



# Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)

den 16 juni 2022\*

”Begäran om förhandsavgörande – Det transeuropeiska transportnätet – Förordning (EU) nr 1315/2013 – Artikel 15.1 – Transportinfrastruktur för inre vattenvägar – Inlandshamnar – En medlemsstats skyldighet att förbinda inlandshamnar med väginfrastrukturen eller järnvägsinfrastrukturen – Avlägsnande av anslutningen till någon av dessa två typer av transportinfrastruktur – Villkor”

I mål C-229/21,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Cour d’appel de Bruxelles (Belgien) genom beslut av den 23 mars 2021, som inkom till domstolen den 9 april 2021, i målet

**Port de Bruxelles SA,**

**Région de Bruxelles-Capitale**

mot

**Infrabel SA,**

ytterligare deltagare i rättegången:

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

**État belge,**

**Région de Bruxelles-Capitale,**

**Port de Bruxelles SA,**

**Lineas SA,**

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden E. Regan samt domarna I. Jarukaitis, M. Ilešič, D. Gratsias (referent) och Z. Csehi,

\* Rättegångsspråk: franska.

generaladvokat: J. Richard de la Tour,

justitiesekreterare: handläggaren C. Di Bella,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 19 januari 2022,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Port de Bruxelles SA, genom B. De Beys och L. Depré, avocats,
- Région de Bruxelles-Capitale, genom B. Cambier och T. Cambier, avocats,
- Infrabel SA, genom M. Baetens-Spetschinsky och P.-M. Louis, avocats,
- Belgiens regering, genom S. Baeyens, P. Cottin, och C. Pochet, samtliga i egenskap av ombud, biträdda av T. Eyskens, P.J. Geysens och A. Vandeburie, avocats,
- Europeiska kommissionen, genom S.L. Kaléda, C. Vrignon och G. Wilms, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 31 mars 2022 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

### **Dom**

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 15.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 2013, s. 1).
- 2 Begäran har framställts i två mål mellan, i det första målet, Port de Bruxelles SA och Infrabel SA, som är järnvägsinfrastrukturförvaltaren i Belgien, och, i det andra målet, Région de Bruxelles-Capitale (huvudstadsregionen Bryssel, Belgien) och Infrabel. Målen rör en ansökan från Port de Bruxelles SA om föreläggande för Infrabel att upprätthålla kvaliteten på den enda järnvägsanslutningen mellan Bryssels hamn (Belgien) och det belgiska järnvägsnätet.

### **Tillämpliga bestämmelser**

- 3 I skälen 7, 8 och 31 i förordning nr 1315/2013 anges följande:
  - ”(7) Det transeuropeiska transportnätet består till stor del av befintlig infrastruktur. Om målen i den nya strategin för de transeuropeiska transportnäten till fullo ska kunna uppnås bör det i en förordning fastställas enhetliga infrastrukturkrav som ska iakttas i det transeuropeiska transportnätets infrastruktur.

(8) Det transeuropeiska transportnätet bör byggas ut genom att skapa ny transportinfrastruktur, återställa och uppgradera befintlig infrastruktur och vidta åtgärder för att främja en resurseffektiv användning av denna. På grund av att det tidigare saknades regelbundet underhåll är det i vissa fall nödvändigt att återställa järnvägsinfrastrukturen. Återställande är en process som leder till att de ursprungliga konstruktionsparametrarna för befintlig järnvägsinfrastruktur uppnås kombinerat med att kvaliteten på denna förbättras på lång sikt i förhållande till den nuvarande situationen, i enlighet med kraven och bestämmelserna i denna förordning.

...

(31) På grund av sin storskalighet bör det transeuropeiska transportnätet utgöra grunden för storskalig utbyggnad av ny teknik och innovationer, vilket t.ex. kan bidra till att öka den totala effektiviteten i den europeiska transportsektorn och minska dess koldioxidavtryck. Detta kommer att bidra till uppnåendet av målen i Europa 2020-strategin och [kommissionens vitbok av den 1 juli 2011, med rubriken 'Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem' (KOM(2011) 144 slutlig/2)] om att minska utsläppen av växthusgaser med 60 % till år 2050 (baserat på nivåerna för 1990) och samtidigt till målsättningen att öka försörjningstryggheten för drivmedel i unionen. ...”

4 Artikel 1 i förordningen har rubriken ”Syfte”. I punkterna 1–3 i den artikeln föreskrivs följande:

”1. I denna förordning fastställs riktlinjer för utbyggnad av ett transeuropeiskt transportnät med en struktur med två nivåer, bestående av det övergripande nätet och stomnätet, varav det sistnämnda är inrättat på grundval av det övergripande nätet.

2. I denna förordning fastställs projekt av gemensamt intresse och anges de krav som ska uppfyllas vid förvaltningen av de transeuropeiska transportnätens infrastruktur.

3. I denna förordning anges även prioriteringarna för det transeuropeiska nätets utveckling.”

5 I artikel 2 i förordningen, som har rubriken ”Tillämpningsområde”, föreskrivs följande:

”1. Denna förordning är tillämplig på det transeuropeiska transportnätet såsom det framgår av de kartor som återfinns i bilaga I. ...

