



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (andra avdelningen)

den 12 november 2015 *

”Talan om ogiltigförklaring — Förordning (EU) nr 1316/2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa — Projekt av gemensamt intresse som angår en medlemsstats territorium — Nämnda medlemsstats godkännande — Förlängning av en järnvägsgodskorridor — Rättslig grund — Artiklarna 171 FEUF och 172 andra stycket FEUF”

I mål C-121/14,

angående en talan om ogiltigförklaring enligt artikel 263 FEUF, som väckts den 12 mars 2014,

Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland, företrätt av M. Holt och L. Christie, båda i egenskap av ombud, biträdda av D.J. Rhee, barrister,

sökande,

mot

Europaparlamentet, företrätt av A. Troupiotis och M. Sammut, båda i egenskap av ombud,

Europeiska unionens råd, företrätt av Z. Kupčová och E. Chatziioakeimidou, båda i egenskap av ombud,

svarande,

med stöd av

Europeiska kommissionen, företrädd av J. Samnadda och J. Hottiaux, båda i egenskap av ombud,

intervenient,

meddelar

DOMSTOLEN (andra avdelningen)

sammansatt av ordföranden på första avdelningen, tillika tillförordnad avdelningsordförande på andra avdelningen, R. Silva de Lapuerta (referent), samt domarna J. L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev, C. Lycourgos och J.-C. Bonichot,

generaladvokat: Y. Bot,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

* Rättegångsspråk: engelska.

efter det skriftliga förfarandet,

och efter att den 3 september 2015 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland har yrkat att artikel 29 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010 (EUT L 348, s. 129) och bilaga II till förordningen (nedan kallade de angripna bestämmelserna) ska ogiltigförklaras.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

Förordning (EU) nr 913/2010

- 2 I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EUT L 276, s. 22), som antogs med stöd av artikel 91 FEUF, fastställs regler för inrättande och organisation av internationella järnvägskorridorer för konkurrenskraftig godstrafik. Det fastställs även regler för val, organisation och förvaltning av godskorridorer samt den vägledande investeringsplaneringen för dessa.
- 3 I artikel 2.2 a i förordning nr 913/2010 definieras godskorridor som "samtliga utsedda järnvägslinjer, inbegripet järnvägsfärjelinjer, på en medlemsstats territorium eller mellan medlemsstater och i tillämpliga fall europeiska tredjeländer, vilka förbinder två eller flera terminaler längs en huvudlinje, samt vid behov alternativa linjer och avsnitt som förbinder dem, inbegripet järnvägsinfrastruktur och tillhörande utrustning samt relevanta järnvägstjänster ...".
- 4 Kapitel II i förordning nr 913/2010 innehåller regler för utseende och förvaltning av internationella järnvägskorridorer för godstrafik i två omgångar. Enligt artikel 3 i förordningen ska de medlemsstater som avses i bilagan till förordningen se till att de första godskorridorer som anges i bilagan är driftsklara vid de tidpunkter som anges däri. De berörda medlemsstaterna ska informera Europeiska kommissionen om inrättandet av godskorridorerna.

- 5 Bilagan till nämnda förordning, i versionen före ändringarna enligt förordning nr 1316/2013, innehöll en förteckning över de första järnvägsgodskorridorerna, varvid det beträffande korridor nr 2 angavs följande:

2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam– Antwerpen– Luxemburg–Metz– Dijon–Lyon/[Basel]	Senast den 10 november 2003
----	----------------	---	--------------------------------

Förordning (EU) nr 1315/2013, i ändrad lydelse enligt delegerad förordning (EU) nr 473/2014

- 6 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, s. 1), i ändrad lydelse enligt kommissionens delegerade förordning (EU) nr 473/2014 av den 17 januari 2014 (EUT L 136, s. 10) (nedan kallad förordning nr 1315/2013), antogs med stöd av artikel 172 FEUF. I förordning nr 1315/2013 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. I denna förordning fastställs projekt av gemensamt intresse och anges de krav som ska uppfyllas vid förvaltningen av de transeuropeiska transportnätens infrastruktur.
- 7 Artikel 2 i förordning nr 1315/2013 har följande lydelse:

”1. Denna förordning är tillämplig på det transeuropeiska transportnätet såsom det framgår av de kartor som återfinns i bilaga I. Det transeuropeiska transportnätet omfattar transportinfrastruktur och telematikkapplikationer samt åtgärder som främjar effektiv förvaltning och användning av sådan infrastruktur och som möjliggör inrättandet och driften av hållbara och effektiva transporttjänster.

