



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)

της 28ης Φεβρουαρίου 2013\*

«Παράβαση κράτους μέλους — Ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων — Οδηγία 2001/14/ΕΚ — Κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής — Χρεώσεις — Τέλη — Διαχειριστική ανεξαρτησία»

Στην υπόθεση C-483/10,

με αντικείμενο προσφυγή του άρθρου 258 ΣΛΕΕ λόγω παράβασης κράτους μέλους, η οποία ασκήθηκε στις 6 Οκτωβρίου 2010,

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή**, εκπροσωπούμενη από τους H. Støvlbæk και R. Vidal Puig, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

**Βασιλείου της Ισπανίας**, εκπροσωπούμενου από τις S. Centeno Huerta και B. Plaza Cruz,

καθού,

υποστηριζόμενου από:

την **Τσεχική Δημοκρατία**, εκπροσωπούμενη από τον M. Smolek, τον T. Müller και την J. Οέκονά,

τη **Γαλλική Δημοκρατία**, εκπροσωπούμενη από τους G. de Bergues και M. Perrot,

παρεμβαίνουσες,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Tizzano, πρόεδρο τμήματος, και τους A. Borg Barthet (εισηγητή), E. Levits, J.-J. Kasel και M. Berger, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: N. Jääskinen

γραμματέας: C. Strömholm, υπάλληλος διοίκησης,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζήτησης της 23ης Μαΐου 2012,

\* Γλώσσα διαδικασίας: η ισπανική.

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2012,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητεί με την προσφυγή της από το Δικαστήριο να διαπιστώσει ότι το Βασίλειο της Ισπανίας, μη θεσπίζοντας τα αναγκαία νομοθετικά, κανονιστικά και διοικητικά μέτρα για να συμμορφωθεί:
  - με τα άρθρα 4, παράγραφος 1, 11, 13, παράγραφος 2, 14, παράγραφος 1, και 30, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L 75, σ. 29), όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 2007/58/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007 (ΕΕ L 315, σ. 44, στο εξής: οδηγία 2001/14), και
  - με το άρθρο 10, παράγραφος 7, της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 237, σ. 25), όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 2006/103/EK του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2006 (ΕΕ L 363, σ. 344, στο εξής: οδηγία 91/440),

παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τις παραπάνω διατάξεις.

### Το νομικό πλαίσιο

#### *Το δίκαιο της Ένωσης*

- 2 Το άρθρο 4 της οδηγίας 91/440, το οποίο περιλαμβάνεται στο τμήμα II της οδηγίας και επιγράφεται «Διαχειριστική ανεξαρτησία», προβλέπει τα εξής:
  - «1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι, όσον αφορά τη διαχείριση, τη διοίκηση και τον εσωτερικό έλεγχο των διοικητικών, οικονομικών και λογιστικών θεμάτων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν ανεξάρτητο καθεστώς σύμφωνα με το οποίο θα τηρούν, ιδίως, στοιχεία ενεργητικού, προϋπολογισμούς και λογαριασμούς που είναι χωριστοί από εκείνους του κράτους.
  - 2. Ο διαχειριστής της υποδομής, τηρώντας το πλαίσιο και τους συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης τελών και κατανομής, τους καθιερωμένους από τα κράτη μέλη, έχει την ευθύνη της δικής του διαχείρισης, διοίκησης και εσωτερικού ελέγχου.»
- 3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 11 έως 13 και 34 της οδηγίας 2001/14 έχουν ως εξής:
  - «(11) Τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας θα πρέπει να επιτρέπουν την ισότιμη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση σε όλες τις επιχειρήσεις και να επιδιώκουν, στο μέτρο του δυνατού, να ικανοποιούν τις ανάγκες όλων των χρηστών και τύπων κίνησης με δίκαιο και αμερόληπτο τρόπο.
  - (12) Εντός του πλαισίου που θέτουν τα κράτη μέλη, τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας θα πρέπει να ενθαρρύνουν τους διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής να βελτιστοποιούν τη χρήση της υποδομής τους.

(13) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να λαμβάνουν σαφείς και πλήρεις ενδείξεις από τα συστήματα [...] κατανομής της χωρητικότητας, οι οποίες να τις οδηγούν στη λήψη ορθολογικών αποφάσεων.

[...]

(34) Οι επενδύσεις σε σιδηροδρομική υποδομή είναι επιθυμητές και τα συστήματα χρέωσης της υποδομής θα πρέπει να παρέχουν κίνητρα για τους διαχειριστές υποδομής, ώστε να πραγματοποιούν κατάλληλες επενδύσεις, όπου αυτό είναι οικονομικά ελκυστικό.»

4 Το άρθρο 4 της οδηγίας 2001/14 επιγράφεται «Θέσπιση, καθορισμός και είσπραξη τελών» και προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Τα κράτη μέλη καθιερώνουν πλαίσιο χρέωσης σεβόμενα τη διαχειριστική ανεξαρτησία που αναφέρεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ.

Υπό την επιφύλαξη του εν λόγω όρου περί διαχειριστικής ανεξαρτησίας, τα κράτη μέλη καθορίζουν επίσης συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης ή αναθέτουν την αρμοδιότητα αυτή στον διαχειριστή υποδομής. Ο καθορισμός του τέλους για τη χρήση υποδομής και η είσπραξη αυτού του τέλους διενεργούνται από τον διαχειριστή υποδομής.»

5 Το άρθρο 11 της οδηγίας 2001/14 επιγράφεται «Σύστημα επιδόσεων» και προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Τα συστήματα χρέωσης υποδομής ενθαρρύνουν, μέσω συστήματος [βελτίωσης των] επιδόσεων, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον διαχειριστή υποδομής να [μειώνουν στο ελάχιστο τα προβλήματα λειτουργίας] και [να] βελτιώνουν την επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου. [Το σύστημα] αυτό μπορεί να προβλέπει κυρώσεις για πράξεις που διαταράσσουν τη λειτουργία του δικτύου, αποζημίωση των επιχειρήσεων που πλήττονται από τη διαταραχή και προμολόγηση για ανταμοιβή της επίδοσης που είναι καλύτερη από την προγραμματισμένη.»

6 Το άρθρο 13 της εν λόγω οδηγίας επιγράφεται «Δικαιώματα χωρητικότητας» και προβλέπει στην παράγραφο 2 τα εξής:

«Το δικαίωμα χρήσης συγκεκριμένης χωρητικότητας υποδομής με τη μορφή σιδηροδρομικής διαδρομής μπορεί να παρέχεται σε αιτούντες για μέγιστη διάρκεια μιας περιόδου πίνακα δρομολογίων.

Ένας διαχειριστής υποδομής και ένας αιτών μπορούν να συνάπτουν συμφωνία-πλαίσιο, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 17, για τη χρήση χωρητικότητας στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή, για χρονική περίοδο μεγαλύτερη από τη μία περίοδο πίνακα δρομολογίων.»