2. Infrastrukturen i det transeuropeiska transportnätet består av infrastruktur för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar, vägtransporter, sjötransporter, lufttransporter och multimodala transporter enligt de relevanta avsnitten i kapitel II.”

6 Artikel 3 i förordningen, med rubriken ”Definitioner”, har följande lydelse:

”I denna förordning gäller följande definitioner:

a) projekt av gemensamt intresse: alla projekt som genomförs i enlighet med kraven och i överensstämmelse med bestämmelserna i denna förordning.

...

n) multimodal transport: transport av passagerare och/eller gods med användning av två eller flera transportsätt.

...

p) urban knutpunkt: ett storstadsområde där det transeuropeiska transportnätets transportinfrastruktur, såsom hamnar, inbegripet passagerarterminaler, flygplatser, järnvägsstationer, logistikplattformar och godsterminaler i och utanför stadsområden, är ansluten till andra delar av denna infrastruktur och till infrastrukturen för regional och lokal trafik.

...

s) godsterminal: en struktur som är utrustad för omlastning mellan minst två transportsätt eller mellan två olika järnvägssystem, och för tillfällig förvaring av gods, som kushamnar, inlandshamnar, flygplatser och järnvägs-/vägterminaler.

...”

7 I artikel 4 i förordning nr 1315/2003, med rubriken ”Mål för det transeuropeiska transportnätet”, föreskrivs följande:

”Det transeuropeiska transportnätet ska stärka den sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållningen inom unionen och bidra till inrättandet av ett gemensamt europeiskt transportområde som är effektivt och hållbart, ökar fördelarna för sina användare och stöder tillväxt för alla. Det ska uppvisa ett europeiskt mervärde genom att bidra till de fastställda målen inom följande fyra kategorier:

...

b) Effektivitet, genom

...

iii) optimal integration och samtrafikförmåga mellan alla transportsätt,

...

v) effektiv användning av ny och befintlig infrastruktur,

...

c) Hållbarhet, genom

...

ii) bidrag till målen låga utsläpp av växthusgaser, koldioxidsnåla och rena transporter, trygg bränsleförsörjning, minskning av externa kostnader och miljöskydd,

iii) främjande av koldioxid snåla transporter med målet att fram till 2050 uppnå en väsentlig minskning av koldioxidutsläppen i enlighet med unionens relevanta mål för minskning av koldioxidutsläppen.

...”

8 Artikel 5 i förordningen har rubriken ”Resurseffektivt nät”. I punkt 1 i den artikeln föreskrivs följande:

”Planeringen, utbyggnaden och driften av det transeuropeiska transportnätet ska ske på ett resurseffektivt sätt genom följande:

a) Utbyggnad, förbättring och underhåll av befintlig transportinfrastruktur.

b) Optimering av infrastrukturernas integrering och samtrafikförmåga.

...”

9 Artikel 6 i nämnda förordning, med rubriken ”Struktur på två nivåer för det transeuropeiska transportnätet”, har följande lydelse:

”1. Den gradvisa utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet ska uppnås särskilt genom tillämpningen av en struktur på två nivåer med en sammanhållen och öppen metod bestående av ett övergripande nät och ett stomnät.

2. Det övergripande nätet ska bestå av alla befintliga och planerade transportinfrastrukturer i det transeuropeiska transportnätet samt av åtgärder för att främja en effektiv samt socialt och miljömässigt hållbar användning av denna infrastruktur. Det ska identifieras och utvecklas i enlighet med bestämmelserna i kapitel II.

3. Stomnätet ska bestå av de delar i det övergripande nätet som är strategiskt viktigast för att uppnå målen för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet. Det ska identifieras och utvecklas i enlighet med bestämmelserna i kapitel III.”

10 Kapitel II i förordning nr 1315/2013 har rubriken ”Det övergripande nätet” och innehåller artiklarna 9–37. Artikel 9 i förordningen har rubriken ”Allmänna bestämmelser”. I punkt 1 i den artikeln föreskrivs följande:

”Det övergripande nätet ska

...

c) uppfylla kraven för de transportinfrastrukturer som tas upp i detta kapitel,

...”

- 11 I artikel 10 i nämnda förordning, med rubriken ”Allmänna prioriteringar”, föreskrivs följande i punkt 1:

”Vid utvecklingen av det övergripande nätet ska allmän prioritet ges sådana åtgärder som krävs för att

...

b) säkerställa en optimal integrering av och driftskompatibilitet hos transportsätten,

...”

- 12 I artikel 12 i samma förordning, med rubriken ”Krav på transportinfrastruktur”, föreskrivs följande i punkt 1:

”Godsterminaler ska vara förbundna med det övergripande nätets väginfrastruktur eller om möjligt med infrastruktur för inre vattenvägar.”

- 13 Artikel 13 i förordning nr 1315/2013, med rubriken ”Prioriteringar för utbyggnad av järnvägsinfrastruktur”, har följande lydelse:

”Vid utveckling av projekt av gemensamt intresse som har samband med järnvägsinfrastruktur ska utöver de allmänna prioriteringar som anges i artikel 10 följande aspekter prioriteras:

...

f) I tillämpliga fall, anslutning av infrastrukturen för järnvägstransporter till infrastrukturen för inre vattenvägar och hamnar.”