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.”

- 8 I artikel 3 a i förordning nr 1315/2013 definieras projekt av allmänt intresse som ”alla projekt som genomförs i enlighet med kraven och i överensstämmelse med bestämmelserna i denna förordning”. I artikel 3 d i samma förordning definieras begreppet europeiskt mervärde som ”värdet av ett projekt som, utöver det potentiella värdet för den enskilda medlemsstaten, leder till en betydande förbättring av antingen transportförbindelser eller transportflöden mellan medlemsstaterna som kan styrkas med hänvisning till förbättringar när det gäller effektivitet, hållbarhet, konkurrenskraft eller sammanhållning.

- 9 Artikel 7 i förordning nr 1315/2013 har följande lydelse:

”1. Projekt av gemensamt intresse ska bidra till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet genom skapande av ny transportinfrastruktur, genom återställande och uppgradering av befintlig transportinfrastruktur samt genom åtgärder som främjar en resurseffektiv användning av nätet.

2. Ett projekt av allmänt intresse ska

- a) bidra till uppnåendet av målen inom åtminstone två av de fyra kategorierna i artikel 4,
- b) överensstämma med kapitel II, och om det berör stomnätet, dessutom med kapitel III,
- c) vara ekonomiskt lönsamt på grundval av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys,

d) uppvisa ett europeiskt mervärde.

3. Ett projekt av gemensamt intresse får omfatta hela dess cykel, inklusive genomförbarhetsstudier och tillståndsförfaranden, genomförande och utvärdering.

...”

- 10 Enligt artikel 32 a i förordning nr 1315/2013, som återfinns i kapitel II, ska medlemsstaterna särskilt uppmärksamma projekt av gemensamt intresse som både tillhandahåller effektiva godstransporttjänster som använder det övergripande nätets infrastruktur och bidrar till att minska koldioxidutsläppen och andra negativa konsekvenser för miljön och som syftar till att främja hållbar användning av transportinfrastrukturen, bland annat genom en effektiv förvaltning av denna infrastruktur.

Förordning nr 1316/2013

- 11 I förordning nr 1316/2013, som antogs med stöd av artikel 172 FEUF, fastställs villkor, metoder och förfaranden för tillhandahållande av finansiellt stöd från unionen till transeuropeiska nät i syfte att främja projekt av gemensamt intresse inom sektorerna för transport-, telekommunikations- och energiinfrastruktur.
- 12 Enligt artikel 2.1 i denna förordning ska med ”projekt av gemensamt intresse”, bland annat, förstås ett sådant projekt som fastställs i förordning nr 1315/2013.
- 13 I artikel 29 i förordning nr 1316/2013 anges följande:

”Förordning (EU) nr 913/2010 ska ändras på följande sätt:

Bilagan till förordning (EU) 913/2010 ska ersättas med texten i bilaga II till den här förordningen. Detta innebär att de reviderade järnvägsgodskorridorerna även i fortsättningen underkastas bestämmelserna i förordning (EU) nr 913/2010.”

- 14 I nämnda bilaga II, med rubriken ”Förteckning över de första godskorridorerna”, beskrivs järnvägsgodskorridoren ”Nordsjön–Medelhavet” på följande sätt:

	Medlemsstater	Huvudlinjer	Inrättande av godskorridorer:
”Nordsjön – Medelhavet”	NL, BE, LU, FR och UK(+)	Glasgow(*)/Edinburgh(*))/ Southampton(*))/Felixstowe (*)–London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris(+)/Amsterdam (+)–Rotterdam– Zeebrugge (+)/Antwerpen– Luxembourg–Metz– Dijon-Lyon/[Basel]– Marseille (+)	Senast den 10 november 2003

Parternas yrkanden och förfarandet vid domstolen

- 15 Förenade kungariket har yrkat att domstolen ska

- ogiltigförklara de angripna bestämmelserna i den del de medför att korridor nr 2 i bilagan till förordning nr 913/2010, nu korridoren ”Nordsjön–Medelhavet” i förordning nr 1316/2013, förlängs bortom London, och
 - förplikta rådet och Europaparlamentet att ersätta rättegångskostnaderna.
- 16 Parlamentet och rådet har yrkat att domstolen ska
- ogilla talan, och
 - förplikta Förenade kungariket att ersätta rättegångskostnaderna.
- 17 Genom beslut av domstolens ordförande den 24 juli 2014 tilläts kommissionen att intervensera till stöd för parlamentets och rådets yrkanden.