7 Το άρθρο 14, παράγραφος 1, της ίδιας οδηγίας, το οποίο επιγράφεται «Κατανομή χωρητικότητας», έχει ως εξής:

«Τα κράτη μέλη μπορούν να καθιερώνουν πλαίσιο για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, σεβόμενα τη διαχειριστική ανεξαρτησία, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ. Πρέπει να ορίζονται οι εκάστοτε κανόνες κατανομής χωρητικότητας. Ο διαχειριστής της υποδομής εκτελεί τις διαδικασίες κατανομής χωρητικότητας. Ειδικότερα, ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται σε δίκαιη και χωρίς διακρίσεις βάση και σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο.»

*Το ισπανικό δίκαιο*

- 8 Ο νόμος 39/2003 για τον σιδηροδρομικό τομέα (*Ley 39/2003 del Sector Ferroviario*), της 17ης Νοεμβρίου 2003 (*BOE* αριθ. 276, της 18ης Νοεμβρίου 2003, σ. 40532, στο εξής: LSF), απαριθμεί στο άρθρο 21 τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, μεταξύ των οποίων καταλέγεται η είσπραξη των τελών χρήσης της υποδομής αυτής.
- 9 Δυνάμει του άρθρου 73, παράγραφος 5, του LSF, επιτρέπεται να λαμβάνονται υπόψη, ενόψει του καθορισμού του ύψους των σιδηροδρομικών τελών και της αποτελεσματικής εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου που εξυπηρετεί το κοινό συμφέρον, λόγοι σχετικοί με τη συμφόρηση της υποδομής, με την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς, καθώς και με την ανάγκη παροχής κινήτρων για τη χρησιμοποίηση γραμμών που υποχρησιμοποιούνται, ενώ πρέπει οπωσδήποτε να διασφαλίζεται ο βέλτιστος δυνατός ανταγωνισμός μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
- 10 Το άρθρο 76 του LSF προβλέπει στις παραγράφους 1 και 2 τα εξής:
- «1. Αρμόδιος για τη διαχείριση των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής είναι ο διαχειριστής της υποδομής αυτής, ο οποίος μπορεί να απαιτεί, όσον αφορά το τέλος χρήσης των σιδηροδρομικών σταθμών ή άλλων σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων, την υποβολή κάθε αναγκαίου για την εκκαθάριση των εν λόγω τελών εγγράφου.
2. Η εκκαθάριση των τελών μπορεί να είναι εξατομικευμένη ή γενική, σύμφωνα με την υπουργική απόφαση που καθορίζει τους τρόπους εκκαθάρισης καθώς και τις προθεσμίες και τα μέσα της είσπραξης των απαιτητών ποσών.»
- 11 Το άρθρο 77, παράγραφος 1, του LSF προβλέπει ότι το ύψος των τελών για τη χρήση των σιδηροδρομικών γραμμών που ανήκουν στο σιδηροδρομικό δίκτυο που εξυπηρετεί το κοινό συμφέρον και των τελών εκμετάλλευσης των σιδηροδρομικών σταθμών και των άλλων σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων καθορίζεται με υπουργική απόφαση.
- 12 Το άρθρο 81, παράγραφος 1, στοιχείο j, του LSF προβλέπει, μεταξύ άλλων, ότι ο καθορισμός ή η μεταβολή του ύψους των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής εμπίπτει στην αρμοδιότητα του Υπουργού Δημοσίων Έργων και Μεταφορών.
- 13 Τα άρθρα 88 και 89 του LSF χαρακτηρίζουν ως σοβαρές ή πολύ σοβαρές διοικητικές παραβάσεις, οι οποίες επισύρουν την επιβολή κύρωσης, ορισμένες μορφές συμπεριφοράς των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που έχουν σχέση με τη διατάραξη της λειτουργίας του δικτύου.
- 14 Το βασιλικό διάταγμα 2395/2004, της 30ής Δεκεμβρίου 2004, με το οποίο εγκρίθηκε το καταστατικό της δημόσιας επιχείρησης που διαχειρίζεται τη σιδηροδρομική υποδομή (*BOE* αριθ. 315, της 31ης Δεκεμβρίου 2004, σ. 42785), περιλαμβάνει, σε παράρτημα, το κείμενο του καταστατικού της εν λόγω δημόσιας επιχείρησης (που θα αναφέρεται στο εξής ως ADIF), του οποίου το άρθρο 1 διευκρινίζει ότι η επιχείρηση αυτή είναι δημόσιος οργανισμός που ανήκει στην κατηγορία των δημόσιων επιχειρήσεων τις οποίες αφορά το άρθρο 43, παράγραφος 1, στοιχείο b, του νόμου 6, της 14ης Απριλίου 1997, για την οργάνωση και τη λειτουργία των γενικών διοικητικών υπηρεσιών του κράτους. Η ADIF εποπτεύεται κατά νόμο από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και Μεταφορών, το οποίο, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του ίδιου αυτού άρθρου 43, καταρτίζει τις κατευθυντήριες γραμμές για τη στρατηγική της και αξιολογεί και ελέγχει τη δραστηριότητά της.
- 15 Στο άρθρο 3, παράγραφος 1, του καταστατικού της ADIF απαριθμούνται οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντα της δημόσιας επιχείρησης αυτής, μεταξύ των οποίων καταλέγεται η είσπραξη των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής.

- 16 Το βασιλικό διάταγμα 2396/2004, της 30ής Δεκεμβρίου 2004, με το οποίο εγκρίθηκε το καταστατικό της δημόσιας επιχείρησης RENFE-Operadora (BOE αριθ. 315, της 31ης Δεκεμβρίου 2004, σ. 42797), προβλέπει ότι η RENFE-Operadora είναι δημόσια επιχείρηση που εποπτεύεται κατά νόμο από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και Μεταφορών, το οποίο καταρτίζει τις κατευθυντήριες γραμμές για τη στρατηγική της και αξιολογεί και ελέγχει τη δραστηριότητά της.
- 17 Η υπουργική απόφαση FOM/898/2005, της 8ης Απριλίου 2005 (BOE αριθ. 85, της 9ης Απριλίου 2005, σ. 12331), καθορίζει το ύψος των σιδηροδρομικών τελών που οφείλονται για τη χρήση αφενός των σιδηροδρομικών γραμμών που ανήκουν στο σιδηροδρομικό δίκτυο που εξυπηρετεί το κοινό συμφέρον και αφετέρου των σταθμών και των άλλων σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων.
- 18 Η υπουργική απόφαση FOM/897/2005, της 7ης Απριλίου 2005, για τη δήλωση σχετικά με το δίκτυο και με τη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής (BOE αριθ. 85, της 9ης Απριλίου 2005, σ. 12324, στο εξής: υπουργική απόφαση 897/2005), προβλέπει στο άρθρο 11 τα εξής:

«Ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, λαμβάνοντας υπόψη τις υποβαλλόμενες αιτήσεις, κατανέμει τη χωρητικότητα της υποδομής ως εξής:

[...]

b) αν για τον ίδιο χρονοδιάδρομο έχουν υποβληθεί περισσότερες από μία αιτήσεις ή αν το δίκτυο χαρακτηριστεί κορεσμένο, για την κατανομή της χωρητικότητας θα λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθες προτεραιότητες, οι οποίες αναφέρονται κατά φθίνουσα σειρά:

1. οι προτεραιότητες που έχουν ενδεχομένως καθοριστεί από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και Μεταφορών για τους διάφορους τύπους υπηρεσιών σε κάθε γραμμή, ενώ θα λαμβάνονται υπόψη ιδιαίτερα οι υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών,

[...]

