

Voorlopige editie

ARREST VAN HET HOF (Vijfde kamer)

16 juni 2022 (*)

„Prejudiciële verwijzing – Trans-Europees vervoersnetwerk – Verordening (EU) nr. 1315/2013 – Artikel 15, lid 1 – Binnenvaartinfrastructuur – Binnenhavens – Verplichting van een lidstaat om binnenhavens aan te sluiten op de weg- en spoorweginfrastructuur – Afschaffing van de aansluiting op een van die twee soorten vervoersinfrastructuur – Voorwaarden”

In zaak C-229/21,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de cour d’appel de Bruxelles (hof van beroep Brussel, België) bij beslissing van 23 maart 2021, ingekomen bij het Hof op 9 april 2021, in de procedure

Haven van Brussel NV,

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

tegen

Infrabel NV,

in tegenwoordigheid van:

FIF-FSI (Fonds voor spoorweginfrastructuur) NV,

Belgische Staat,

Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

Haven van Brussel NV,

Lineas NV

wijst

HET HOF (Vijfde kamer),

samengesteld als volgt: E. Regan, kamerpresident, I. Jarukaitis, M. Ilešič, D. Gratsias (rapporteur) en Z. Csehi, rechters,

advocaat-generaal: J. Richard de la Tour,

griffier: C. Di Bella, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 19 januari 2022,

gelet op de opmerkingen van:

- Haven van Brussel NV, vertegenwoordigd door B. De Beys en L. Depré, advocaten,
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door B. Cambier en T. Cambier, advocaten,
- Infrabel NV, vertegenwoordigd door M. Baetens-Spetschinsky en P. M. Louis, advocaten,
- de Belgische regering, vertegenwoordigd door S. Baeyens, P. Cottin en C. Pochet als gemachtigden, bijgestaan door T. Eyskens, P. J. Geysens en A. Vandeburie, advocaten,
- de Europese Commissie, vertegenwoordigd door S. L. Kalda, C. Vrignon en G. Wilms als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 31 maart 2022,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 15, lid 1, van verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van besluit nr. 661/2010/EU (PB 2013, L 348, blz. 1).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van twee gedingen, het eerste tussen Haven van Brussel NV en Infrabel NV, de beheerder van de spoorweginfrastructuur in België, en het tweede tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (België) en Infrabel, over een verzoek van Haven van Brussel NV om Infrabel te gelasten de enige spoorlijn die de haven van Brussel (België) toegang geeft tot het Belgische spoorwegnet in perfecte staat van werking te houden.

Toepasselijke bepalingen

3 De overwegingen 7, 8 en 31 van verordening nr. 1315/2013 luiden als volgt:

„(7) Het trans-Europees vervoersnetwerk is grotendeels samengesteld uit bestaande infrastructuur. Om de doelstellingen van het nieuwe beleid inzake het trans-Europees vervoersnetwerk volledig te verwezenlijken, dienen in een verordening uniforme eisen inzake infrastructuur te worden vastgesteld waaraan de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk moet voldoen.

(8) Het trans-Europees vervoersnetwerk moet worden ontwikkeld door het tot stand brengen van nieuwe vervoersinfrastructuur, door het rehabiliteren en het opschalen van bestaande infrastructuur en door maatregelen die de hulpbronnenefficiënte benutting ervan bevorderen. Rehabilitatie van spoorweginfrastructuur is in specifieke gevallen nodig vanwege het ontbreken van regulier onderhoud in het verleden. Rehabilitatie is een proces dat leidt tot de verwezenlijking van de oorspronkelijke constructieparameters van bestaande spoorweginfrastructuurfaciliteiten in combinatie met een kwalitatieve verbetering op de lange termijn ten opzichte van de huidige toestand, onder toepassing van de vereisten en bepalingen van deze verordening.

[...]

(31) Dankzij zijn grote schaal kan het trans-Europees vervoersnetwerk de basis leggen voor de grootschalige introductie van nieuwe technologieën en innovatie, die op hun beurt bijvoorbeeld de

algemene efficiëntie van de Europese vervoerssector kunnen helpen bevorderen en de koolstofvoetafdruk kunnen helpen reduceren. Aldus wordt een bijdrage geleverd aan de doelstellingen van de Europa 2020-strategie en aan de doelstelling van het witboek [van de Europese Commissie van 28 maart 2011, met de titel ‚Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem’ (COM(2011) 144 definitief)], namelijk een daling in de uitstoot van broeikasgassen met 60 % in 2050 (ten opzichte van het niveau in 1990), en wordt tegelijkertijd werk gemaakt van de beoogde grotere brandstofvoorzieningszekerheid voor de Unie. [...]”

4 Artikel 1 van deze verordening, met als opschrift „Doel”, bepaalt in de leden 1 tot en met 3:

„1. Bij deze verordening worden richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnetwerk vastgesteld, die bestaat uit een structuur in twee lagen, namelijk het uitgebreide netwerk en het daarop gebaseerde kernnetwerk.

2. In deze verordening worden projecten van gemeenschappelijk belang aangewezen, en worden de eisen gespecificeerd waaraan moet worden voldaan bij het beheer van de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk.

3. In deze verordening worden de prioriteiten vastgesteld voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk.”

5 Artikel 2 van die verordening („Toepassingsgebied”) bepaalt:

„1. Deze verordening is van toepassing op het trans-Europees vervoersnetwerk dat is weergegeven op de kaarten in bijlage I. [...]