Prövning av talan

Upptagande till sakprövning

- 18 Förenade kungariket anser att de angripna bestämmelserna utgör självständiga delar som kan avskiljas från förordning nr 1316/2013 i övrigt.
- 19 Parlamentet, rådet och kommissionen är överens om att Förenade kungarikets yrkande om delvis ogiltigförklaring kan upptas till sakprövning.
- 20 Det framgår av domstolens fasta praxis att det endast är möjligt att ogiltigförklara delar av en unionsrättsakt under förutsättning att denna del kan avskiljas från rättsakten i övrigt (se dom kommissionen/rådet, C-29/99, EU:C:2002:734, punkt 45, och dom Tyskland/kommissionen, C-239/01, EU:C:2003:514, punkt 33). Domstolen har vid upprepade tillfällen fastställt att detta krav på avskiljbarhet inte är uppfyllt när rättsaktens kärninnehåll skulle ändras om delar av den ogiltigförklarades (se dom kommissionen/parlamentet och rådet, C-427/12, EU:C:2014:170, punkt 16 och där angiven rättspraxis).
- 21 För att kontrollera huruvida delar av en unionsakt kan avskiljas från akten i övrigt måste det göras en prövning av vilken innebörd dessa delar har, för att det ska vara möjligt att bedöma om aktens andemening och kärninnehåll skulle ändras av att de ogiltigförklarades (se dom kommissionen/Estland, C-505/09 P, EU:C:2012:179, punkt 112 och där angiven rättspraxis).
- 22 Det kan i förevarande fall konstateras att de angripna bestämmelserna har ett annat syfte än det som eftersträvas med övriga bestämmelser i förordning nr 1316/2013 och dess bilaga.
- 23 Unionslagstiftarens avsikt med förordning nr 1316/2013 är nämligen att underlätta och påskynda sammanlänkningen av europeiska nät, såväl inom sektorerna för transport, kommunikation och energi, genom att inrätta en mekanism för sammanlänkning. Den mekanism som inrättats syftar till att främja investeringar på området för transeuropeiska nät. I förordningen fastställs för detta ändamål villkoren, metoderna och förfarandena för att beviljas ekonomiskt stöd från unionen för sådana nät.
- 24 De angripna bestämmelserna är däremot självständiga delar, med hänsyn till att de enbart avser avgränsningen av de första järnvägsgodskorridorerna, vilka infördes genom förordning nr 913/2010. Dessa bestämmelser är således avskiljbara från förordning nr 1316/2013 i övrigt, vilket innebär att frågan om deras lagenlighet kan prövas separat.

- 25 Mot denna bakgrund kan Förenade kungarikets talan om delvis ogiltigförklaring av förordning nr 1316/2013 tas upp till sakprövning, eftersom en ogiltigförklaring av angripna bestämmelserna inte på något sätt ändrar kärninnehållet i förordningen.