- 14 Artikel 14 i förordningen har rubriken ”Infrastrukturkomponenter”. I punkt 1 i den artikeln föreskrivs följande:

”Infrastruktur för inre vattenvägar ska särskilt omfatta följande komponenter:

...

e) Inlandshamnar, inklusive den infrastruktur som är nödvändig för transporter inom hamnområdet.

...”

- 15 I artikel 15 i nämnda förordning, med rubriken ”Krav på transportinfrastruktur”, föreskrivs följande i punkt 1:

”Medlemsstaterna ska se till att inlandshamnar är förbundna med väg- eller järnvägsinfrastrukturen.”

- 16 Artikel 16 i samma förordning, med rubriken ”Prioriteringar för utbyggnad av infrastruktur på inre vattenvägar”, har följande lydelse:

”Vid utveckling av projekt av gemensamt intresse som har samband med infrastruktur för inre vattenvägar ska, utöver de allmänna prioriteringar som anges i artikel 10, följande aspekter prioriteras:

...

d) Anslutning av infrastruktur för inlandshamn till transportinfrastruktur för godstrafik på järnväg och väg.

...”

- 17 Artikel 19 i förordning nr 1315/2013, med rubriken ”Prioriteringar för utbyggnad av väginfrastruktur”, har följande lydelse:

”Vid utveckling av projekt av gemensamt intresse som rör väginfrastruktur ska, utöver de allmänna prioriteringar som anges i artikel 10, följande prioriteras:

...

e) Minskning av trafikstockningar på befintliga vägar.”

- 18 I artikel 28 i samma förordning, med rubriken ”Krav på transportinfrastruktur”, föreskrivs följande i punkt 1:

”Medlemsstaterna ska på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt säkerställa följande:

a) Transportsätten ska vara anslutna till varandra på någon av följande platser: godsterminaler, passagerarstationer, inlandshamnar, flygplatser och kusthamnar, i syfte att möjliggöra multimodala passagerar- och godstransporter.

...”

- 19 I artikel 30 i nämnda förordning, med rubriken ”Urbana knutpunkter”, föreskrivs följande:

”När medlemsstaterna bygger ut det övergripande nätet i urbana knutpunkter ska de om möjligt sträva efter att säkerställa följande:

a) För passagerartransporter: sammanlänkning mellan infrastruktur för järnväg, väg och flyg samt i förekommande fall infrastruktur för inre vattenvägar och sjöfart i det övergripande nätet.

b) För godstransporter: sammanlänkning mellan infrastruktur för järnväg, väg samt i förekommande fall infrastruktur för inre vattenvägar, flyg och sjöfart i det övergripande nätet.

...”

- 20 I artikel 38 i förordning nr 1315/2013, med rubriken ”Identifiering av stomnätet”, anges följande i punkt 1.

”Stomnätet, såsom det framgår av de kartor som återfinns i bilaga I, ska bestå av de delar av det övergripande nätet som är strategiskt viktigast för att målen för strategin för det transeuropeiska transportnätet ska kunna uppnås, och ska återspegla utvecklingen av trafikefterfrågan och behovet av multimodala transporter. ...”

- 21 Det framgår av bilagorna I och II till denna förordning att hamninfrastrukturerna i Bryssels hamn ingår i stomnätet, i den mening som avses i artikel 6.1 och 6.3 i förordningen.

### **Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan**

- 22 Port de Bruxelles SA ansvarar för förvaltning, drift och utveckling av kanalen, Bryssels hamn, uthamnen, hamnanläggningar och deras sidobyggnader i huvudstadsregionen Bryssel (Belgien).
- 23 Infrabel driver det belgiska järnvägsnätet och äger sidospåren och de tillgångar som behövs eller är användbara för driften.
- 24 FIF-FSI (Fonds d’Infrastructure Ferroviaire) SA (nedan kallad FIF) ansvarar för förvaltning och värdeförbättring av mark och annan kommersiell verksamhet på områdena utveckling, inköp, försäljning, förvaltning och finansiering av fastigheter. Hela aktiekapitalet ägs indirekt av belgiska staten.
- 25 Genom två kungliga förordningar av den 14 juni 2004 (*Moniteur belge* av den 14 juni 2004, s. 51971) och av den 30 december 2004 (*Moniteur belge* av den 30 december 2004, s. 87338) ålades Infrabel att senast den 31 december 2020 riva järnvägsanläggningarna på rangerbangården Schaerbeek-Formation i Bryssel (Belgien) och att återställa den till användbart skick, i syfte att ställa den till FIF:s fria förfogande. FIF hade rätt att kräva ekonomisk ersättning för det fall att Infrabel inte skulle utföra dessa arbeten inom den föreskrivna fristen. Bland de anläggningar som ska rivs ingår den enda järnvägsförbindelsen mellan hamnanläggningarna i Bryssels hamn och det belgiska järnvägsnätet (nedan kallad den aktuella järnvägsförbindelsen).
- 26 Den 12 oktober 2018 väckte Port de Bruxelles SA talan mot Infrabel vid Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Franskspråkiga förstainstansdomstolen i Bryssel, Belgien) och yrkade att Infrabel skulle förbjudas att ”utföra handlingar som strider mot bestämmelserna i förordning nr 1315/2013 ..., inbegripet rivning av de byggnader och anläggningar som avses i [denna förordning] och särskilt [den aktuella järnvägsförbindelsen]”.
- 27 Den 30 oktober 2018 ansökte Infrabel om att FIF skulle åläggas att inträda som intervenient i målet. Belgiska staten intervenerade frivilligt i förfarandet den 13 november 2018 för att den kommande domen skulle kunna göras gällande mot belgiska staten. Huvudstadsregionen Bryssel och Lineas SA intervenerade även i förfarandet till stöd för Port de Bruxelles SA:s yrkanden.
- 28 Port de Bruxelles SA yrkade den 14 mars 2019 att Franskspråkiga förstainstansdomstolen i Bryssel, i väntan på ett slutligt avgörande i målet i sak, skulle förbjuda Infrabel att ta den aktuella järnvägsförbindelsen ur bruk och riva den samt ålägga Infrabel att bibehålla den i utmärkt fungerande skick. Infrabel yrkade å sin sida bland annat att Franskspråkiga förstainstansdomstolen i Bryssel, för det fall den skulle bifalla ansökan om interimistiska åtgärder och Infrabel skulle vara förhindrat att utföra de arbeten som föreskrivs i kunglig förordning av den 30 december 2004, skulle förbjuda FIF att kräva ersättning fram till dess att slutligt avgörande i målet i sak meddelades.