2. De infrastructuur voor het trans-Europees vervoersnetwerk omvat de infrastructuur voor spoorvervoer, binnenvaart, wegvervoer, zeevervoer, luchtvervoer en voor multimodaal vervoer, als bepaald in de toepasselijke bepalingen van hoofdstuk II.”

6 Artikel 3 van genoemde verordening („Definities”) luidt als volgt:

„In deze verordening wordt verstaan onder:

a) ‚project van gemeenschappelijk belang’: een project dat overeenkomstig de voorschriften van en onder naleving van het bepaalde in deze verordening wordt uitgevoerd;

[...]

n) ‚multimodaal vervoer’: het vervoer van passagiers en/of goederen met gebruikmaking van twee of meer vervoerswijzen;

[...]

p) ‚stedelijk knooppunt’: een stedelijk gebied waar de vervoersinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk, zoals havens, passagiersterminals daaronder begrepen, luchthavens, spoorwegstations, logistieke platforms en goederenterminals, die in en rond het stedelijk gebied zijn gelegen, verbonden is met andere delen van die infrastructuur en met de infrastructuur voor regionaal en lokaal verkeer;

[...]

s) ‚goederenterminal’: een structuur uitgerust voor de overslag tussen ten minste twee

vervoerswijzen of tussen twee verschillende spoorwegsystemen, en voor de tijdelijke opslag van goederen, zoals havens, binnenhavens, luchthavens en overslagterminals voor weg- en spoorvervoer;

[...]"

7 Artikel 4 van verordening nr. 1315/2003 („Doelstellingen van het trans-Europees vervoersnetwerk”) bepaalt:

„Het trans-Europees vervoersnetwerk versterkt de sociale, economische en territoriale samenhang van de Unie en draagt bij tot de verwezenlijking van een interne Europese vervoersruimte die duurzaam en efficiënt is, meer voordelen voor de gebruikers biedt en inclusieve groei ondersteunt. Het biedt aantoonbare Europese meerwaarde door bij te dragen tot de doelstellingen als vastgelegd in de volgende vier categorieën:

[...]

b) efficiëntie door:

[...]

iii) alle vervoerswijzen optimaal te integreren en onderling te verbinden;

[...]

v) nieuwe en bestaande infrastructuur efficiënt te gebruiken;

[...]

c) duurzaamheid door:

[...]

ii) bij te dragen tot de doelstellingen van een lage uitstoot van broeikasgassen, een schoon vervoer met een lage CO₂-uitstoot, brandstofvoorzieningszekerheid, verlaging van externe kosten en milieubescherming;

iii) het bevorderen van vervoer met een lage CO₂-uitstoot [...] teneinde [tegen 2050] een aanmerkelijke afname van de CO₂-uitstoot te bereiken, in overeenstemming met de desbetreffende doelstellingen van de Unie voor het verminderen van CO₂;

[...]"

8 Artikel 5 van deze verordening („Een netwerk dat efficiënt omspringt met hulpbronnen”) bepaalt in lid 1:

„Het trans-Europees vervoersnetwerk wordt gepland, ontwikkeld en geëxploiteerd met oog voor een efficiënt gebruik van hulpbronnen door:

a) bestaande vervoersinfrastructuur te ontwikkelen, te verbeteren en te onderhouden;

b) de integratie van de infrastructuur en onderlinge verbindingen te optimaliseren;

[...]"

9 Artikel 6 van die verordening („Trans-Europees vervoersnetwerk met een tweelagige structuur”) luidt als volgt:

„1. Het trans-Europees vervoersnet wordt geleidelijk tot stand gebracht in het bijzonder door dit netwerk aan de hand van een coherente en transparante methodologische aanpak in twee lagen op te bouwen, namelijk een uitgebreid netwerk en een kernnetwerk.

2. Het uitgebreide netwerk omvat alle bestaande en geplande vervoersinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk en maatregelen om een efficiënt en sociaal en ecologisch duurzaam gebruik van die infrastructuur te bevorderen. Het wordt geïdentificeerd en ontwikkeld overeenkomstig hoofdstuk II.

3. Het kernnetwerk bestaat uit de delen van het uitgebreide netwerk met het grootste strategische belang voor de verwezenlijking van de doelstellingen voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk. Het wordt vastgesteld en ontwikkeld overeenkomstig hoofdstuk III.”

10 Hoofdstuk II van verordening nr. 1315/2013 („Het uitgebreide netwerk”) bevat de artikelen 9 tot en met 37. Artikel 9 van deze verordening („Algemene bepalingen”) bepaalt in lid 1:

„Het uitgebreide netwerk voldoet aan de volgende vereisten:

[...]

c) voldoen aan de voorschriften betreffende de in dit hoofdstuk omschreven vervoersinfrastructuren;

[...]”

11 Artikel 10 van deze verordening („Algemene prioriteiten”) bepaalt in lid 1:

„Bij de ontwikkeling van het uitgebreide netwerk wordt in het algemeen prioriteit verleend aan maatregelen die nodig zijn om:

[...]

b) een optimale integratie en interoperabiliteit van de vervoerswijzen te verzekeren;

[...]”

12 Artikel 12 van die verordening („Vereisten voor de vervoersinfrastructuur”) bepaalt in lid 1:

„De goederenterminals zijn aangesloten op de wegeninfrastructuur of, indien mogelijk, op de binnenvaartinfrastructuur van het uitgebreide netwerk.”