Prövning i sak

Parternas argument

- 26 Förenade kungariket har till stöd för sin talan åberopat två grunder, vilka ska provas gemensamt, och därvid gjort gällande följande:
- Förlängningarna av de första godskorridorerna, vilka fastställs i artikel 29 i förordning nr 1316/2013, syftar till att genomföra de mål som uppställs i artikel 170 FEUF rörande den transeuropeiska transportpolitiken. Med hänsyn till att artiklarna 170 FEUF–172 FEUF utgör specialbestämmelser för sådana åtgärder, kan åtgärderna följaktligen endast antas med stöd av dessa artiklar.
 - Förlängningarna av de första godskorridorerna, vilka fastställs i artikel 29 i förordning nr 1316/2013, utgör ”projekt av gemensamt intresse” i den mening som avses i artikel 171.1 FEUF och angår territoriet för respektive medlemsstat som är skyldig att delta i genomförandet av dessa korridorer. Nämda förlängningar, i den del de angår Förenade kungariket, har antagits i strid med kravet enligt artikel 172 andra stycket FEUF att den berörda medlemsstaten ska lämna sitt godkännande.
- 27 Förenade kungariket har inledningsvis påpekat att fråga uppkommer i förevarande mål huruvida de angripna bestämmelserna, beaktade i sin helhet, till övervägande del utgör åtgärder som rör ”nät”, i motsats till en åtgärd som rör ”den gemensamma nätpolitiken/inre marknaden”. Förordning nr 913/2010 syftar till att främja utvecklingen av ett konkurrenskraftigt system för godstrafik och den eftersträvar således de mål som anges i artikel 91 FEUF. Ändringen av förteckningen över de första järnvägsgodskorridorerna, som återfinns i bilagan till nämnda förordning, kan däremot endast grunda sig på unionens politik angående transeuropeiska transportnät.
- 28 Förenade kungariket har påpekat att förlängningarna av de första järnvägsgodskorridorerna, som fastställs i artikel 29 i förordning nr 1316/2013, är väsentliga för att inrätta nämnda transportnät. Dessa förlängningar syftar således till att uppnå de mål som fastställs i artikel 170 FEUF, vars ändamål är att upprätta och utveckla transeuropeiska nät för infrastrukturen inom exempelvis transportsektorn för att främja de nationella nätens samtrafikförmåga och driftskompatibilitet samt tillträdet till sådana nät. Förlängningarna av järnvägsgodskorridorerna utgör en del av dessa mål. De angripna bestämmelserna borde således ha antagits med stöd av artiklarna 171 FEUF och 172 FEUF.
- 29 Förenade kungariket anser att det följer av dessa bestämmelser, i vilka korridoren ”Nordsjön–Medelhavet” fastställs som en första godskorridor, att förlängningen av denna korridor utgör ”ett projekt av gemensamt intresse” i den mening som avses i artiklarna 171 FEUF och 172 FEUF. Ett sådant projekt bör nämligen grunda sig på en sådan samhällsekonomisk kostnads–nyttoanalys som föreskrivs i artikel 7.2 c i förordning nr 1315/2013.
- 30 Förenade kungariket har anfört att det i förfarandet som föreskrivs i förordning nr 913/2010 angående urvalet av ytterligare godskorridorer beaktas huruvida inrättandet av sådana korridorer innebär en oproportionerlig börda för den berörda medlemsstaten, eftersom det anges att en medlemsstat inte är skyldig att delta om den har ett järnvägsnät där spårvidden skiljer sig i förhållande till det huvudsakliga järnvägsnätet i unionen.