- 29 Den 5 november 2019 ingick FIF och Infrabel, under förfarandets gång, ett avtal genom vilket de bland annat sköt upp fristen för avslutad rivning av den aktuella järnvägsförbindelsen till den 30 juni 2021.
- 30 Genom dom av den 20 december 2019 avvisade Franskspråkiga förstainstansdomstolen i Bryssel Port de Bruxelles SA:s talan, utom i den del bolaget avsåg att stödja sig på ett servitut. Den avslög dessutom begäran om interimistiska åtgärder från Port de Bruxelles SA, med motiveringen att det åtagande som Infrabel hade gjort i det avtal som ingicks med FIF den 5 november 2019 räckte för att provisoriskt reglera parternas situation.
- 31 Port de Bruxelles SA och Huvudstadsregionen Bryssel överklagade domen till den hänskjutande domstolen, Cour d'appel de Bruxelles (Appellationsdomstolen i Bryssel, Belgien), vilken, efter att ha konstaterat att varken Port de Bruxelles SA eller Huvudstadsregionen Bryssel hade väckt talan mot belgiska staten och FIF i andra instans i enlighet med nationella processrättsliga bestämmelser, fann att de två sistnämnda parterna inte hade rätt att delta i rättegången. Det framgår dessutom av begäran om förhandsavgörande att den hänskjutande domstolen har förenat de två mål som är anhängiga vid den.
- 32 Den hänskjutande domstolen undrar om Port de Bruxelles SA har rätt att vid belgisk domstol åberopa en subjektiv rättighet som följer av artikel 15 i förordning nr 1315/2013. Enligt den tolkning av denna bestämmelse som förordas av Port de Bruxelles SA åläggs medlemsstaterna genom bestämmelsen en positiv skyldighet att inrätta ett system med sammanlänkad infrastruktur och beträffande vilken medlemsstaterna har ett utrymme för skönsmässig bedömning, samt en negativ skyldighet som förbjuder dem att agera på ett sätt som strider mot förordningens syften, särskilt genom att skada befintlig transportinfrastruktur.
- 33 Infrabel menar att artikel 15 inte kan tolkas på det sätt som Port de Bruxelles SA har förordat. Enligt ordalydelsen i nämnda bestämmelse, bland annat i den franska språkversionen, ska nämligen inlandshamnar vara förbundna med antingen väginfrastrukturen eller järnvägsinfrastrukturen, eftersom konjunktionen ”eller” används i denna språkversion.
- 34 Den hänskjutande domstolen har i detta avseende påpekat att konjunktionen ”och” används i den nederländska språkversionen av artikel 15.1 i förordning nr 1315/2013 och inte konjunktionen ”eller”. Den hänskjutande domstolen har härav dragit slutsatsen att en bokstavstolkning inte räcker för att fastställa den exakta betydelsen.
- 35 Enligt den hänskjutande domstolen kan bestämmelsen tolkas på två helt olika sätt. Artikel 3 n och artikel 28.1 i denna förordning går nämligen att läsa så, att anslutningen av en infrastruktur för transport på inre vattenvägar, såsom en inlandshamn, till en enda annan typ av transportinfrastruktur räcker för att skyldigheten ska vara uppfylld och att Port de Bruxelles SA i förevarande fall måste nöja sig med att dess hamninfrastruktur är ansluten till vägtransportinfrastrukturen.
- 36 En annan tolkning av artikel 15 i nämnda förordningen är emellertid möjlig. Det framgår nämligen av kommissionens åtaganden i vitboken, som det hänvisas till i bland annat skäl 31 i samma förordning, och av förordning nr 1315/2013 själv, att förordningens mål är av två slag, nämligen att göra transporter konkurrenskraftigare och minska utsläppen av växthusgaser från transporter med minst 60 procent av 1990 års nivåer senast år 2050. Dessutom skulle en tolkning av artikel 15 i

nämnda förordning, som innebär ett förbud mot att riva en järnvägsförbindelse under sådana omständigheter som i det aktuella fallet, kunna grundas på bland annat artiklarna 5, 10 och 16 i samma förordning samt på de riktlinjer som anges i skälen 7 och 8 i förordningen.