4. η παραχώρηση και ουσιαστική χρησιμοποίηση από τον αιτούντα, κατά τη διάρκεια ισχύος προγενέστερων πινάκων δρομολογίων, των χρονοδιαδρόμων που ζητεί να του παραχωρηθούν.

[...]»

### **Η διαδικασία πριν από την άσκηση της προσφυγής και η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου**

- 19 Στις 15 Ιουνίου 2007 η Επιτροπή απέστειλε στις ισπανικές αρχές ερωτηματολόγιο σχετικά με την εφαρμογή, μεταξύ άλλων, των οδηγιών 91/440 και 2001/14.
- 20 Κατόπιν αλληλογραφίας με τις ισπανικές αρχές, η Επιτροπή απέστειλε στο Βασίλειο της Ισπανίας στις 27 Ιουνίου 2008 έγγραφο όχλησης, με το οποίο εξέφραζε τις αμφιβολίες της για το αν ορισμένες ισπανικές ρυθμίσεις στον τομέα των σιδηροδρόμων συμβιβάζονται με τις οδηγίες αυτές.
- 21 Με έγγραφο της 16ης Οκτωβρίου 2008, το εν λόγω κράτος μέλος απάντησε στο έγγραφο όχλησης. Με έγγραφα της 5ης Φεβρουαρίου και της 13ης Ιουλίου 2009, το κράτος αυτό διαβίβασε επίσης στην Επιτροπή ορισμένα συμπληρωματικά στοιχεία.



- 22 Με έγγραφο της 9ης Οκτωβρίου 2009, η Επιτροπή απηύθυνε στο Βασίλειο της Ισπανίας αιτιολογημένη γνώμη, με την οποία εξέθετε ότι η ισπανική νομοθεσία για τους σιδηροδρόμους δεν είναι σύμφωνη με τις οδηγίες 91/440 και 2001/14 και καλούσε το κράτος αυτό να θεσπίσει τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθεί με τη γνώμη αυτή εντός δύο μηνών από την κοινοποίησή της. Το εν λόγω κράτος μέλος απάντησε στη γνώμη αυτή με έγγραφο της 16ης Δεκεμβρίου 2009.
- 23 Η Επιτροπή, επειδή δεν έκρινε ικανοποιητική την απάντηση του Βασιλείου της Ισπανίας στην αιτιολογημένη αυτή γνώμη, αποφάσισε να ασκήσει την υπό κρίση προσφυγή, την οποία βάσισε σε πέντε αιτιάσεις.
- 24 Με διατάξεις του Προέδρου του Δικαστηρίου της 16ης Φεβρουαρίου και της 8ης Σεπτεμβρίου 2011, επιτράπηκε στην Τσεχική Δημοκρατία και στη Γαλλική Δημοκρατία αντίστοιχα να παρέμβουν υπέρ του Βασιλείου της Ισπανίας.
- 25 Η Επιτροπή, με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 26 Μαρτίου 2012, δήλωσε στο Δικαστήριο ότι, κατόπιν της θέσπισης από το Βασίλειο της Ισπανίας του νόμου 2/2011, σχετικά με την αειφόρο ανάπτυξη (*Ley 2/2011 de Economía Sostenible*), της 4ης Μαρτίου 2011 (*BOE* αριθ. 55, της 5ης Μαρτίου 2011, σ. 25033), παραιτούνταν από την τρίτη και την τέταρτη αιτίαση της προσφυγής της, οι οποίες αφορούσαν την παράβαση του άρθρου 30, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14 και του άρθρου 10, παράγραφος 7, της οδηγίας 91/440 αντίστοιχα.

### **Επί της προσφυγής**

*Επί της πρώτης αιτίας: παράβαση του άρθρου 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14*

#### Επιχειρήματα των διαδίκων

- 26 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η ισπανική νομοθεσία δεν είναι σύμφωνη με το άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14, διότι το ύψος των τελών καθορίζεται πλήρως με υπουργική απόφαση, οπότε το μόνο καθήκον που ανατίθεται στον διαχειριστή της υποδομής, στην ADIF, είναι η είσπραξη των τελών. Η ADIF δηλαδή απλώς υπολογίζει το ύψος του τέλους σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, εφαρμόζοντας ένα μαθηματικό τύπο που έχει καθοριστεί εκ των προτέρων και με κάθε λεπτομέρεια από τον Υπουργό. Επομένως, ο φορέας αυτός δεν έχει καμία διακριτική ευχέρεια για να αυξομειώνει το ύψος του τέλους στις συγκεκριμένες περιπτώσεις.
- 27 Κατά την Επιτροπή, η ισπανική ρύθμιση δεν είναι σύμφωνη ούτε με την απαίτηση σεβασμού της διαχειριστικής ανεξαρτησίας του διαχειριστή της υποδομής, αφού αναθέτει τον καθορισμό του ύψους των τελών αποκλειστικά στον Υπουργό και έτσι στερεί από τον εν λόγω διαχειριστή ένα ουσιώδες διαχειριστικό μέσο.
- 28 Η προτεινόμενη από το Βασίλειο της Ισπανίας ερμηνεία του όρου «καθορισμός», όπως χρησιμοποιείται στο άρθρο 4, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2001/14, είναι, κατά την Επιτροπή, υπερβολικά στενή, αν ληφθούν υπόψη αφενός η έννοια που έχει η λέξη αυτή στην τρέχουσα γλώσσα και αφετέρου η προβλεπόμενη στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου αυτής υποχρέωση σεβασμού της διαχειριστικής ανεξαρτησίας του διαχειριστή της υποδομής. Το εν λόγω άρθρο 4 προβλέπει ότι αρμόδιος για τον καθορισμό του τέλους χρήσης της υποδομής είναι ο διαχειριστής της υποδομής, χωρίς να κάνει καμία διάκριση μεταξύ των διαφόρων τρόπων καθορισμού τους οποίους επικαλείται το κράτος μέλος αυτό.