- 31 Förenade kungariket har hävdad att det förhållandet att korridorerna i stomnätet utgör ett instrument som kan underlätta det samordnade genomförandet av stomnätet i enlighet med artikel 42 i förordning nr 1315/2013 och att korridorerna inte kräver ny infrastruktur inte utesluter att de kan kvalificeras som "projekt av allmänt intresse".
- 32 Förenade kungariket anser att förlängningen av de första godskorridorerna, som följer av de angripna bestämmelserna, under alla omständigheter utgör "projekt av allmänt intresse" i den mening som avses i artiklarna 171.1 FEUF och 172 andra stycket FEUF som rör territoriet i den medlemsstat som är skyldig att delta i genomförandet av korridorerna. Av detta följer att förlängningarna av nämnda korridorer, i den mån de rör Förenade kungariket, har antagits i strid med kravet på den berörda medlemsstatens godkännande enligt artikel 172 andra stycket FEUF.
- 33 Parlamentet har påpekat att ändamålet med samt den huvudsakliga och dominerande beståndsdelen i förordning nr 1316/2013 består i att tillhandahålla ekonomiskt stöd från unionen till transeuropeiska nät, såsom anges i artikel 1 i denna förordning. De angripna bestämmelserna eftersträvar ett syfte som endast är av underordnad betydelse i förhållande till detta ändamål, nämligen att ändra förordning nr 913/2010 för att förteckningen över de första godskorridorerna ska överensstämma med korridorerna i stomnätet. Förordning nr 1316/2013 har följaktligen med rätta antagits enbart med stöd av artikel 172 FEUF, trots att det föreskrivs en ändring av förordning nr 913/2010, vilken, för det fall den var föremål för en separat rättsakt, skulle ha antagits med stöd artikel 91 FEUF.
- 34 Parlamentet anser att varje åtgärd som underlättar användningen av den befintliga infrastrukturen ska kvalificeras som ett "projekt av gemensamt intresse". Inom ramen för artikel 172 FEUF kan ordet projekt inte förstås på så sätt att det omfattar rena samordningsinstrument i syfte att säkerställa snabba svar till sökande som önskar använda ett tågläge.
- 35 Parlamentet drar härav slutsatsen att unionslagstiftaren inte var skyldig att erhålla Förenade kungarikets godkännande i enlighet med artikel 172 andra stycket FEUF, eftersom det i förevarande fall inte är fråga om "ett projekt av allmänt intresse" i den mening som avses i artiklarna 171 FEUF och 172 FEUF.
- 36 Rådet har gjort gällande att Förenade kungariket inte har visat att förlängningarna av de första järnvägsgodskorridorerna syftar till att uppnå målen i förordning nr 1315/2013. Förlängningarna av järnvägsgodskorridorerna "Nordsjön-Medelhavet" bortom London utgjorde inte "ett projekt av allmänt intresse" i den mening som avses i artiklarna 171 FEUF och 172 FEUF. Det fanns följaktligen inte anledning att inhämta Förenade kungarikets godkännande i enlighet med artikel 172 andra stycket FEUF.
- 37 Rådet har hävdad att unionslagstiftaren kan ändra förteckningen över de första järnvägsgodskorridorerna genom att använda samma förfarande som det som använts tidigare om den finner det lämpligt, eller till och med nödvändigt, för att säkerställa överensstämmelse mellan järnvägsgodskorridorerna och korridorerna i stomnätet. I samband med ändringen av förteckningen över de första järnvägsgodskorridorerna försökte unionslagstiftaren i fotnoterna (+) och (*) i bilaga II till förordning nr 1316/2013 tillämpa det förfarande som användes för att upprätta ytterligare järnvägsgodskorridorer på upprättandet av de första godskorridorerna, genom att föreskriva att ändringarna av de första järnvägsgodskorridorerna ska bli föremål för marknadsanalyser och genom att föreskriva en nödvändig övergångsperiod för deras inrättande.
- 38 Rådet har erinrat om att förordning nr 913/2010 inte innehåller några riktlinjer angående transeuropeiska nät eller en definition av projekt av allmänt intresse. Denna förordning omfattas helt av transportpolitiken och definierar järnvägsgodskorridorer som ett instrument för samordning och förvaltning av befintliga järnvägslinjer.

- 39 Kommissionen anser att de angripna bestämmelserna inte omfattas av det materiella tillämpningsområdet för förordning nr 1316/2013. Dessa bestämmelser ändrar förordning nr 913/2010, vars rättsliga grund är artikel 91 FEUF. De angripna bestämmelserna som sådana fortsätter att vara inordnade under förordning nr 913/2010.
- 40 Kommissionen har uppgett att de första godskorridorer som avses i de angripna bestämmelserna inte syftar till att uppnå målen i artikel 170 FEUF och inte heller kan anses utgöra projekt av allmänt intresse i den mening som avses i denna artikel. Det huvudsakliga syftet med och det huvudsakliga innehållet i förordning nr 1316/2013 rör stöd till projekt av allmänt intresse i enlighet med bestämmelserna i förordning nr 1315/2013.
- 41 Kommissionen har framhållit att det huvudsakliga ändamålet med förordning nr 913/2010 är att genomföra transportpolitiken. I förordningen anges villkoren för genomförandet och organisationen av järnvägsgodskorridorer samt regler för val och förvaltning av samt vägledande investeringsplanering för dessa korridorer. Bestämmelserna om järnvägsgodskorridorer utgör således främst instrument för samordning och förvaltning i syfte att godstransporttjänsterna ska fungera på ett effektivt och mer konkurrenskraftigt sätt.