- 37 Mot denna bakgrund beslutade Cour d'appel de Bruxelles (Appellationsdomstolen i Bryssel, Belgien) att vilandeförklara målet och ställa följande fråga till EU-domstolen:

”Om en inlandshamn – som hör till stornätet – redan är förbunden med vägar och järnvägsnätet, ska då artikel 15 i [förordning nr 1315/2013], ensam eller i förening med andra bestämmelser i förordningen, anses medföra en skyldighet att bibehålla och underhålla dessa två förbindelser eller en skyldighet att avstå från att lägga ned den ena förbindelsen, även om det sker genom bristande underhåll?”

### **Förfarandet vid domstolen**

- 38 Den hänskjutande domstolen har med stöd av artikel 105.1 i domstolens rättegångsregler ansökt om att målet ska handläggas skyndsamt. Till stöd för sin ansökan har den gjort gällande att den, för att säkerställa domens effektivitet, förbjudit Infrabel att riva den aktuella järnvägsförbindelsen fram till dess att målet på nytt har avgjorts, efter att den mottagit EU-domstolens svar på den ställda frågan. Detta bolag är emellertid i princip skyldigt att från och med den 1 juli 2021 betala FIF ersättning just för den försenade rivningen av denna förbindelse.
- 39 I artikel 105.1 i rättegångsreglerna föreskrivs att domstolens ordförande, på ansökan av den hänskjutande domstolen eller i undantagsfall på eget initiativ, efter att ha hört referenten och generaladvokaten, får besluta att ett mål om förhandsavgörande ska handläggas skyndsamt, när målet är av sådan beskaffenhet att det måste avgöras utan dröjsmål.
- 40 Det ska erinras om att en sådan skyndsamt handläggning av ett mål utgör ett processrättsligt instrument som är avsett att hantera högst trängande fall (dom av den 22 mars 2022, Prokurator Generalny m.fl. (Avdelningen för disciplinära mål vid Högsta domstolen – Tillsättning), C-508/19, EU:C:2022:201), punkt 37).
- 41 I förevarande fall beslutade domstolens ordförande den 4 maj 2021, efter att ha hört referenten och generaladvokaten, att den ansökan som avses i punkt 38 i förevarande dom inte kunde bifallas.
- 42 Enligt domstolens fasta praxis kan nämligen rent ekonomiska intressen, hur betydande och legitima de än må vara, inte i sig utgöra skäl för en skyndsamt handläggning av målet (dom av den 11 november 2021, Energieversorgungszentrum Dresden-Wilschdorf, C-938/19, EU:C:2021:908 punkt 45 och där angiven rättspraxis).
- 43 Även om förevarande mål skulle handläggas skyndsamt, kan domstolens svar på den ställda frågan under alla omständigheter inte komma före den 30 juni 2021.
- 44 Domstolens ordförande beslutade emellertid samma dag att de uppgifter som den hänskjutande domstolen hade lämnat motiverade en prioriterad handläggning av målet med stöd av artikel 53.3 i rättegångsreglerna.

## Huruvida begäran om förhandsavgörande kan tas upp till sakprövning

- 45 I sitt skriftliga yttrande har Infrabel gjort gällande att Port de Bruxelles SA under alla omständigheter inte kan åberopa artikel 15.1 i förordning nr 1315/2013 till sin egen fördel i det nationella målet, eftersom medlemsstaterna enligt denna bestämmelse har ett utrymme för skönsmässig bedömning vid genomförandet av denna bestämmelse. Förekomsten av ett sådant utrymme för skönsmässig bedömning hindrar nämligen en enskild från att direkt åberopa rättigheter som följer av nämnda bestämmelse, om den berörda medlemsstaten inte har antagit tillämpningsföreskrifter.
- 46 Eftersom detta argument ska förstås på så sätt att Infrabel genom detta argument har ifrågasatt huruvida tolkningsfrågan är relevant för avgörandet av det nationella målet och därmed huruvida begäran om förhandsavgörande kan tas upp till sakprövning, kan detta argument inte godtas.
- 47 Enligt artikel 288 andra stycket FEUF är nämligen en förordning till alla delar bindande och direkt tillämplig i varje medlemsstat. Således har bestämmelserna i en förordning, på grund av deras beskaffenhet och funktion i unionens rättssystem, i allmänhet omedelbara verkningar i de nationella rättsordningarna, utan att det krävs att de nationella myndigheterna antar några tillämpningsföreskrifter (dom av den 22 januari 2020, Ursa Major Services, C-814/18, EU:C:2020:27 punkt 33).
- 48 Vidare är frågan huruvida artikel 15.1 i förordning nr 1315/2013 i princip utgör hinder för att avlägsna järnvägsförbindelsen till en inlandshamn under sådana omständigheter som dem som är aktuella i det nationella målet, eller om den ger medlemsstaterna ett utrymme för skönsmässig bedömning på området, just föremålet för tolkningsfrågan, vilket innebär att frågan huruvida begäran om förhandsavgörande kan tas upp till prövning inte kan ifrågasättas av det skäl som anförts av Infrabel.