- 29 Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι η ερμηνεία του άρθρου 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14 την οποία επικαλείται το εν λόγω κράτος μέλος δεν είναι συμβατή με τις άλλες διατάξεις της οδηγίας αυτής, οι οποίες προϋποθέτουν υποχρεωτικά ότι τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής δεν περιορίζονται στην εκκαθάριση και στην είσπραξη των τελών.
- 30 Το Βασίλειο της Ισπανίας υποστηρίζει ότι στα τέλη έχει προσδοθεί ο χαρακτήρας φορολογικής επιβάρυνσης. Κατά την εθνική νομοθεσία, πρόκειται επομένως για φόρους των οποίων η γενεσιουργός αιτία συνίσταται στη χρησιμοποίηση από ιδιώτες της σιδηροδρομικής υποδομής, η οποία αποτελεί μέρος του δημόσιου τομέα. Κατά συνέπεια, τα βασικά στοιχεία των τελών αυτών πρέπει να ρυθμίζονται με νόμο και το συγκεκριμένο ύψος των τελών πρέπει να καθορίζεται με κανονιστική διοικητική πράξη, δηλαδή με πράξη τυπικής ισχύος τουλάχιστον υπουργικής απόφασης.
- 31 Το εν λόγω κράτος μέλος επισημαίνει ότι η ADIF είναι δημόσια επιχείρηση που υπόκειται υποχρεωτικά, κατά την εθνική νομοθεσία, στην εποπτεία ορισμένου υπουργού και δεν έχει συνεπώς την εξουσία να θεσπίζει νομικές διατάξεις, αφού την αρμοδιότητα αυτή έχει ο υπουργός που εποπτεύει την εν λόγω επιχείρηση. Το άρθρο 76 του LSF αναθέτει στην ADIF τη διαχείριση των τελών αυτών, πράγμα που συνεπάγεται την άσκηση ορισμένων καθηκόντων ελέγχου, εκκαθάρισης και καθορισμού του τέλους που οφείλεται σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, καθώς και την είσπραξη του τέλους αυτού. Η ADIF μπορεί επιπλέον να προτείνει στον Υπουργό Δημοσίων Έργων και Μεταφορών την επιβολή και άλλου είδους τελών κατά την αναβάθμιση μιας σιδηροδρομικής γραμμής ή ενός σιδηροδρομικού σταθμού.
- 32 Το Βασίλειο της Ισπανίας υποστηρίζει ότι η λέξη «καθορισμός» που χρησιμοποιείται στο άρθρο 4, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2001/14 δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκη τον καθορισμό του ύψους των τελών. Κατά το κράτος μέλος αυτό, η εν λόγω διάταξη πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αναφέρεται μόνο στον καθορισμό του συγκεκριμένου τέλους που οφείλεται για τη χρήση της υποδομής σε κάθε ειδική περίπτωση και στην είσπραξή του.
- 33 Κατά το Βασίλειο της Ισπανίας, η ισπανική νομοθεσία κάνει επομένως διάκριση μεταξύ αφενός του καθορισμού των τελών γενικά, που περιλαμβάνει την κατάρτιση του πλαισίου και τη θέσπιση του συστήματος χρέωσης των τελών αυτών καθώς και τον καθορισμό των συστημάτων χρέωσης για την υποδομή, για τα οποία αρμόδιος είναι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων και Μεταφορών, και αφετέρου του καθορισμού του συγκεκριμένου τέλους σε κάθε ειδική περίπτωση, για τον οποίο αρμόδια είναι η ADIF.
- 34 Το εν λόγω κράτος μέλος υποστηρίζει, βασιζόμενο στη διάκριση αυτή, ότι η ερμηνεία που προσδίδει στο άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14 είναι συμβατή με τις άλλες διατάξεις της οδηγίας αυτής.
- 35 Το Βασίλειο της Ισπανίας τονίζει επίσης ότι η ερμηνεία που προτείνει η Επιτροπή δύσκολα θα μπορούσε να συμβιβάζεται με τη νομοθεσία που ισχύει σήμερα στην Ισπανία, εκτός αν τροποποιηθούν ριζικά η εθνική διοικητική και φορολογική νομοθεσία.
- 36 Η Τσεχική Κυβέρνηση τονίζει ότι, κατά την κατάρτιση του πλαισίου χρέωσης, τα κράτη μέλη οφείλουν να σέβονται «την ανεξαρτησία των μεταφορικών επιχειρήσεων» και όχι του υπεύθυνου για τη σιδηροδρομική υποδομή. Το συμπέρασμά της είναι ότι η παρέμβαση του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους, που συνίσταται στον καθορισμό των ειδικών χρεώσεων, αποτελεί επιτρεπόμενο μέσο από την άποψη του άρθρου 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14.