Domstolens bedömning

- 42 Förenade kungariket har genom de argument som framförts till stöd för dess två grunder i huvudsak hävdatt att förlängningen av den aktuella järnvägsgodskorridoren, som föreskrivs i de angripna bestämmelserna, utgör ett projekt av allmänt intresse i den mening som avses i artiklarna 171.1 tredje strecksatsen FEUF och 172 andra stycket FEUF, jämförda med artikel 170 FEUF. Med hänsyn till att denna förlängning angår denna medlemsstats territorium, borde denna förlängning ha antagits med denna medlemsstats godkännande i enlighet med artikel 172 andra stycket FEUF.
- 43 Domstolen framhåller att begreppet projekt av allmänt intresse, som förekommer i dessa bestämmelser, inte definieras i FEU-fördraget.
- 44 Det följer av artikel 171.1 första och tredje strecksatsen FEUF att unionen ska anta riktlinjer för att genomföra de mål som eftersträvas i artikel 170 FEUF, och att projekt av allmänt intresse ska preciseras i dessa riktlinjer samt att unionen kan stödja sådana projekt. Enligt artikel 172 första stycket FEUF ska dessa riktlinjer antas av parlamentet och rådet, som ska besluta i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet och efter att ha hört Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Europeiska unionens regionkommitté.
- 45 Av detta följer att det ankommer på dessa unionsinstitutioner att anta riktlinjer och därvid ange de projekt av allmänt intresse som rör upprättandet och utvecklingen av transeuropeiska nät inom sektorerna för transport-, telekommunikations- och energinfrastruktur i enlighet med artikel 170.1 FEUF.
- 46 När det gäller transportinfrastruktur konstaterar domstolen att parlamentet och rådet i förevarande fall har utövat den befogenhet som de tillerkänns enligt dessa bestämmelser genom att anta förordning nr 1315/2013, i vilket riktlinjer fastställs för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet genom en struktur på två nivåer, som består av ett övergripande nät och ett stomnät. I förordningen anges projekt av allmänt intresse som det huvudsakliga instrumentet för att genomföra detta transeuropeiska nät.
- 47 Enligt artikel 3 a i förordning nr 1315/2013 definieras ”projekt av allmänt intresse” som alla projekt som genomförs i enlighet med kraven och i överensstämmelse med bestämmelserna i denna förordning. Detta begrepp utvecklas mer i detalj i artikel 7 i förordningen och förtydligas i skälen 9 och 19–33 i denna förordning.

- 48 Därav framgår att ”projekt av gemensamt intresse ska bidra till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet genom skapande av ny transportinfrastruktur, genom återställande och uppgradering av befintlig transportinfrastruktur”. Det anges att sådana projekt i synnerhet ska vara ekonomiskt lönsamma på grundval av en samhällsekonomisk kostnads–nyttoanalys samt stimulera europeiskt mervärde.
- 49 Begreppet europeiskt mervärde definieras vidare i artikel 3 d i förordning nr 1315/2003 som ”värdet av ett projekt som, utöver det potentiella värdet för den enskilda medlemsstaten, leder till en betydande förbättring av antingen transportförbindelser eller transportflöden mellan medlemsstaterna som kan styrkas med hänvisning till förbättringar när det gäller effektivitet, hållbarhet, konkurrenskraft eller sammanhållning”.
- 50 Att projekt av allmänt intresse har en innovativ funktion och tvärgående karaktär bekräftas i artikel 32 a i förordning nr 1315/2013, vilken hänvisar till att sådana projekt bidrar till att minska koldioxidutsläppen och andra negativa konsekvenser för miljön och deras syfte är att främja hållbar användning av transportinfrastrukturen.
- 51 I enlighet med det i artikel 170. 1 FEUF angivna målet att bidra till att upprätta och utveckla transeuropeiska nät för infrastrukturen inom transportsektorn, följer det av skäl 8 i denna förordning att 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.
- 52 För att en åtgärd ska anses utgöra ett projekt av allmänt intresse är det visserligen inte nödvändigt att upprätta en ny transportinfrastruktur, men ett sådant projekt ska innehålla en investering som åtminstone syftar till att uppdatera eller modernisera en befintlig infrastruktur i syfte att göra den mer resurseffektiv, såsom bland annat följer av artikel 7 i förordning nr 1315/2013.
- 53 Slutligen följer det av artikel 48.1 i förordning nr 1315/2013, i vilken det endast hänvisas till en ”lämplig samordning ... mellan stamnätskorridorerna och [järnvägsgodskorridorerna]”, att parlamentet och rådet, vid utövandet av sin befogenhet i enlighet med artiklarna 171.1 FEUF och 172 första stycket FEUF, ansåg att järnvägsgodskorridorerna inte omfattades av de projekt av allmänt intresse som fastställs i denna förordning.
- 54 Mot denna bakgrund kan Förenade kungariket således inte påstå att ett projekt av allmänt intresse har inrättats genom de angripna bestämmelserna.
- 55 I förordning nr 913/2010 föreskrivs inte att järnvägsgodskorridorer, inte ens befintliga sådana, ska utvecklas som infrastrukturprojekt. De ekonomiska aktörerna förfogar nämligen över flera förvaltningsinstrument för dessa korridorer i syfte att de ska kunna använda de berörda järnvägarna mer effektivt och således uppnå bättre fungerande järnvägstransporter. Upprättandet av sådana korridorer syftar således till att säkerställa en bättre trafiksamordning på de berörda järnvägslinjerna i enlighet med de förvaltningsprinciper som anges i bestämmelserna i förordningen nr 913/2010.
- 56 Artikel 8 i denna förordning samt bestämmelserna i förordningens kapitel IV syftar till att inrätta ett förenklat förfarande för tilldelning av järnvägsgodskorridorer genom en bättre samordning mellan infrastrukturförvaltarna, varvid de ekonomiska aktörerna kan vända sig till ett enda ställe med ansökningar om användande av dessa korridorer, vilket minskar den administrativa bördan för sådana ansökningar.
- 57 Detta syfte att rationalisera beviljandet av transportkapacitet inom järnvägsgodskorridorerna bekräftas av inrättandet av ett förvaltningsorgan som ska säkerställa en samordnad förvaltning av järnvägstrafiken inom varje godskorridor.

