Sodišča s sklepom z istega dne odločil, da informacije, ki jih je posredovalo predložitveno sodišče, upravičujejo prednostno obravnavo zadeve na podlagi člena 53(3) Poslovnika.

## Dopustnost predloga za sprejetje predhodne odločbe

- 45 Družba Infrabel v pisnem stališču v bistvu trdi, da se družba Port de Bruxelles SA v okviru spora o glavni stvari nikakor ne more v svojo korist sklicevati na člen 15(1) Uredbe št. 1315/2013, ker je s to določbo državam članicam priznana diskrecijska pravica pri njenem izvajanju. Obstoje take diskrecijske pravice naj bi namreč preprečeval, da bi se posameznik, če zadevna država članica izvedbenih ukrepov ne sprejme, lahko neposredno skliceval na pravice, ki izhajajo iz navedene določbe.
- 46 Ker je treba to trditev razumeti tako, da z njo družba Infrabel izpodbija upoštevnost vprašanja za predhodno odločanje za rešitev spora o glavni stvari in torej dopustnost predloga za sprejetje predhodne odločbe, je ni mogoče sprejeti.

- 47 Na eni strani je namreč treba spomniti, da je na podlagi člena 288, drugi odstavek, PDEU uredba v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah. Določbe uredb imajo zaradi lastnosti uredb in njihove vloge v sistemu virov prava Unije na splošno takojšen učinek v nacionalnih pravnih redih, ne da bi morali nacionalni organi sprejeti izvedbene ukrepe (sodba z dne 22. januarja 2020, Ursa Major Services, C-814/18, EU:C:2020:27, točka 33).
- 48 Na drugi strani je prav to, ali člen 15(1) Uredbe št. 1315/2013 v okoliščinah, kakršne so te v postopku v glavni stvari, načeloma nasprotuje ukinitvi železniške povezave pristanišča na celinski plovni poti ali pa državam članicam priznava diskrecijsko pravico na tem področju, predmet vprašanja za predhodno odločanje, tako da dopustnosti predloga za sprejetje predhodne odločbe ni mogoče izpodbijati iz razloga, ki ga navaja družba Infrabel.

### **Vprašanje za predhodno odločanje**

- 49 Predložitveno sodišče v bistvu sprašuje, ali je treba člen 15(1) Uredbe št. 1315/2013 razlagati tako, da kadar je pristanišče na celinski plovni poti, ki je del jedrnega omrežja v smislu člena 6(1) in (3) ter člena 38 te uredbe, povezano tako z infrastrukturo za cestni promet kot z infrastrukturo za železniški promet, ta člen nasprotuje ukinitvi ene od teh dveh vrst povezav.
- 50 V zvezi s tem je treba najprej ugotoviti, da čeprav člen 15(1) navedene uredbe določa, da države članice zagotovijo povezanost pristanišč na celinskih plovnih poteh s cestno ali železniško infrastrukturo, in da se torej ta določba nanaša na pristanišča na celinskih plovnih poteh, se vprašanje za predhodno odločanje nanaša na razlago te določbe v okoliščinah, v katerih je tako pristanišče, kot je bruseljsko pristanišče, del jedrnega omrežja v smislu te uredbe.
- 51 Navedeni člen 15 pa je v poglavju II Uredbe št. 1315/2013, ki se glede na svoj naslov nanaša na celovito omrežje, ki je opredeljeno v členu 6(2) te uredbe. Kot je razvidno iz člena 6(3) in člena 38(1) navedene uredbe, jedrno omrežje sestavljajo tisti deli celovitega omrežja, ki so strateško najpomembnejši za doseganje razvojnih ciljev vseevropskega prometnega omrežja.
- 52 Čeprav iz zadnjenavedenih določb nesporno izhaja, da se člen 15(1) Uredbe št. 1315/2013 uporablja za pristanišče na celinski plovni poti, ki je del jedrnega omrežja, pa to ne spremeni dejstva, da se na splošno uporablja za vsa pristanišča na celinskih plovnih poteh celovitega omrežja, ne glede na to, ali so del jedrnega omrežja.
- 53 Zato je treba postavljeno vprašanje preučiti v delu, v katerem se nanaša na pristanišče na celinski plovni poti, ki je del celovitega omrežja v smislu člena 6(1) in (2) Uredbe št. 1315/2013 in ki je že povezano tako z infrastrukturo za cestni promet kot z infrastrukturo za železniški promet.
- 54 V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča je treba za razlago določbe prava Unije upoštevati ne le njeno besedilo, ampak tudi sobesedilo in cilje, ki jih uresničuje ureditev, katere del je (sodba z dne 28. januarja 2020, Komisija/Italija (Direktiva o boju proti zamudam pri plačilih), C-122/18, EU:C:2020:41, točka 39 in navedena sodna praksa).
- 55 Prvič, v zvezi z besedilom člena 15(1) Uredbe št. 1315/2013 je treba ugotoviti, kot sta pravilno poudarila predložitveno sodišče in belgijska vlada, da je v nizozemski in bolgarski različici te določbe med izrazoma „cestna“ in „železniška infrastruktura“ uporabljen veznik „in“, na podlagi česar bi bilo mogoče sklepati, da morajo države članice zagotoviti, da pristanišča ohranijo