## Εκτίμηση του Δικαστηρίου

- 37 Με την πρώτη αιτίαση η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η ισπανική νομοθεσία δεν είναι σύμφωνη με το άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14, διότι αφενός αναθέτει στον Υπουργό Δημοσίων Έργων και Μεταφορών την αρμοδιότητα καθορισμού του ύψους των τελών με υπουργική απόφαση, οπότε η ADIF, που είναι ο διαχειριστής της υποδομής, έχει ως μόνη αρμοδιότητα την είσπραξη των τελών, και αφετέρου δεν είναι συμβατή με την απαίτηση διαχειριστικής αυτοτέλειας του διαχειριστή.
- 38 Συναφώς η Επιτροπή και το Βασίλειο της Ισπανίας διαφωνούν ως προς το ζήτημα της ερμηνείας που πρέπει να δοθεί στη φράση «καθορισμός του τέλους» του άρθρου 4, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2001/14. Κατά το κράτος μέλος αυτό, η φράση αυτή αφορά μόνο τον καθορισμό του συγκεκριμένου τέλους που οφείλεται για τη χρήση της υποδομής σε κάθε ειδική περίπτωση και όχι τον καθορισμό του ύψους των τελών βάσει του πλαισίου χρέωσης που καταρτίζουν τα κράτη μέλη. Συγκεκριμένα, στην Ισπανία το τέλος αυτό έχει φορολογικό χαρακτήρα και αποκλειστική αρμοδιότητα για τον καθορισμό του έχει το Δημόσιο.
- 39 Δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να καταρτίσουν ένα πλαίσιο χρέωσης και μπορούν επίσης να καθορίζουν συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης, σεβόμενα παράλληλα τη διαχειριστική ανεξαρτησία του διαχειριστή της υποδομής. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, ο διαχειριστής αυτός έχει την υποχρέωση αφενός να καθορίζει το τέλος χρήσης της υποδομής και αφετέρου να προβαίνει στην είσπραξή του.
- 40 Καταρχάς επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το εν λόγω άρθρο 4, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2001/14 αναφέρει μόνο τον «καθορισμό του τέλους», χωρίς καμία άλλη διευκρίνιση και χωρίς να κάνει διάκριση μεταξύ των διαφόρων ειδών ή επιπέδων καθορισμού των τελών, αντίθετα από ό,τι προβλέπει η σχετική ισπανική νομοθεσία.
- 41 Στη συνέχεια επισημαίνεται ότι το ίδιο αυτό άρθρο 4 προβλέπει, όσον αφορά τα συστήματα χρέωσης, μια κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ των κρατών μελών και του διαχειριστή της υποδομής. Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη είναι αρμόδια για την κατάρτιση του πλαισίου χρέωσης, ενώ για τον καθορισμό του τέλους και την είσπραξή του αρμόδιος είναι ο διαχειριστής της υποδομής.
- 42 Προκειμένου να τηρείται αυτή η κατανομή αρμοδιοτήτων, πρέπει, όπως άλλωστε τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 45 των προτάσεών του, να δοθεί στον όρο «καθορισμός» ευρύτερη έννοια από την έννοια «εκκαθάριση» που χρησιμοποιείται στο άρθρο 76, παράγραφος 1, του LSE. Η εκκαθάριση, δεδομένου ότι αποτελεί απλώς μια φάση της διαδικασίας είσπραξης των τελών, πρέπει συνεπώς, όπως εκθέτει η Επιτροπή, να θεωρηθεί ότι καλύπτεται από τον όρο «καθορισμός», ο οποίος απαντά στο άρθρο 4, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, δεύτερη περίοδος, της οδηγίας 2001/14.
- 43 Τέλος, η ορθότητα της ερμηνείας αυτής επιβεβαιώνεται από τους στόχους της εν λόγω οδηγίας και από το κανονιστικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 4, παράγραφος 1, της ίδιας αυτής οδηγίας.
- 44 Πράγματι, πρώτον, ένας από τους στόχους που επιδιώκει το σύστημα χρέωσης που έχει καθιερωθεί με την οδηγία 2001/14 είναι η διασφάλιση της διαχειριστικής ανεξαρτησίας του διαχειριστή της υποδομής. Με άλλα λόγια, ο εν λόγω διαχειριστής πρέπει, όπως άλλωστε τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 50 των προτάσεών του, να χρησιμοποιεί το σύστημα χρέωσης ως μέσο διαχείρισης. Από την αιτιολογική σκέψη 12 της οδηγίας προκύπτει δηλαδή ότι τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας θα πρέπει να ενθαρρύνουν τους διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής να βελτιστοποιούν τη χρήση της υποδομής εντός του πλαισίου που θέτουν τα κράτη μέλη. Οι διαχειριστές αυτοί όμως δεν θα μπορούσαν να επιτυγχάνουν τη βελτιστοποίηση αυτή χρησιμοποιώντας το σύστημα χρέωσης, αν περιορίζονταν μόνο στον υπολογισμό του ύψους του



τέλους σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση εφαρμόζοντας ένα μαθηματικό τύπο που έχει καθοριστεί εκ των προτέρων με υπουργική απόφαση. Οι εν λόγω διαχειριστές θα πρέπει συνεπώς να έχουν ορισμένη διακριτική ευχέρεια κατά τον καθορισμό του ύψους των τελών.

- 45 Ομοίως, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 34 της εν λόγω οδηγίας, οι επενδύσεις σε σιδηροδρομική υποδομή είναι επιθυμητές και τα συστήματα χρέωσης της υποδομής πρέπει να παρέχουν κίνητρα για τους διαχειριστές υποδομής, ώστε να πραγματοποιούν κατάλληλες επενδύσεις, όπου αυτό είναι οικονομικά ελκυστικό. Δεν είναι δυνατόν να υπάρξουν κίνητρα για την πραγματοποίηση επενδύσεων από τους διαχειριστές, αν οι διαχειριστές αυτοί δεν έχουν ορισμένη διακριτική ευχέρεια στο πλαίσιο του συστήματος χρέωσης.
- 46 Δεύτερον, το ότι η φράση «καθορισμός του τέλους» του άρθρου 4, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2001/14 πρέπει να ερμηνευθεί ευρύτερα από ό,τι προτείνει το Βασίλειο της Ισπανίας επιβεβαιώνεται από άλλες διατάξεις της οδηγίας αυτής. Συγκεκριμένα, κατά το άρθρο 6, παράγραφος 2, της εν λόγω οδηγίας, στους διαχειριστές υποδομής παρέχονται κίνητρα για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου των τελών πρόσβασης. Το άρθρο 8, παράγραφος 2, της ίδιας αυτής οδηγίας ορίζει ότι ο διαχειριστής της υποδομής μπορεί να καθορίζει ή να εξακολουθεί να καθορίζει υψηλότερα τέλη, λόγω του μακροπρόθεσμου κόστους ορισμένων επενδυτικών προγραμμάτων. Το άρθρο 9 της εν λόγω οδηγίας επιτρέπει στον διαχειριστή της υποδομής να προβλέπει συστήματα εκπτώσεων σε σχέση με τα τέλη που εισπράττει από τις επιχειρήσεις.
- 47 Ομοίως, από το άρθρο 30, παράγραφοι 2 και 3, της οδηγίας 2001/14 προκύπτει ότι κατά των αποφάσεων του διαχειριστή της υποδομής σχετικά με το σύστημα χρέωσης ή με το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών χρήσης της υποδομής μπορεί να ασκηθεί προσφυγή ενώπιον του ρυθμιστικού φορέα. Αν όμως ο διαχειριστής έπρεπε, όπως υποστηρίζει το Βασίλειο της Ισπανίας, να περιορίζεται απλώς να καθορίζει το ύψος του τέλους σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση εφαρμόζοντας ένα μαθηματικό τύπο που έχει καθοριστεί εκ των προτέρων με υπουργική απόφαση, δεν θα είχε κανένα νόημα η ίδια η ύπαρξη ελέγχου των αποφάσεων αυτών.
- 48 Επιπλέον, σύμφωνα με την εφαρμοστέα ισπανική νομοθεσία, ως ρυθμιστικός φορέας ενεργεί το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και Μεταφορών. Μολονότι το άρθρο 30, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14 επιτρέπει να ορίζεται ως ρυθμιστικός φορέας το υπουργείο που είναι αρμόδιο για θέματα μεταφορών, η διάταξη αυτή απαιτεί πάντως να είναι ο φορέας αυτός ανεξάρτητος από τους φορείς χρέωσης. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι το Υπουργείο αυτό επιτελεί το ελεγκτικό έργο του σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη, αφού παράλληλα με το ελεγκτικό του έργο καθορίζει επίσης το ύψος των τελών.
- 49 Από τις παραπάνω σκέψεις συνάγεται ότι, για να διασφαλίζεται η διαχειριστική ανεξαρτησία του διαχειριστή της υποδομής, ο διαχειριστής αυτός πρέπει να έχει, εντός του πλαισίου χρέωσης που καθορίζουν τα κράτη μέλη, ορισμένη διακριτική ευχέρεια για τον καθορισμό του ύψους των τελών, ώστε να μπορεί να χρησιμοποιεί τον καθορισμό αυτό ως μέσο διαχείρισης.
- 50 Εν προκειμένω, από τη δικογραφία προκύπτει ότι η ADIF δεν έχει τη διαχειριστική ανεξαρτησία που είναι απαραίτητη για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της, αφού οι αρμοδιότητές της αυτές περιορίζονται στον καθορισμό του τέλους σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση κατ' εφαρμογή ενός μαθηματικού τύπου που έχει καθοριστεί εκ των προτέρων με υπουργική απόφαση. Το συμπέρασμα είναι επομένως ότι η ισπανική νομοθεσία δεν είναι, από την άποψη αυτή, σύμφωνη με το άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14.
- 51 Το συμπέρασμα αυτό δεν κλονίζεται από την ύπαρξη των δυσχερειών που το Βασίλειο της Ισπανίας υποστηρίζει ότι συνάντησε κατά την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις απαιτήσεις του άρθρου 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14. Πράγματι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να επικαλείται διατάξεις, πρακτικές ή καταστάσεις της εσωτερικής