13 Artikel 13 van verordening nr. 1315/2013 („Prioriteiten voor de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur”) luidt als volgt:

„Bij de ontwikkeling van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot spoorweginfrastructuur wordt, behalve aan de in artikel 10 genoemde prioriteiten, prioriteit verleend aan het volgende:

[...]

f) in voorkomend geval, de aansluiting van de spoorinfrastructuur op de binnenhaveninfrastructuur.”

14 Artikel 14 van deze verordening („Infrastructuurcomponenten”) bepaalt in lid 1:

„De binnenvaartinfrastructuur omvat in het bijzonder:

[...]

e) de binnenhavens, met inbegrip van de nodige infrastructuur voor het vervoer binnen de haven;

[...]”

15 Artikel 15 van die verordening („Vereisten voor de vervoersinfrastructuur”) bepaalt in lid 1:

„De lidstaten zorgen ervoor dat binnenhavens aangesloten zijn op de weg- en spoorweginfrastructuur.”

16 Artikel 16 van genoemde verordening („Prioriteiten voor de ontwikkeling van binnenvaartinfrastructuur”) luidt als volgt:

„Bij de ontwikkeling van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot binnenvaartinfrastructuur wordt behalve aan de in artikel 10 genoemde algemene prioriteiten aan de volgende aspecten prioriteit verleend:

[...]

d) het aansluiten van de binnenhaveninfrastructuur op de infrastructuur voor goederenvervoer per spoor en over de weg;

[...]”

17 Artikel 19 van verordening nr. 1315/2013 („Prioriteiten voor de ontwikkeling van weginfrastructuur”) luidt:

„Bij het bevorderen van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot weginfrastructuur wordt, naast de in artikel 10 genoemde algemene prioriteiten, prioriteit verleend aan:

[...]

e) de beperking van verkeerscongestie op bestaande wegen;”

18 Artikel 28 van deze verordening („Vereisten voor de vervoersinfrastructuur”) bepaalt in lid 1:

„De lidstaten zorgen er op eerlijke en niet-discriminerende wijze voor dat:

a) de vervoerswijzen op een van de volgende plaatsen met elkaar worden verbonden: goederenterminals, passagiersstations, binnenhavens, luchthavens en zeehavens, om multimodaal passagiers- en goederenvervoer mogelijk te maken;

[...]”

19 Artikel 30 van die verordening („Stedelijke knooppunten”) bepaalt:

„Waar mogelijk streven de lidstaten ernaar om bij de ontwikkeling van stedelijke knooppunten op het uitgebreide netwerk te zorgen voor:

a) met betrekking tot personenvervoer: een onderlinge verbinding tussen de spoorwegen-, de wegen- en de luchtvaartinfrastructuur en, in voorkomend geval, de binnenvaart- en de zeevaartinfrastructuur van het uitgebreide netwerk;

b) met betrekking tot goederenvervoer: een onderlinge verbinding tussen de spoorwegen-, de wegen- en de luchtvaartinfrastructuur en, in voorkomend geval, de binnenvaart- en de zeevaartinfrastructuur van het uitgebreide netwerk;

[...]”

20 Artikel 38 van verordening nr. 1315/2013 („Afbakening van het kernnetwerk”) bepaalt in lid 1;

„Het kernnetwerk, als weergegeven op de in bijlage I opgenomen kaarten, bestaat uit de delen van het uitgebreide netwerk met het grootste strategische belang voor de verwezenlijking van de doelstellingen van het beleid inzake het trans-Europees vervoersnetwerk en weerspiegelt de ontwikkeling van de vraag naar vervoer en de behoefte aan multimodaal vervoer. [...]”

21 Uit de bijlagen I en II bij deze verordening blijkt dat de haveninfrastructuur van de haven van Brussel deel uitmaakt van het kernnetwerk in de zin van artikel 6, leden 1 en 3, ervan.

Hoofdgeding en prejudiciële vraag

22 Haven van Brussel NV is belast met het beheer, de exploitatie en de ontwikkeling van het kanaal, de haven van Brussel, de voorhaven, de haveninstallaties en hun aanhorigheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

23 Infrabel exploiteert het Belgische spoorwegnet en is eigenaar van de spoorbanen en van de voor deze exploitatie benodigde of nuttige activa.

24 Het FIF-FSI (Fonds voor spoorweginfrastructuur) NV (hierna: „FSI”) is belast met het beheer en de exploitatie van terreinen en andere commerciële activiteiten op het gebied van de ontwikkeling, de aan- en verkoop, het beheer en de financiering van onroerend goed. Het gehele kapitaal van de vennootschap is indirect in handen van de Belgische Staat.

25 Twee koninklijke besluiten van 14 juni 2004 (*Belgisch Staatsblad*, 14 juni 2004, blz. 51971) en 30 december 2004 (*Belgisch Staatsblad*, 30 december 2004, blz. 87338) verplichten Infrabel om uiterlijk op 31 december 2020 de spoorweginstallaties die zich op de locatie Schaarbeek-Vorming te Brussel (België) bevinden te ontmantelen en de locatie te herstellen, teneinde deze locatie gebruiksvrij over te dragen aan het FSI. Het FSI heeft het recht om een financiële vergoeding te vorderen ingeval Infrabel deze werkzaamheden niet binnen de gestelde termijnen zou uitvoeren. Tot de te ontmantelen installaties behoort de enige spoorwegverbinding die de haveninstallaties van de haven van Brussel verbindt met het Belgische spoorwegnet (hierna: „betrokken spoorwegverbinding”).