- 58 Begreppet projekt av allmänt intresse, i den mening som avses i artiklarna 171.1 och 172 andra stycket FEUF, omfattar däremot projekt som går längre än enbart en åtgärd för trafiksamordning och som innebär en kvalitativ strukturell förbättring av den första järnvägsgodskorridoren.
- 59 Detta är inte fallet beträffande de angripna bestämmelserna, som enbart föreskriver att den aktuella järnvägsgodskorridoren ska överensstämma med korridoren i stomnätet. Inrättandet av denna korridor genom förordning nr 913/2010 har för övrigt godkänts av Förenade kungariket. De angripna bestämmelserna omfattas således inte av begreppet projekt av allmänt intresse i den mening som avses i artiklarna 171.1 FEUF och 172 andra stycket FEUF.
- 60 Det följer av det ovanstående att begreppet ”projekt av allmänt intresse” i den mening som avses i ovan nämnda bestämmelser i FEU-fördraget, ska tolkas så, att det inte är tillämpligt på ett projekt som enbart avser att förlänga en befintlig järnvägsgodskorridor.
- 61 Det första villkoret i artikel 172 andra stycket FEUF, att det ska föreligga ett projekt av gemensamt intresse, är följaktligen inte uppfyllt.
- 62 Eftersom de båda villkoren är kumulativa, saknas det anledning att pröva det andra villkoret i artikel 172 andra stycket FEUF, nämligen att ett projekt av allmänt intresse, som angår en medlemsstats territorium, kräver den berörda medlemsstatens godkännande.
- 63 Talan kan följaktligen inte bifallas på någon av de båda grunder som anförts av Förenade kungariket.
- 64 Av det ovan anförda följer att talan ska ogillas.

Rättegångskostnader

- 65 Enligt artikel 138.1 i domstolens rättegångsregler ska tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Parlamentet och rådet har yrkat att Förenade kungariket ska förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom Förenade kungariket har tappat målet, ska yrkandet bifallas. Enligt artikel 140.1 i rättegångsreglerna ska kommissionen bära sina rättegångskostnader.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (andra avdelningen) följande:

- 1) Talan ogillas.**
- 2) Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland ska bära sina rättegångskostnader samt ersätta de kostnader som uppkommit för Europaparlamentet och Europeiska unionens råd.**
- 3) Kommissionen ska bära sina rättegångskostnader.**

Underskrifter