έννομης τάξης του για να δικαιολογήσει τη μη τήρηση των υποχρεώσεων και προθεσμιών που απορρέουν από μια οδηγία (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 7ης Ιουλίου 2009, C-369/07, Επιτροπή κατά Ελλάδας, Συλλογή 2009, σ. I-5703, σκέψη 45, και της 25ης Φεβρουαρίου 2010, C-295/09, Επιτροπή κατά Ισπανίας, σκέψη 10).

- 52 Από τις παραπάνω σκέψεις προκύπτει ότι η πρώτη αιτίαση που διατυπώνει η Επιτροπή προς στήριξη της προσφυγής της πρέπει να γίνει δεκτή.

*Επί της δεύτερης αιτίασης: παράβαση του άρθρου 11 της οδηγίας 2001/14*

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 53 Η Επιτροπή επικρίνει την ισπανική νομοθεσία για το ότι δεν περιλαμβάνει κανένα μέτρο εφαρμογής του άρθρου 11 της οδηγίας 2001/14, το οποίο προβλέπει την καθιέρωση ενός συστήματος βελτίωσης των επιδόσεων.
- 54 Κατά την Επιτροπή, τα άρθρα 88 και 89 του LSF, τα οποία χαρακτηρίζουν ορισμένες παραβάσεις της νομοθεσίας για τους σιδηροδρόμους ως «σοβαρές» ή «πολύ σοβαρές», δεν είναι ενταγμένα στο «σύστημα χρέωσης». Τα πρόστιμα που προβλέπονται για τις παραβάσεις αυτές μπορούν να επιβάλλονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αλλ' όχι στον διαχειριστή της υποδομής.
- 55 Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι το άρθρο 73, παράγραφος 5, του LSF δεν αρκεί καθαυτό για την εφαρμογή του συστήματος βελτίωσης των επιδόσεων, το οποίο αποτελεί το αντικείμενο του άρθρου 11 της οδηγίας 2001/14, αφού απλώς προβλέπει τη δυνατότητα καθιέρωσης ενός τέτοιου συστήματος. Η εφαρμογή του συστήματος αυτού όμως δεν αποτελεί προνομία, της οποίας η άσκηση να επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών, αλλά υποχρέωση επιβαλλόμενη από την εν λόγω οδηγία.
- 56 Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι στο σημείο 6.2.5 της δήλωσης σχετικά με το σιδηροδρομικό δίκτυο για το 2010, το οποίο επιγράφεται «Σύστημα μέτρων βελτίωσης των επιδόσεων», η ADIF εμφανίζει την καθιέρωση του συστήματος κινήτρων ως απλή δυνατότητα και όχι ως υποχρέωση επιβαλλόμενη από το άρθρο 11 της οδηγίας 2001/14.
- 57 Το Βασίλειο της Ισπανίας αντικρούει τον ισχυρισμό ότι η εθνική νομοθεσία δεν περιλαμβάνει διατάξεις για τη μεταφορά του άρθρου 11 της οδηγίας 2001/14 στην ισπανική έννομη τάξη.
- 58 Πρώτον, το εν λόγω κράτος μέλος υποστηρίζει ότι το άρθρο 73, παράγραφος 5, του LSF προβλέπει τη δυνατότητα να λαμβάνονται υπόψη, ενόψει του καθορισμού του ύψους των σιδηροδρομικών τελών, λόγοι σχετικοί με τη συμφόρηση της υποδομής, με την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς, καθώς και με την ανάγκη παροχής κινήτρων για τη χρησιμοποίηση γραμμών που υποχρησιμοποιούνται, ενώ πρέπει οπωσδήποτε να διασφαλίζεται ο βέλτιστος δυνατός ανταγωνισμός μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
- 59 Δεύτερον, τα άρθρα 88 και 89 του LSF χαρακτηρίζουν ως διοικητικές παραβάσεις, οι οποίες επισύρουν την επιβολή προστίμου, ορισμένες μορφές συμπεριφοράς που έχουν σχέση με προβλήματα λειτουργίας του δικτύου.
- 60 Τρίτον, το Βασίλειο της Ισπανίας ισχυρίζεται ότι, σύμφωνα με το σημείο 6.2.5 της δήλωσης σχετικά με το σιδηροδρομικό δίκτυο για το 2010, η ADIF επιχειρεί να δημιουργήσει κύκλο πιστών πελατών από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που να τηρούν τα κριτήρια κατανομής της χωρητικότητας της υποδομής. Το σημείο αυτό αναφέρει στη συνέχεια, μεταξύ άλλων, ότι το άρθρο 11 της οδηγίας 2001/14

προβλέπει επίσης τη «δυνατότητα παροχής κινήτρων», μέσω ενός συστήματος βελτίωσης των επιδόσεων, με σκοπό τον περιορισμό στο ελάχιστο των προβλημάτων που εμφανίζονται στο δίκτυο και τη βελτίωση έτσι της λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου.