26 Op 12 oktober 2018 heeft Haven van Brussel NV Infrabel voor de tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Franstalige rechtbank van eerste aanleg Brussel, België) gedagvaard met de vordering Infrabel „alle handelingen die in strijd zijn met de bepalingen van verordening nr. 1315/2013 [...], met inbegrip van de ontmanteling van de in [deze] verordening [...]

bedoelde constructies en installaties, en in het bijzonder de [betrokken] spoorwegverbinding" te verbieden.

27 Op 30 oktober 2018 heeft Infrabel het FSI in gedwongen tussenkomst gedagvaard. De Belgische Staat heeft op 13 november 2018 vrijwillig in de procedure geïntervenieerd om de te wijzen uitspraak voor hem bindend te laten zijn. Later hebben ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Lineas NV in de procedure geïntervenieerd aan de zijde van Haven van Brussel NV.

28 Op 14 maart 2019 heeft Haven van Brussel NV bij de tribunal de première instance francophone de Bruxelles bij wijze van voorlopige maatregel gevorderd om Infrabel, in afwachting van een definitieve uitspraak ten gronde, met name te verbieden om de betrokken spoorwegverbinding buiten gebruik te stellen en te ontmantelen, en haar te gelasten deze verbinding in perfecte staat van werking te houden. Voor het geval de tribunal de première instance francophone de Bruxelles het verzoek om voorlopige maatregelen zou toewijzen en het Infrabel zou worden verhinderd de in het koninklijk besluit van 30 december 2004 bedoelde werkzaamheden uit te voeren, heeft Infrabel deze rechter met name verzocht om het FSI te verbieden een schadevergoeding van haar te vorderen totdat op de zaak ten gronde is beslist.

29 Op 5 november 2019 hebben het FSI en Infrabel in de loop van de procedure een overeenkomst gesloten waarbij zij met name de datum waarop de ontmanteling van de betrokken spoorwegverbinding voltooid had moeten zijn, hebben uitgesteld tot 30 juni 2021.

30 Bij vonnis van 20 december 2019 heeft de tribunal de première instance francophone de Bruxelles de vordering van Haven van Brussel NV niet-ontvankelijk verklaard, behalve voor zover deze vordering op een erfdiensbaarheid was gebaseerd. Voorts heeft deze rechter het verzoek om voorlopige maatregelen van Haven van Brussel NV afgewezen op grond dat de verbintenis die Infrabel met het FSI was aangegaan in de overeenkomst van 5 november 2019 volstond om de situatie van de partijen voorlopig te regelen.

31 Haven van Brussel NV en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben tegen dit vonnis hoger beroep ingesteld bij de verwijzende rechter, de cour d'appel de Bruxelles (hof van beroep Brussel, België), die, na te hebben vastgesteld dat Haven van Brussel NV noch het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen de Belgische Staat en het FSI hoger beroep hadden ingesteld overeenkomstig de nationale procedurevoorschriften, heeft geoordeeld dat deze laatste twee partijen buiten geding moesten worden gesteld. Voorts blijkt uit het dispositief van het verzoek om een prejudiciële beslissing dat de verwijzende rechter de twee bij hem aanhangige procedures heeft gevoegd.

32 De verwijzende rechter vraagt zich af of Haven van Brussel NV zich voor de Belgische rechterlijke instanties kan beroepen op een uit artikel 15 van verordening nr. 1315/2013 voortvloeiend subjectief recht. Hij zet uiteen dat deze bepaling volgens de door Haven van Brussel NV voorgestane uitlegging de lidstaten enerzijds een positieve verplichting oplegt om een systeem op te zetten waarin de verschillende vervoersinfrastructuren onderling zijn aangesloten, ten aanzien van welke verplichting de lidstaten over een beoordelingsbevoegdheid beschikken, en anderzijds een negatieve verplichting om niet te handelen op een wijze die in strijd is met de doelstellingen van deze verordening, in het bijzonder door de integriteit van de bestaande vervoersinfrastructuren aan te tasten.

33 Infrabel stelt dat de door Haven van Brussel NV voorgestane uitlegging van artikel 15 van verordening nr. 1315/2013 niet kan worden gevolgd. Volgens de bewoordingen van deze bepaling, met name in de Franse taalversie ervan, moeten binnenhavens namelijk zijn aangesloten op de weg- of spoorweginfrastructuur, aangezien in deze taalversie het voegwoord „of” wordt gebruikt.

34 In dit verband merkt de verwijzende rechter op dat in de Nederlandse taalversie van artikel 15, lid 1, van verordening nr. 1315/2013 het voegwoord „en” en niet „of” wordt gebruikt. Deze rechter leidt hieruit af dat de letterlijke uitlegging van deze bepaling niet volstaat om de exacte betekenis ervan te bepalen.

35 Volgens hem kan deze bepaling op twee manieren worden uitgelegd, die haaks op elkaar staan. Uit artikel 3, onder n), en artikel 28, lid 1, van deze verordening zou immers kunnen worden afgeleid dat de verbinding van een infrastructuur voor binnenvaart, zoals een binnenhaven, met één enkel ander soort vervoersinfrastructuur volstaat om aan de verplichting te voldoen en dat Haven van Brussel NV in casu genoeg moet nemen met de wegverbinding met haar haveninfrastructuur.