obstoječe povezave tako z infrastrukturo za cestni kot za železniški promet. Nasprotno pa je med drugim v nemškem, grškem, angleškem, francoskem, irskem, italijanskem, litovskem, madžarskem in slovenskem jeziku uporabljen veznik „ali“.

- 56 V tem okviru je treba spomniti, da so v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča različne jezikovne različice določbe prava Unije enako verodostojne in ena od njih ne more imeti prednosti pred drugimi, ker je treba določbe prava Unije razlagati in uporabljati enotno, ob upoštevanju različic v vseh jezikih Unije (glej v tem smislu sodbo z dne 6. oktobra 2021, *Consorzio Italian Management in Catania Multiservizi*, C-561/19, EU:C:2021:799, točki 42 in 43 ter navedena sodna praksa).
- 57 Tako je treba, če se med jezikovnimi različicami akta Evropske unije pojavijo razhajanja, zadevno določbo razlagati glede na sobesedilo in namen ureditve, katere del je (glej v tem smislu sodbo z dne 28. aprila 2022, *Yieh United Steel/Komisija*, C-79/20 P, EU:C:2022:305, točka 99 in navedena sodna praksa).
- 58 V obravnavanem primeru pa je treba ugotoviti, da zgolj na podlagi besedila člena 15(1) Uredbe št. 1315/2013 ni mogoče ugotoviti, ali je v primeru pristanišča na celinski plovni poti, ki je del celovitega omrežja in je že povezano tako z infrastrukturo za cestni promet kot z infrastrukturo za železniški promet, zadevni državi članici dovoljeno, da eno od teh dveh povezav ukine in ohrani le drugo, pri čemer je mogoče obveznost zadevne države članice iz te določbe, da zagotovi povezanost zadevnega pristanišča na celinski plovni poti „s cestno ali železniško infrastrukturo“, razumeti celo tako, da mora ta država članica nameniti posebno pozornost eni ali drugi od teh dveh povezav, odvisno od njunih potreb, zlasti glede vzdrževanja.
- 59 Na drugem mestu, v zvezi s sobesedilom, v katero je umeščen člen 15(1) Uredbe št. 1315/2013, je treba poudariti, da je namen te uredbe, kot določa njen člen 1(1), uvesti „smernice za razvoj vseevropskega prometnega omrežja z dvoplastno strukturo, ki jo sestavljata celovito omrežje in jedrno omrežje, vzpostavljeno na podlagi celovitega“.
- 60 Iz člena 10(1)(b) iste uredbe, ki je del poglavja II, ki se nanaša na celovito omrežje, izhaja, da se pri razvoju celovitega omrežja splošna prednost nameni zlasti ukrepom, potrebnim za zagotavljanje optimalnega združevanja več načinov prevoza in interoperabilnosti med njimi.
- 61 Določbe poglavja II Uredbe št. 1315/2013 so – z izjemo členov 9 in 10 – razdeljene v sedem oddelkov, med katerimi so oddelek 1, ki se nanaša na infrastrukturo za železniški promet, oddelek 2, ki se nanaša na infrastrukturo za promet po celinskih plovni potih in zajema člen 15, ki je predmet predhodnega vprašanja, oddelek 3, ki se nanaša na infrastrukturo za cestni promet, oddelek 6, ki se nanaša na infrastrukturo za multimodalni promet, in nazadnje, oddelek 7, ki vsebuje skupne določbe.
- 62 Glede infrastrukture za železniški promet člen 12(1) Uredbe št. 1315/2013 določa, da so tovorni terminali povezani s cestno infrastrukturo ali, kadar je to mogoče, infrastrukturo za promet po celinskih plovni potih celovitega omrežja.
- 63 Poleg tega iz člena 13(f) te uredbe izhaja, da se pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na železniško infrastrukturo, prednost po potrebi nameni povezovanju infrastrukture za železniški promet s pristaniško infrastrukturo na celinskih plovni potih.