## Prövning av tolkningsfrågan

- 49 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida artikel 15.1 i förordning nr 1315/2013 ska tolkas så, att när en inlandshamn som hör till stomnätet, i den mening som avses i artiklarna 6.1, 6.3 och 38 i denna förordning, är förbunden med såväl väginfrastrukturer som järnvägsinfrastrukturer så utgör denna artikel 15 hinder för att en av dessa två typer av förbindelser avlägsnas.
- 50 Domstolen konstaterar inledningsvis att även om det i artikel 15.1 i förordningen föreskrivs att medlemsstaterna ska se till att inlandshamnar är förbundna med väg- eller järnvägsinfrastrukturer, och denna bestämmelse således gäller för inlandshamnar, avser tolkningsfrågan tolkningen av denna bestämmelse när en sådan hamn, såsom Bryssels hamn, ingår i stomnätet, i den mening som avses i samma förordning.
- 51 Artikel 15 återfinns emellertid i kapitel II i förordning nr 1315/2013, som enligt sin rubrik rör det övergripande nätet, vilket avses i artikel 6.2 i förordningen. Såsom framgår av artikel 6.3 och artikel 38.1 i nämnda förordning ska stomnätet bestå av de delar i det övergripande nätet som är strategiskt viktigast för att uppnå målen för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet.

- 52 Även om det obestriddligen framgår av de sistnämnda bestämmelserna att artikel 15.1 i förordning nr 1315/2003 är tillämplig på en inlandshamn som ingår i stomnätet, är den inte desto mindre generellt tillämplig på alla hamnar i det övergripande nätet, oberoende av om dessa hamnar tillhör stomnätet eller inte.
- 53 Följaktligen ska den ställda frågan prövas i den del den avser en inlandshamn som ingår i det övergripande nätet, i den mening som avses i artikel 6.1 och 6.2 i förordning nr 1315/2013, och som redan har förbindelser med såväl vägtransportinfrastrukturer som järnvägtransportinfrastrukturer.
- 54 Enligt domstolens fasta praxis ska vid tolkningen av en unionsbestämmelse inte bara lydelsen beaktas, utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som bestämmelsen ingår i (dom av den 28 januari 2020, kommissionen/Italien (Bekämpande av sena inbetalningar vid handelstransaktioner), C-122/18, EU:C:2020:41 punkt 39 och där angiven rättspraxis).
- 55 Vad för det första gäller lydelsen av artikel 15.1 i förordning nr 1315/2013, konstaterar domstolen att konjunktionen ”och”, såsom den hänskjutande domstolen och den belgiska regeringen med rätta har påpekat, används i den nederländska och den bulgariska versionen av denna bestämmelse mellan ordet ”väg-” och ordet ”järnvägsinfrastrukturen”, vilket ger intryck av att medlemsstaterna är skyldiga att se till att hamnarna behåller befintliga förbindelser mellan dem och såväl väginfrastrukturer som järnvägsinfrastrukturer. På tyska, grekiska, engelska, franska, iriska, italienska, litauiska, ungerska och slovenska, är det däremot konjunktionen ”eller” som används.
- 56 I detta sammanhang ska det erinras om att det följer av domstolens fasta praxis att de olika språkversionerna av en unionsbestämmelse är lika giltiga och att en av dessa inte kan tillmätas större betydelse än övriga språkversioner, eftersom unionsbestämmelserna ska tolkas och tillämpas på ett enhetligt sätt mot bakgrund av de olika versionerna på unionens samtliga språk (se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 oktober 2021, Consorzio Italian Management och Catania Multiservizi, C-561/19, EU:C:2021:799 punkterna 42 och 43 och där angiven rättspraxis).
- 57 I händelse av bristande överensstämmelse mellan språkversionerna av en unionsrättslig text, ska bestämmelsen i fråga tolkas med hänsyn till sammanhanget för och syftet med de föreskrifter i vilka den ingår (se, för ett liknande resonemang, dom av den 28 april 2022, Yieh United Steel/kommissionen, C-79/20 P, EU:C:2022:305 punkt 99 och där angiven rättspraxis).
- 58 I förevarande fall kan det emellertid konstateras att enbart ordalydelsen i artikel 15.1 i förordning nr 1315/2013 inte i sig gör det möjligt att avgöra huruvida det, när det gäller en inlandshamn som omfattas av det övergripande nätet och som redan har förbindelser med såväl vägtransportinfrastrukturer som järnvägtransportinfrastrukturer, är tillåtet för den berörda medlemsstaten att avveckla den ena av dessa båda förbindelser för att endast bevara den andra, med tanke på den berörda medlemsstatens skyldighet, enligt denna bestämmelse, att se till att den aktuella inlandshamnen är förbunden ”med väg- eller järnvägsinfrastrukturen”, vilket kan förstås så, att denna medlemsstat måste ägna särskild uppmärksamhet åt den ena eller den andra av dessa två förbindelser, beroende på deras respektive behov, exempelvis vad gäller underhåll.