36 Artikel 15 van deze verordening zou echter anders kunnen worden uitgelegd. Uit de verbintenissen die de Commissie is aangegaan in haar witboek, waarnaar met name wordt verwezen in overweging 31 van die verordening, en uit verordening nr. 1315/2013 zelf, blijkt namelijk dat de doelstellingen van deze verordening tweeledig zijn: het concurrentievermogen van het vervoer versterken en de uitstoot van broeikasgassen door het vervoer tegen 2050 met ten minste 60 % te verlagen ten opzichte van de uitstoot in 1990. Bovendien zou een uitlegging van artikel 15 van die verordening in die zin dat het de ontmanteling van een spoorverbinding in omstandigheden als die van de onderhavige zaak verbiedt, met name kunnen worden gebaseerd op de artikelen 5, 10 en 16 van die verordening en op de richtsnoeren in de overwegingen 7 en 8 ervan.

37 In die omstandigheden heeft de cour d'appel de Bruxelles de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Wanneer een binnenhaven, die deel uitmaakt van het kernnetwerk, reeds is aangesloten op het wegnnet en het spoorwegnet, legt artikel 15 van verordening [nr. 1315/2013], gelezen op zich dan wel in samenhang met andere bepalingen van deze verordening, dan de verplichting op om die twee verbindingen in stand te houden en te onderhouden, of het verbod om een van die verbindingen – al was het maar door een gebrek aan onderhoud – weg te nemen?”

Procedure bij het Hof

38 De verwijzende rechter heeft op grond van artikel 105, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering van het Hof verzocht om de onderhavige zaak volgens een versnelde procedure te behandelen. Ter ondersteuning van dit verzoek voert hij aan dat hij, teneinde de doeltreffendheid van het onderhavige arrest te verzekeren, Infrabel heeft verboden de betrokken spoorwegverbinding te ontmantelen totdat hij, na ontvangst van het antwoord van het Hof op de prejudiciële vraag, opnieuw uitspraak doet over de zaak. Sinds 1 juli 2021 is Infrabel evenwel in beginsel gehouden om het FSI juist wegens de vertraging bij de ontmanteling van die verbinding een vergoeding te betalen.

39 Volgens artikel 105, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering kan de president van het Hof op verzoek van de verwijzende rechter, of bij wijze van uitzondering ambtshalve, de rechter-rapporteur en de advocaat-generaal gehoord, beslissen om een prejudiciële verwijzing te behandelen volgens een versnelde procedure, wanneer de aard van de zaak een behandeling binnen een korte termijn vereist.

40 In herinnering moet worden geroepen dat een dergelijke versnelde procedure een procedureel instrument betreft dat is bedoeld om buitengewoon spoedeisende situaties te behandelen [arrest van 22 maart 2022, Prokurator Generalny e.a. (Tuchtkamer van de S?d

Najwy?szy – Benoeming), C?508/19, EU:C:2022:201, punt 37].

41 In casu heeft de president van het Hof op 4 mei 2021, de rechter-rapporteur en de advocaat-generaal gehoord, beslist dat het in punt 38 van het onderhavige arrest genoemde verzoek niet hoefde te worden ingewilligd.

42 Volgens de rechtspraak van het Hof kunnen namelijk louter economische belangen, hoe gewichtig en legitiem ook, op zich niet de toepassing van een versnelde procedure rechtvaardigen (arrest van 11 november 2021, Energieversorgungszentrum Dresden-Wilschdorf, C?938/19, EU:C:2021:908, punt 45 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

43 Bovendien kan het Hof, ook al zou de onderhavige zaak volgens de versnelde procedure worden behandeld, hoe dan ook niet vóór 30 juni 2021 op de gestelde vraag antwoorden.

44 Bij beslissing van diezelfde dag heeft de president van het Hof evenwel beslist dat de door de verwijzende rechter verstrekte informatie een behandeling bij voorrang van de zaak rechtvaardigde op grond van artikel 53, lid 3, van het Reglement voor de procesvoering.

Ontvankelijkheid van het verzoek om een prejudiciële beslissing

45 Infrabel stelt in haar schriftelijke opmerkingen in wezen dat Haven van Brussel NV zich in het kader van het hoofdgeding hoe dan ook niet ten eigen voordele kan beroepen op artikel 15, lid 1, van verordening nr. 1315/2013, aangezien deze bepaling de lidstaten een beoordelingsmarge toekent bij de uitvoering ervan. Een dergelijke beoordelingsmarge staat er namelijk aan in de weg dat een particulier zich rechtstreeks op de aan die bepaling ontleende rechten kan beroepen wanneer de betrokken lidstaat geen uitvoeringsmaatregelen heeft vastgesteld.

46 Voor zover dit argument aldus moet worden opgevat dat Infrabel daarmee de relevantie van de prejudiciële vraag voor de beslechting van het hoofdgeding en dus de ontvankelijkheid van het verzoek om een prejudiciële beslissing ter discussie stelt, kan het niet slagen.

47 Enerzijds dient er namelijk aan te worden herinnerd dat een verordening volgens artikel 288, tweede alinea, VWEU verbindend is in al haar onderdelen en rechtstreeks toepasselijk is in elke lidstaat. Wegens de aard en de functie ervan in het bronnenstelsel van het Unierecht hebben de bepalingen van verordeningen derhalve in het algemeen rechtstreekse werking in de nationale rechtsorden zonder dat de nationale autoriteiten uitvoeringsmaatregelen hoeven vast te stellen (arrest van 22 januari 2020, Ursa Major Services, C?814/18, EU:C:2020:27, punt 33).

48 Anderzijds is de vraag of artikel 15, lid 1, van verordening nr. 1315/2013 zich in beginsel verzet tegen de afschaffing van de spoorwegverbinding van een binnenhaven in omstandigheden als die van het hoofdgeding, of dat het de lidstaten ter zake een beoordelingsmarge toekent, juist het voorwerp van de prejudiciële vraag, zodat de ontvankelijkheid van het verzoek om een prejudiciële beslissing niet kan worden betwist op de door Infrabel aangevoerde grond.