- 64 Prav tako člen 16(d) navedene uredbe v zvezi z infrastrukturo za promet po celinskih plovnih poteh določa, da se pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na infrastrukture celinskih plovnih poti, prednost med drugim nameni povezovanju pristaniške infrastrukture na celinskih plovnih poteh z infrastrukturo za železniški tovorni in cestni promet.
- 65 V zvezi z infrastrukturo za cestni promet člen 19(e) iste uredbe določa, da se pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na to infrastrukturo, prednost nameni zlasti ublažitvi prometnih zastojev na obstoječih cestah.
- 66 V zvezi z infrastrukturo za multimodalni promet v smislu člena 3(n) Uredbe št. 1315/2013 člen 28(1)(a) te uredbe določa, da države članice na pravičen in nediskriminatoren način zagotovijo, da se prehod z enega načina prevoza na drugega izvede na katerem koli od tovornih terminalov, potniških postaj, pristanišč na celinskih plovnih poteh, letališč in pomorskih pristanišč, da se omogoči multimodalni potniški in tovorni promet.
- 67 Na podlagi skupnih določb je treba navesti tudi člen 30 Uredbe št. 1315/2013, ki se nanaša na urbana vozlišča, ki so opredeljena v členu 3(p) te uredbe.
- 68 Iz navedenega člena 30(a) in (b) izhaja, da si države članice, kadar je to izvedljivo, pri razvijanju celovitega omrežja v urbanih vozliščih prizadevajo zlasti za medsebojno povezanost infrastrukture za železniški in cestni promet ter po potrebi za promet po celinskih plovnih poteh, tako pri potniškem kot pri tovornem prometu.
- 69 Iz določb, navedenih v točkah od 59 do 68 te sodbe, je tako mogoče sklepati, da čeprav Uredba št. 1315/2013 državam članicam ne nalaga obveznosti rezultata, katere cilj bi bil, da se v vseh primerih zagotovi povezava med pristanišči na celinskih plovnih poteh, ki so del celovitega omrežja, tako z infrastrukturo za cestni promet kot z infrastrukturo za železniški promet, ta uredba priporoča vzpostavitev, kadar je to izvedljivo, več povezav teh pristanišč z drugimi vrstami prometne infrastrukture.
- 70 Poleg tega je treba ugotoviti, da tako uvodni izjavi 7 in 8 navedene uredbe kot člen 4(b)(v), člen 5(1)(a) in člen 6(2) iste uredbe razlikujejo med „obstoječo“ in „novo“ ali „načrtovano“ infrastrukturo. To razlikovanje govori v prid temu, da ga je treba upoštevati pri opredelitvi obsega obveznosti držav članic.
- 71 Analiza sobesedila, v katero je umeščen člen 15(1) Uredbe št. 1315/2013, torej vodi do ugotovitve, da je treba to določbo razlagati tako, da načeloma nasprotuje ukinitvi povezave pristanišča na celinski plovni poti, ki je že povezano tako z infrastrukturo za cestni promet kot z infrastrukturo za železniški promet, z eno od teh dveh vrst infrastrukture.
- 72 Na tretjem mestu je treba ugotoviti, da upoštevanje ciljev vseevropskega prometnega omrežja, kot izhajajo iz člena 4 Uredbe št. 1315/2013, potrjuje tako razlago člena 15(1) te uredbe.
- 73 Namreč, prvič, člen 4(b)(iii) navedene uredbe določa, da vseevropsko prometno omrežje prispeva k doseganju cilja učinkovitosti, ki temelji na optimalnem povezovanju in medsebojni povezanosti vseh načinov prevoza.