- 59 Vad för det andra gäller det sammanhang i vilket artikel 15.1 i förordning nr 1315/2013 ingår, ska det påpekas att syftet med denna förordning, såsom föreskrivs i artikel 1.1 i samma förordning, är att fastställa ”riktlinjer för utbyggnad av ett transeuropeiskt transportnät med en struktur med två nivåer, bestående av det övergripande nätet och stomnätet, varav det sistnämnda är inrättat på grundval av det övergripande nätet”.
- 60 Det framgår av artikel 10.1 b i samma förordning, som ingår i kapitel II om det övergripande nätet, att vid utvecklingen av det övergripande nätet ska allmän prioritet ges sådana åtgärder som krävs för att säkerställa en optimal integrering av och driftskompatibilitet hos transportsätten.
- 61 Bestämmelserna i kapitel II i förordning nr 1315/2013, med undantag av artiklarna 9 och 10, är indelade i sju avsnitt, däribland avsnitt 1 om transportinfrastruktur för järnvägar, avsnitt 2 om transportinfrastruktur för inre vattenvägar, som omfattar artikel 15, som avses i tolkningsfrågan, avsnitt 3 om transportinfrastruktur för vägar, avsnitt 6 om infrastruktur för multimodala transporter och slutligen avsnitt 7, som innehåller gemensamma bestämmelser.
- 62 När det gäller infrastrukturen för järnvägstransport föreskrivs i artikel 12.1 i förordning nr 1315/2013 att godsterminaler ska vara förbundna med det övergripande nätet väginfrastruktur eller om möjligt med infrastruktur för inre vattenvägar.
- 63 Det framgår dessutom av artikel 13 f i denna förordning att vid utveckling av projekt av gemensamt intresse som har samband med järnvägsinfrastruktur ska företräde, i tillämpliga fall, ges till anslutning av infrastrukturen för järnvägstransporter till infrastrukturen för inre vattenvägar och hamnar.
- 64 På samma sätt föreskrivs det i artikel 16 d i nämnda förordning, när det gäller infrastrukturen för transport på inre vattenvägar, att vid utveckling av projekt av gemensamt intresse som har samband med infrastruktur för inre vattenvägar ska, företräde bland annat ges till anslutning av infrastruktur för inlandshamn till transportinfrastruktur för godstrafik på järnväg och väg.
- 65 När det gäller vägtransportinfrastrukturer föreskrivs i artikel 19 e i samma förordning att vid utveckling av projekt av gemensamt intresse som har samband med dessa infrastrukturer ska företräde bland annat ges till minskning av trafikstockningar på befintliga vägar.
- 66 Vad beträffar kombinerad transport, i den mening som avses i artikel 3 n i förordning nr 1315/2013, föreskrivs i artikel 28.1 a i samma förordning att medlemsstaterna, på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt, ska säkerställa att transportsätten ska vara anslutna till varandra på åtminstone någon av följande platser: godsterminaler, passagerarstationer, inlandshamnar, flygplatser och kusthamnar, i syfte att möjliggöra multimodala passagerar- och godstransporter.
- 67 I enlighet med de gemensamma bestämmelserna ska även artikel 30 i förordning nr 1315/2013 om urbana knutpunkter, vilka definieras i artikel 3 p i förordningen, nämnas.
- 68 Det framgår av nämnda artikel 30 a och b att när medlemsstaterna bygger ut det övergripande nätet i urbana knutpunkter ska de om möjligt sträva efter att säkerställa sammanlänkning mellan bland annat infrastruktur för järnväg, väg samt i förekommande fall infrastruktur för inre vattenvägar, såväl för personbefordran som för godstransport.