Beantwoording van de prejudiciële vraag

49 Met zijn vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 15, lid 1, van verordening nr. 1315/2013 aldus moet worden uitgelegd dat, wanneer een binnenhaven die deel uitmaakt van het kernnetwerk in de zin van artikel 6, leden 1 en 3, en artikel 38 van deze verordening over zowel een wegverbinding als een spoorwegverbinding beschikt, het zich ertegen verzet dat een van die twee soorten verbindingen wordt afgeschaft.

50 In dit verband moet om te beginnen worden vastgesteld dat artikel 15, lid 1, van die verordening weliswaar bepaalt dat de lidstaten ervoor zorgen dat de binnenhavens zijn

aangesloten op de weg- en spoorweginfrastructuur en dus betrekking heeft op de binnenhavens, maar dat de prejudiciële vraag betrekking heeft op de uitlegging van deze bepaling in omstandigheden waarin een dergelijke haven, zoals de haven van Brussel, tot het kernnetwerk in de zin van die verordening behoort.

51 Dit artikel 15 is opgenomen in hoofdstuk II van verordening nr. 1315/2013, dat volgens het opschrift ervan betrekking heeft op het uitgebreide netwerk als bedoeld in artikel 6, lid 2, van deze verordening. Uit artikel 6, lid 3, en artikel 38, lid 1, van deze verordening blijkt dat het kernnetwerk bestaat uit de delen van het uitgebreide netwerk met het grootste strategische belang voor de verwezenlijking van de doelstellingen voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk.

52 Hoewel uit laatstgenoemde bepalingen ontegenzegglijk blijkt dat artikel 15, lid 1, van verordening nr. 1315/2013 van toepassing is op een binnenhaven die tot het kernnetwerk behoort, is deze bepaling meer in het algemeen van toepassing op elke binnenhaven die tot het uitgebreide netwerk behoort, ongeacht of zij al dan niet deel uitmaakt van het kernnetwerk.

53 Bijgevolg moet de gestelde vraag worden onderzocht voor zover zij betrekking heeft op een binnenhaven die deel uitmaakt van het uitgebreide netwerk in de zin van artikel 6, leden 1 en 2, van verordening nr. 1315/2013 en reeds over zowel een wegverbinding als een spoorwegverbinding beschikt.

54 Volgens vaste rechtspraak van het Hof moet bij de uitlegging van een Unierechtelijke bepaling niet alleen rekening worden gehouden met de bewoordingen ervan, maar ook met de context en de doelstellingen van de regeling waarvan zij deel uitmaakt [arrest van 28 januari 2020, Commissie/Italië (Richtlijn bestrijding van betalingsachterstand), C-122/18, EU:C:2020:41, punt 39 en aldaar aangehaalde rechtspraak].

55 Wat in de eerste plaats de bewoordingen van artikel 15, lid 1, van verordening nr. 1315/2013 betreft, moet worden vastgesteld dat, zoals de verwijzende rechter en de Belgische regering terecht hebben benadrukt, in de Nederlandse en de Bulgaarse taalversie van deze bepaling tussen het begrip „weg-” en het begrip „spoorweginfrastructuur” het voegwoord „en” wordt gebruikt, hetgeen erop wijst dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat de bestaande verbindingen van de havens met zowel de weg- als de spoorweginfrastructuur behouden blijven. Daarentegen wordt met name in het Duits, het Grieks, het Engels, het Frans, het Iers, het Italiaans, het Litouws, het Hongaars en het Sloveens het voegwoord „of” gebruikt.

56 In dit verband zij herinnerd aan de vaste rechtspraak van het Hof volgens welke de verschillende taalversies van een Unierechtelijke bepaling gelijkelijk authentiek zijn en een van de taalversies van die bepaling niet voorrang kan hebben boven de andere taalversies, aangezien Unierechtelijke bepalingen uniform moeten worden uitgelegd en toegepast in het licht van de tekst in alle talen van de Unie (zie in die zin arrest van 6 oktober 2021, Consorzio Italian Management en Catania Multiservizi, C-561/19, EU:C:2021:799, punten 42 en 43 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

57 Wanneer de verschillende taalversies van een Uniehandeling van elkaar afwijken, moet de betreffende bepaling dus worden uitgelegd met inachtneming van de context en de doelstelling van de regeling waarvan zij een onderdeel vormt (zie in die zin arrest van 28 april 2022, Yieh United Steel/Commissie, C-79/20 P, EU:C:2022:305, punt 99 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

58 In casu moet worden vastgesteld dat op basis van de bewoordingen van artikel 15, lid 1, van verordening nr. 1315/2013 op zich niet kan worden vastgesteld of het in het geval van een binnenhaven die deel uitmaakt van het uitgebreide netwerk en reeds over zowel een

wegverbinding als een spoorwegverbinding beschikt, de betrokken lidstaat een van deze twee verbindingen mag afschaffen en enkel de andere behouden, aangezien de in die bepaling neergelegde verplichting voor de betrokken lidstaat om ervoor te zorgen dat de betrokken binnenhaven is aangesloten „op de weg- en spoorweginfrastructuur” ook aldus kan worden begrepen dat die lidstaat aan een van beide verbindingen naargelang van de behoeften, met name wat het onderhoud betreft, bijzondere aandacht moet besteden.