- 61 Τέταρτον, το εν λόγω κράτος μέλος υποστηρίζει ότι κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που ζητεί και λαμβάνει ένα χρονοδιάδρομο οφείλει να καταβάλει ένα τέλος κράτησης κατά το χρονικό σημείο της χορήγησής του, και μάλιστα πριν από την πραγματική χρήση του χρονοδιαδρόμου. Η καταβολή του τέλους αυτού σημαίνει την ανάληψη από τη σιδηροδρομική επιχείρηση της δέσμευσης ότι θα χρησιμοποιεί το δίκτυο που αφορούσε η αίτησή της, ειδάλλως θα χάσει την προκαταβολή της.
- 62 Η Γαλλική Δημοκρατία ισχυρίστηκε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ότι το άρθρο 11 της οδηγίας 2001/14 έχει την έννοια ότι θέτει ορισμένο στόχο και επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να θέσουν σε εφαρμογή τα μέσα επίτευξης του στόχου αυτού. Η Γαλλική Δημοκρατία συμφωνεί με το Βασίλειο της Ισπανίας ότι η οδηγία αυτή δεν απαιτεί να εντάσσονται οπωσδήποτε τα λαμβανόμενα μέτρα στο πλαίσιο ενός ανεξάρτητου συστήματος βελτίωσης των επιδόσεων.

#### Εκτίμηση του Δικαστηρίου

- 63 Κατά το άρθρο 11, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14, τα συστήματα χρέωσης υποδομής ενθαρρύνουν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον διαχειριστή της υποδομής να μειώνουν στο ελάχιστο τα προβλήματα λειτουργίας και να βελτιώνουν την επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου, χάρη στην καθιέρωση ενός συστήματος βελτίωσης των επιδόσεων. Κατά την ίδια αυτή διάταξη, το σύστημα αυτό μπορεί να προβλέπει κυρώσεις, αποζημιώσεις και πριμοδοτήσεις.
- 64 Από τα παραπάνω συνάγεται, πρώτον, ότι τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να ενσωματώνουν στα συστήματα χρέωσης υποδομής που θεσπίζουν ένα σύστημα βελτίωσης των επιδόσεων που να λειτουργεί ως κίνητρο για την εκ μέρους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή της υποδομής βελτίωση των επιδόσεων του δικτύου. Δεύτερον, όσον αφορά το είδος των μέτρων που μπορούν να εφαρμόζουν τα κράτη μέλη για την παροχή κινήτρων, τα εν λόγω κράτη παραμένουν ελεύθερα να επιλέγουν τα συγκεκριμένα μέτρα που θα αποτελούν μέρος του συστήματος αυτού, εφόσον τα μέτρα αυτά συνιστούν ενιαίο σύνολο που εμφανίζει συνοχή και διαφάνεια και μπορεί να χαρακτηριστεί ως «σύστημα βελτίωσης των επιδόσεων», όπως τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 69 και 70 των προτάσεών του.
- 65 Επομένως, ενόψει της εξέτασης του βασιμίου της δεύτερης αιτίας της Επιτροπής, πρέπει να εξακριβωθεί αν τα μέτρα που περιλαμβάνει συναφώς η ισπανική νομοθεσία είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 11 της οδηγίας 2001/14.
- 66 Όσον αφορά την προβλεπόμενη στο άρθρο 73, παράγραφος 5, του LSF δυνατότητα να λαμβάνονται υπόψη, για τον καθορισμό του ύψους των τελών, λόγοι σχετικοί με τη βελτίωση των επιδόσεων του δικτύου και με την ανάπτυξή του, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, αν και η διάταξη αυτή εντάσσεται στο σύστημα χρέωσης, η ύπαρξη απλώς και μόνο της δυνατότητας καθιέρωσης ενός συστήματος βελτίωσης των επιδόσεων δεν αρκεί για την εφαρμογή του άρθρου 11 της οδηγίας 2001/14. Συγκεκριμένα, όπως έγινε δεκτό με τη σκέψη 64 της παρούσας απόφασης, το εν λόγω άρθρο απαιτεί από τα κράτη μέλη να ενσωματώνουν στο σύστημα χρέωσης και να εφαρμόζουν στην πράξη ένα σύστημα βελτίωσης των επιδόσεων. Για τον ίδιο λόγο πρέπει επίσης να απορριφθεί το επιχείρημα που το Βασίλειο της Ισπανίας στηρίζει στη δήλωση σχετικά με το σιδηροδρομικό δίκτυο για το 2010.
- 67 Όσον αφορά τις κυρώσεις που προβλέπονται στα άρθρα 88 και 89 του LSF, επισημαίνεται ότι οι κυρώσεις αυτές δεν αποτελούν μέρος του συστήματος χρέωσης, αφού περιλαμβάνονται στον τίτλο VII του LSF, ο οποίος επιγράφεται «Σύστημα κυρώσεων και επίβλεψης». Επιπλέον, η επιβολή των

κυρώσεων αυτών αφορά τη διάπραξη από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μόνο και όχι από τον διαχειριστή της υποδομής ορισμένων παραβάσεων που έχουν σχέση με τη διατάραξη της λειτουργίας του δικτύου.

- 68 Τέλος, όσον αφορά το τέλος κράτησης που προβλέπεται στην ισπανική νομοθεσία, τονίζεται ότι η κατά το άρθρο 12 της οδηγίας 2001/14 δυνατότητα του διαχειριστή της υποδομής να εισπράττει το τέλος αυτό στην περίπτωση που δεν χρησιμοποιείται η χωρητικότητα της σιδηροδρομικής υποδομής που έχει ζητηθεί έχει πιο περιορισμένο σκοπό από ό,τι ένα κίνητρο για μείωση των προβλημάτων λειτουργίας και για βελτίωση των επιδόσεων του δικτύου, και συγκεκριμένα τον σκοπό αποδοτικής χρήσης της χωρητικότητας.
- 69 Από τις παραπάνω σκέψεις προκύπτει ότι η δεύτερη αιτίαση που διατυπώνει η Επιτροπή προς στήριξη της προσφυγής της πρέπει να γίνει δεκτή.

*Επί της πέμπτης αιτίασης: παράβαση των άρθρων 13, παράγραφος 2, και 14, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14*