- 69 Det framgår således av de bestämmelser som nämns i punkterna 59–68 i förevarande dom att även om förordning nr 1315/2013 inte ålägger medlemsstaterna en skyldighet att uppnå ett visst resultat i syfte att i samtliga fall säkerställa förbindelsen mellan inlandshamnar som omfattas av det övergripande nätet, såväl vad avser vägtransportinfrastrukturer som vad avser järnvägstransportinfrastrukturer, förordnas i denna förordning att det i möjligaste mån ska inrättas flera förbindelser mellan sådana hamnar och andra typer av transportinfrastrukturer.
- 70 Det ska dessutom konstateras att det såväl i skälen 7 och 8 i nämnda förordning som i artikel 4 b v, artikel 5.1 a och artikel 6.2 i samma förordning görs en åtskillnad mellan ”befintliga” infrastrukturer och ”nya” infrastrukturer eller ”planerade” infrastruktur. Denna åtskillnad talar för dessa omständigheter ska återspeglas när omfattningen av medlemsstaternas skyldigheter fastställs.
- 71 En analys av det sammanhang i vilket artikel 15.1 i förordning nr 1315/2013 ingår leder således till slutsatsen att denna bestämmelse ska tolkas så, att den i princip utgör hinder för att en inlandshamn som redan har förbindelser med såväl vägtransportinfrastrukturer som järnvägstransportinfrastrukturer avlägsnas från sin förbindelse till en av dessa båda typer av infrastrukturer.
- 72 För det tredje konstaterar domstolen att ett beaktande av målen för det europeiska transportnätet, såsom de framgår av artikel 4 i förordning nr 1315/2013, ger stöd för en sådan tolkning av artikel 15.1 i samma förordning.
- 73 För det första föreskrivs det nämligen i artikel 4 b iii i nämnda förordning att det transeuropeiska transportnätet ska bidra till målet effektivitet genom optimal integration och samtrafikförmåga mellan alla transportsätt.
- 74 På samma sätt föreskrivs i artikel 5.1 a respektive b i samma förordning att planeringen, utbyggnaden och driften av det transeuropeiska transportnätet ska ske på ett resurseffektivt sätt genom dels utbyggnad, förbättring och underhåll av befintlig transportinfrastruktur, dels optimering av infrastrukturernas integrering och samtrafikförmåga.
- 75 När det för det andra särskilt gäller förbindelsen mellan en inlandshamn och järnvägstransportinfrastrukturerna ska hänsyn tas till hållbarhetsytet i artikel 4 c i förordning nr 1315/2013, jämförd med skäl 31 i samma förordning. Härav följer att det transeuropeiska transportnätet syftar till att bidra till att uppnå detta mål, bland annat genom att minska utsläppen av växthusgaser, genom att prioritera transportsystem med låga koldioxidutsläpp.
- 76 Såsom generaladvokaten påpekade i punkterna 63 och 64 i sitt förslag till avgörande omfattas järnvägstransporter av sådana transportsystem, varför kommissionens vitbok, som avses i skäl 31 i förordningen, uppmuntrar användningen av den.
- 77 För det tredje bidrar bibehållandet av den förbindelse med järnvägstransportinfrastrukturer som en inlandshamn redan har, genom att gynna järnvägstransporter snarare än vägtransport, även till målet att minska trafikstockningar på befintliga vägar, vilket är ett prioriterat mål för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet, såsom framgår av artikel 19 e i förordning nr 1315/2013.

- 78 Med hänsyn till de mål som eftersträvas med förordning nr 1315/2013, bland annat i fråga om miljö, trafiksäkerhet och fysisk planering, kan emellertid exceptionella omständigheter i princip motivera att en förbindelse till en inlandshamn avlägsnas, antingen vad avser vägtransportinfrastrukturer eller järnvägstransportinfrastrukturer, utan att artikel 15.1 i förordning nr 1315/2013 utgör hinder för detta.
- 79 Det ska i detta avseende preciseras att den omständigheten att en sådan befintlig förbindelse ersätts med en ny förbindelse med samma typ av infrastruktur, som tas i drift samtidigt som den anslutande förbindelsen avlägsnas, inte kan betraktas som att förbindelsen från den berörda inlandshamnen till nämnda infrastruktur avlägsnas.
- 80 När det gäller de skäl som i undantagsfall kan motivera att en förbindelse med en inlandshamn, utan ersättning, avlägsnas från infrastrukturen för väg- eller järnvägstransport, räcker det i förevarande fall att påpeka, mot bakgrund av de argument som framförts i de skriftliga yttranden som inkommit till domstolen, att den risk som denna förbindelse utgör för transportsäkerheten inte kan utgöra ett sådant skäl när denna risk är en följd av att de ansvariga myndigheterna i den berörda medlemsstaten brister i underhållet av den aktuella infrastrukturen.
- 81 På samma sätt kan, såsom generaladvokaten påpekade i punkt 71 i sitt förslag till avgörande, hänsyn till värdet på den mark som används för en förbindelse mellan en inlandshamn och väg- eller järnvägstransportinfrastrukturer och möjligheten att använda marken på ett ekonomiskt fördelaktigare sätt inte motivera att denna förbindelse avlägsnas.
- 82 Mot bakgrund av samtliga ovanstående överväganden ska den ställda frågan besvaras enligt följande. Artikel 15.1 i förordning nr 1315/2013 ska tolkas så, att när en inlandshamn som hör till stomnätet, i den mening som avses i artikel 6.1 och 6.2 i denna förordning, är förbunden med såväl väginfrastrukturer som järnvägsinfrastrukturer, utgör denna artikel 15 hinder för att en av dessa två typer av förbindelser avlägsnas. Avsaknaden av underhåll av den aktuella förbindelsen till följd av ett åsidosättande av denna bestämmelse, eller en önskan att öka det ekonomiska värdet på de markområden som nyttjas av dessa infrastrukturer, utgör inte sådana omständigheter.

### **Rättegångskostnader**

- 83 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (femte avdelningen) följande:

**Artikel 15.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU ska tolkas så, att när en inlandshamn som hör till stomnätet, i den mening som avses i artikel 6.1 och 6.2 i denna förordning, är förbunden med såväl väginfrastrukturer som järnvägsinfrastrukturer, utgör denna artikel 15 hinder för att en av dessa två typer av förbindelser avlägsnas. Avsaknaden av underhåll av den aktuella förbindelsen till följd av ett åsidosättande av denna bestämmelse, eller en önskan att öka det ekonomiska värdet på de markområden som nyttjas av dessa infrastrukturer, utgör inte sådana omständigheter.**

Underskrifter