59 Wat in de tweede plaats de context van artikel 15, lid 1, van verordening nr. 1315/2013 betreft, moet worden opgemerkt dat deze verordening – zoals artikel 1, lid 1, ervan bepaalt – tot doel heeft „richtsnoeren [vast te stellen] voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnetwerk [...], die bestaat uit een structuur in twee lagen, namelijk het uitgebreide netwerk en het daarop gebaseerde kernnetwerk”.

60 Uit artikel 10, lid 1, onder b), van deze verordening, dat deel uitmaakt van hoofdstuk II betreffende het uitgebreide netwerk, blijkt dat bij de ontwikkeling van het uitgebreide netwerk met name prioriteit wordt verleend aan maatregelen die nodig zijn om onder meer een optimale integratie en interoperabiliteit van de vervoerswijzen te verzekeren.

61 De bepalingen van hoofdstuk II van verordening nr. 1315/2013, met uitzondering van de artikelen 9 en 10 ervan, zijn onderverdeeld in zeven afdelingen, waaronder afdeling 1 betreffende spoorweginfrastructuur, afdeling 2 betreffende binnenvaartinfrastructuur, dat artikel 15 bevat, waarop de prejudiciële vraag betrekking heeft, afdeling 3 betreffende weginfrastructuur, afdeling 6 betreffende infrastructuur voor multimodaal vervoer, en ten slotte afdeling 7, waarin gemeenschappelijke bepalingen zijn opgenomen.

62 Wat de spoorweginfrastructuur betreft, bepaalt artikel 12, lid 1, van verordening nr. 1315/2013 dat de goederenterminals zijn aangesloten op de weginfrastructuur of, indien mogelijk, op de binnenvaartinfrastructuur van het uitgebreide netwerk.

63 Bovendien blijkt uit artikel 13, onder f), van deze verordening dat bij de ontwikkeling van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot spoorweginfrastructuur, in voorkomend geval prioriteit wordt verleend aan de aansluiting van de spoorinfrastructuur op de binnenhaveninfrastructuur.

64 Evenzo bepaalt artikel 16, onder d), van die verordening met betrekking tot de binnenvaartinfrastructuur dat bij de ontwikkeling van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot binnenvaartinfrastructuur onder meer prioriteit wordt verleend aan het aansluiten van de binnenhaveninfrastructuur op de infrastructuur voor goederenvervoer per spoor en over de weg.

65 Wat de weginfrastructuur betreft, bepaalt artikel 19, onder e), van die verordening dat bij het bevorderen van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot die infrastructuur met name prioriteit wordt verleend aan de beperking van verkeerscongestie op bestaande wegen.

66 Wat de infrastructuur voor multimodaal vervoer in de zin van artikel 3, onder n), van verordening nr. 1315/2013 betreft, bepaalt artikel 28, lid 1, onder a), van deze verordening dat de lidstaten er op eerlijke en niet-discriminerende wijze voor zorgen dat de vervoerswijzen op een van de volgende plaatsen met elkaar worden verbonden: goederenterminals, passagiersstations, binnenhavens, luchthavens en zeehavens, om multimodaal passagiers- en goederenvervoer mogelijk te maken.

67 Van de gemeenschappelijke bepalingen moet ook worden verwezen naar artikel 30 van verordening nr. 1315/2013 betreffende stedelijke knooppunten, zoals gedefinieerd in artikel 3,

onder p), ervan.

68 Uit artikel 30, onder a) en b), blijkt dat de lidstaten waar mogelijk ernaar streven om bij de ontwikkeling van stedelijke knooppunten op het uitgebreide netwerk, met betrekking tot zowel personen- als goederenvervoer, te zorgen voor een onderlinge verbinding tussen onder meer de spoorwegen-, wegen- en, in voorkomend geval, de binnenvaartinfrastructuur.

69 Uit de in de punten 59 tot en met 68 van het onderhavige arrest genoemde bepalingen kan dus worden afgeleid dat verordening nr. 1315/2013 de lidstaten weliswaar geen resultaatsverplichting oplegt om in alle gevallen ervoor te zorgen dat de binnenhavens die tot het uitgebreide netwerk behoren zijn aangesloten op zowel de weg- als de spoorweginfrastructuur, maar dat deze verordening voorschrijft dat de lidstaten binnenhavens waar mogelijk aansluiten op andere soorten vervoersinfrastructuur.

70 Bovendien moet worden vastgesteld dat zowel in de overwegingen 7 en 8 van die verordening als in artikel 4, onder b), v), artikel 5, lid 1, onder a), en artikel 6, lid 2, van die verordening onderscheid wordt gemaakt tussen „bestaande” infrastructuur en „nieuwe” of „geplande” infrastructuur. Dit onderscheid pleit voor een weerspiegeling daarvan in de definitie van de omvang van de verplichtingen van de lidstaten.

71 Uit de analyse van de context waarvan artikel 15, lid 1, van verordening nr. 1315/2013 deel uitmaakt, volgt derhalve dat deze bepaling aldus moet worden uitgelegd dat zij zich in beginsel ertegen verzet dat, in het geval van een binnenhaven die reeds over zowel een wegverbinding als een spoorwegverbinding beschikt, de verbinding met een van die twee soorten infrastructuur wordt afgeschaft.

72 In de derde plaats moet worden vastgesteld dat een dergelijke uitlegging van artikel 15, lid 1, van deze verordening steun vindt in de doelstellingen van het Europees vervoersnetwerk, zoals deze blijken uit artikel 4 van verordening nr. 1315/2013.