- 74 V istem smislu člen 5(1) iste uredbe v točkah (a) in (b) tega odstavka določa, da se vseevropsko omrežje načrtuje, razvija in upravlja na način, gospodaren z viri, in sicer na eni strani z razvojem, izboljševanjem in vzdrževanjem obstoječe prometne infrastrukture ter na drugi strani z optimizacijo povezovanja in medsebojne povezanosti infrastrukture.
- 75 Drugič, zlasti v zvezi s povezavo pristanišča na celinski plovni poti z infrastrukturo za železniški promet je treba upoštevati trajnostni cilj iz člena 4(c) Uredbe št. 1315/2013 v povezavi z uvodno izjavo 31 te uredbe. Iz tega izhaja, da je namen vseevropskega prometnega omrežja prispevati k uresničitvi tega cilja, zlasti z zmanjšanjem emisij toplogrednih plinov, pri čemer se daje prednost nizkoogljičnemu prometu.
- 76 Kot pa je generalni pravobranilec navedel v točkah 63 in 64 sklepnih predlogov, se železniški promet uvršča v tak promet, zaradi česar bela knjiga Komisije, navedena v uvodni izjavi 31 navedene uredbe, spodbuja njegovo uporabo.
- 77 Tretjič, ohranitev povezave z infrastrukturo za železniški promet, ki jo ima pristanišče na celinski plovni poti, s spodbujanjem uporabe železniškega prometa pred cestnim, prispeva tudi k cilju ublažitve prometnih zastojev na cestah, ki je ena od prednostnih nalog razvoja vseevropskega prometnega omrežja, kot je razvidno iz člena 19(e) Uredbe št. 1315/2013.
- 78 Ob upoštevanju ciljev, ki se uresničujejo z Uredbo št. 1315/2013, zlasti na področju okolja, varnosti prometa in prostorskega načrtovanja, pa izjemne okoliščine *a priori* lahko upravičijo ukinitve povezave pristanišča na celinski plovni poti z infrastrukturo za cestni ali železniški promet, ne da bi člen 15(1) Uredbe št. 1315/2013 temu nasprotoval.
- 79 V zvezi s tem je treba pojasniti, da nadomestitve take obstoječe povezave z novo povezavo z istovrstno infrastrukturo, ki se preda v uporabo hkrati z ukinitvijo povezave, ki jo nadomešča, ni mogoče šteti za ukinitve povezave zadevnega pristanišča na celinski plovni poti z navedeno infrastrukturo.
- 80 Glede razlogov, s katerimi je mogoče izjemoma utemeljiti ukinitve povezave pristanišča na celinski plovni poti z infrastrukturo za cestni ali železniški promet brez nadomestitve, je v obravnavanem primeru glede na trditve, navedene v pisnih stališčih, predloženih Sodišču, dovolj poudariti, da tveganje, ki ga ta povezava pomeni za varnost prometa, ne more biti tak razlog, če to tveganje izhaja iz tega, da pristojni organi zadevne države članice zadevne prometne infrastrukture niso vzdrževali.
- 81 Podobno, kot je generalni pravobranilec v bistvu navedel v točki 71 sklepnih predlogov, tudi razlogi, ki se nanašajo na vrednost zemljišč, ki jih zaseda povezava pristanišča na celinski plovni poti z infrastrukturo za cestni ali železniški promet, in na možno ekonomsko ugodnejšo uporabo teh zemljišč, ne morejo upravičiti ukinitve te povezave.
- 82 Ob upoštevanju vseh zgornjih preudarkov je treba na postavljeno vprašanje odgovoriti, da je treba člen 15(1) Uredbe št. 1315/2013 razlagati tako, da če je pristanišče na celinski plovni poti, ki je del celovitega omrežja v smislu člena 6(1) in (2) te uredbe, povezano tako z infrastrukturo za cestni promet kot z infrastrukturo za železniški promet, ta člen – razen v izjemnih okoliščinah – nasprotuje ukinitvi ene od teh dveh vrst povezav. Nevzdrževanje zadevne povezave, ki je posledica kršitve te določbe, ali povečevanje gospodarske vrednosti zemljišč, ki jih ta infrastruktura zaseda, nista taki okoliščini.

## **Stroški**

- 83 Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (peti senat) razsodilo:

**Člen 15(1) Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU je treba razlagati tako, da če je pristanišče na celinski plovni poti, ki je del celovitega omrežja v smislu člena 6(1) in (2) te uredbe, povezano tako z infrastrukturo za cestni promet kot z infrastrukturo za železniški promet, ta člen – razen v izjemnih okoliščinah – nasprotuje ukinitvi ene od teh dveh vrst povezav. Nevzdrževanje zadevne povezave, ki je posledica kršitve te določbe, ali povečevanje gospodarske vrednosti zemljišč, ki jih ta infrastruktura zaseda, nista taki okoliščini.**

Podpisi