73 Ten eerste bepaalt artikel 4, onder b), iii), van die verordening namelijk dat het trans-Europees vervoersnetwerk bijdraagt tot de doelstelling van efficiëntie door alle vervoerswijzen optimaal te integreren en onderling te verbinden.

74 In dezelfde zin bepaalt artikel 5, lid 1, van deze verordening in respectievelijk de punten a) en b) dat het trans-Europees netwerk wordt gepland, ontwikkeld en geëxploiteerd met oog voor een efficiënt gebruik van hulpbronnen door bestaande vervoersinfrastructuur te ontwikkelen, te verbeteren en te onderhouden en door de integratie van de infrastructuur en onderlinge verbindingen te optimaliseren.

75 Wat ten tweede in het bijzonder de verbinding van een binnenhaven met spoorweginfrastructuur betreft, moet rekening worden gehouden met de duurzaamheidsdoelstelling van artikel 4, onder c), van verordening nr. 1315/2013, gelezen in het licht van overweging 31 van deze verordening. Hieruit blijkt dat het trans-Europees vervoersnetwerk ertoe strekt bij te dragen tot de verwezenlijking van deze doelstelling, met name door de uitstoot van broeikasgassen te verminderen door de voorkeur te geven aan vervoer met een lage CO₂-uitstoot.

76 Zoals de advocaat-generaal in de punten 63 en 64 van zijn conclusie heeft opgemerkt, valt het vervoer per spoor onder dergelijk vervoer, zodat het witboek van de Commissie, waarnaar in overweging 31 van die verordening wordt verwezen, het gebruik ervan aanmoedigt.

77 Ten derde draagt het behoud van de verbinding van een binnenhaven met de

spoorweginfrastructuur, door het gebruik van het vervoer per spoor in plaats van over de weg te bevorderen, eveneens bij tot de doelstelling om verkeerscongestie op wegen te beperken, dat blijkens artikel 19, onder e), van verordening nr. 1315/2013 een van de prioriteiten voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk is.

78 Gelet op de doelstellingen die door verordening nr. 1315/2013 worden nagestreefd, met name op het gebied van het milieu, de verkeersveiligheid en de ruimtelijke ordening, kunnen uitzonderlijke omstandigheden evenwel a priori rechtvaardigen dat de verbinding van een binnenhaven met de weg- of spoorweginfrastructuur wordt afgeschaft, zonder dat artikel 15, lid 1, van verordening nr. 1315/2013 zich daartegen verzet.

79 In dit verband moet erop worden gewezen dat de vervanging van een dergelijke bestaande verbinding door een nieuwe verbinding met hetzelfde soort infrastructuur, die in gebruik wordt genomen op hetzelfde tijdstip als dat waarop de verbinding die zij vervangt, wordt afgeschaft, niet kan worden beschouwd als de afschaffing van de verbinding van de betrokken binnenhaven met die infrastructuur.

80 Wat de redenen betreft die bij wijze van uitzondering de afschaffing, zonder vervanging, van de verbinding van een binnenhaven met de weg- of spoorweginfrastructuur kunnen rechtvaardigen, volstaat het in casu, gelet op de argumenten die zijn uiteengezet in de bij het Hof ingediende schriftelijke opmerkingen, op te merken dat het risico dat deze verbinding voor de verkeersveiligheid oplevert, niet een dergelijke reden kan vormen wanneer dit risico voortvloeit uit een gebrek aan onderhoud van de betrokken vervoersinfrastructuur door de verantwoordelijke autoriteiten van de betrokken lidstaat.

81 Zoals de advocaat-generaal in punt 71 van zijn conclusie in wezen heeft opgemerkt, kunnen ook redenen die verband houden met de waarde van de grond die wordt gebruikt voor een verbinding van een binnenhaven met de weg- of spoorweginfrastructuur en het economisch voordeliger gebruik van deze grond, de afschaffing van deze verbinding niet rechtvaardigen.

82 Gelet op een en ander moet op de gestelde vraag worden geantwoord dat artikel 15, lid 1, van verordening nr. 1315/2013 aldus moet worden uitgelegd dat, wanneer een binnenhaven die deel uitmaakt van het uitgebreide netwerk in de zin van artikel 6, leden 1 en 2, van deze verordening over zowel een wegverbinding als een spoorwegverbinding beschikt, het zich behoudens uitzonderlijke omstandigheden er tegen verzet dat een van die twee soorten verbindingen wordt afgeschaft. Het gebrek aan onderhoud van de betrokken verbinding als gevolg van de schending van deze bepaling, of de economische exploitatie van de voor deze infrastructuur gebruikte grond vormen geen dergelijke omstandigheden.

Kosten

83 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Vijfde kamer) verklaart voor recht:

Artikel 15, lid 1, van verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van besluit nr. 661/2010/EU moet aldus worden uitgelegd dat, wanneer een binnenhaven die deel uitmaakt van het uitgebreide netwerk in de zin van artikel 6, leden 1 en 2, van deze verordening over zowel een wegverbinding als een spoorwegverbinding beschikt, het zich behoudens uitzonderlijke omstandigheden er tegen verzet dat een van die twee soorten verbindingen wordt

afgeschaft. Het gebrek aan onderhoud van de betrokken verbinding als gevolg van de schending van deze bepaling, of de economische exploitatie van de voor deze infrastructuur gebruikte grond vormen geen dergelijke omstandigheden.

ondertekeningen

* Procestaal: Frans.