#### Επιχειρήματα των διαδίκων

- 70 Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι η προτεραιότητα που προβλέπει σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας της υποδομής το άρθρο 11, στοιχείο b, σημείο 1, της υπουργικής απόφασης 897/2005 (στο εξής: πρώτη προτεραιότητα κατανομής) αντιβαίνει στο άρθρο 14, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14, καθόσον παρέχει στον Υπουργό Δημοσίων Έργων και Μεταφορών διακριτική ευχέρεια, ενώ το εν λόγω άρθρο 14 προβλέπει ότι πρέπει να ορίζονται οι εκάστοτε κανόνες κατανομής χωρητικότητας.
- 71 Η Επιτροπή υποστηρίζει επίσης ότι η προτεραιότητα κατανομής της χωρητικότητας της υποδομής την οποία προβλέπει το άρθρο 11, στοιχείο b, σημείο 4, της εν λόγω υπουργικής απόφασης (στο εξής: τέταρτη προτεραιότητα κατανομής) αντιβαίνει, πρώτον, στο άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14, για τον λόγο ότι μπορεί να έχει στην πράξη ως αποτέλεσμα να παρέχεται σε σιδηροδρομική επιχείρηση το δικαίωμα χρήσης ενός χρονοδιαδρόμου επ' αόριστο, πράγμα που θα ήταν αντίθετο προς την πρακτική αποτελεσματικότητα της απαγόρευσης που επιβάλλεται με το εν λόγω άρθρο της οδηγίας, σύμφωνα με το οποίο το δικαίωμα χρήσης συγκεκριμένου χρονοδιαδρόμου δεν μπορεί να παρέχεται για διάρκεια μεγαλύτερη της διάρκειας μιας μόνο περιόδου του πίνακα δρομολογίων.
- 72 Δεύτερον, η Επιτροπή εκτιμά ότι η τέταρτη προτεραιότητα κατανομής δεν είναι σύμφωνη με το άρθρο 14, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14, για τον λόγο ότι θα μπορούσε στην πράξη αφενός να εμποδίζει τους νεοεισερχόμενους στην αγορά επιχειρηματίες, που είναι συνήθως επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη και όχι στην Ισπανία, να έχουν πρόσβαση σε ελκυστικότερους χρονοδιαδρόμους και αφετέρου να διατηρεί τα πλεονεκτήματα των συνήθων χρηστών, που είναι συνήθως ισπανικές επιχειρήσεις, πράγμα που συνιστά δυσμενή διάκριση.
- 73 Το Βασίλειο της Ισπανίας αμφισβητεί ότι η πρώτη προτεραιότητα κατανομής αντιβαίνει στο άρθρο 14, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14. Συγκεκριμένα, το κριτήριο κατανομής που προβλέπεται στο άρθρο αυτό παρέχει τη δυνατότητα να δίδεται προτεραιότητα, εφόσον συντρέχουν ειδικές ή εξαιρετικές περιστάσεις, σε άλλου είδους υπηρεσίες και όχι στις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών, ώστε να αποφεύγεται το ενδεχόμενο κορεσμού του σιδηροδρομικού δικτύου. Το Βασίλειο της Ισπανίας διευκρινίζει ότι από τότε που άρχισε να ισχύει η υπουργική απόφαση 897/2005 ο Υπουργός Δημοσίων Έργων και Μεταφορών δεν έχει κάνει ποτέ χρήση της δυνατότητας αυτής, πράγμα που αποδεικνύει ότι δεν έχει επ' αυτού καμία διακριτική εξουσία.
- 74 Το εν λόγω κράτος μέλος αμφισβητεί επίσης ότι η τέταρτη προτεραιότητα κατανομής αντιβαίνει στα άρθρα 13, παράγραφος 2, και 14, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14.



- 75 Το Βασίλειο της Ισπανίας υποστηρίζει συγκεκριμένα ότι το κριτήριο που προβλέπεται στο άρθρο 11, στοιχείο b, σημείο 4, της εν λόγω υπουργικής απόφασης αποτελεί ένα απλώς από τα κριτήρια που εφαρμόζονται για την κατανομή της χωρητικότητας, όταν η χωρητικότητα δεν επαρκεί ή έχουν υποβληθεί για τον ίδιο χρονοδιάδρομο περισσότερες από μία αιτήσεις. Κατά το εν λόγω κράτος μέλος, το κριτήριο αυτό συνεπάγεται μια λογική και δίκαιη διάκριση στις περιπτώσεις στις οποίες είναι εύλογο να λαμβάνεται υπόψη η κατά το παρελθόν πραγματική χρήση της χωρητικότητας από τους επιχειρηματίες, προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού δικτύου.
- 76 Το Βασίλειο της Ισπανίας παραπέμπει στο άρθρο 22, παράγραφος 4, της οδηγίας 2001/14, κατά το οποίο, σε περίπτωση κορεσμένης χωρητικότητας της υποδομής, τα κριτήρια προτεραιότητας λαμβάνουν υπόψη τη σημασία μιας υπηρεσίας για το κοινωνικό σύνολο σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία, η οποία επομένως πρέπει να αποκλείεται.
- 77 Κατά το ίδιο αυτό κράτος μέλος, το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14 δεν επιβάλλει καμία απόλυτη απαγόρευση χορήγησης σε μια επιχείρηση ενός χρονοδιαδρόμου επ' αόριστο. Η ορθότητα της ερμηνείας αυτής επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι η εν λόγω διάταξη προβλέπει, στο δεύτερο εδάφιο, τη δυνατότητα σύναψης συμφωνιών-πλαisiών για τη χρήση της χωρητικότητας στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή για χρονική περίοδο μεγαλύτερη από μία μόνο περίοδο του πίνακα δρομολογίων.
- 78 Με το υπόμνημα απάντησης η Επιτροπή ισχυρίζεται, όσον αφορά την πρώτη προτεραιότητα κατανομής, ότι το άρθρο 11, στοιχείο b, σημείο 1, της υπουργικής απόφασης 897/2005 δεν αναφέρει πουθενά τη συνδρομή εξαιρετικών ή ειδικών περιστάσεων, για τις οποίες κάνει λόγο το Βασίλειο της Ισπανίας. Η Επιτροπή προσθέτει ότι η ύπαρξη και μόνο της πρώτης προτεραιότητας συνιστά αιτία νομικής αβεβαιότητας για τις επιχειρήσεις.
- 79 Σχετικά με την τέταρτη προτεραιότητα κατανομής, η Επιτροπή τονίζει ότι το άρθρο 12 της οδηγίας 2001/14 προβλέπει ρητά τη δυνατότητα των διαχειριστών της υποδομής να επιβάλλουν τέλη κράτησης, με σκοπό την όσο το δυνατόν αποδοτικότερη εκμετάλλευση του συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών.
- 80 Το θεσμικό αυτό όργανο διευκρινίζει ότι το άρθρο 22 της οδηγίας 2001/14 έχει εφαρμογή μόνο στην περίπτωση κορεσμού της υποδομής, ενώ το άρθρο 11, στοιχείο b, σημείο 4, της υπουργικής απόφασης 897/2005 έχει εφαρμογή όχι μόνο στην περίπτωση αυτή, αλλά και στη γενικότερη περίπτωση στην οποία για τον ίδιο χρονοδιάδρομο έχουν υποβληθεί περισσότερες από μία αιτήσεις. Εν πάση περιπτώσει, καμία από τις διατάξεις του εν λόγω άρθρου 22 δεν επιτρέπει στα κράτη μέλη να θεσπίζουν κριτήρια όπως το κριτήριο κατά του οποίου βάλλει η υπό εξέταση αίτηση.
- 81 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14 δυνατότητα σύναψης συμφωνιών-πλαisiών συνιστά εξαίρεση από τον γενικό κανόνα και η άσκηση της δυνατότητας αυτής υπόκειται στις προϋποθέσεις του άρθρου 17 της οδηγίας 2001/14.
- 82 Με το υπόμνημα ανταπάντησης, το Βασίλειο της Ισπανίας ισχυρίζεται, όσον αφορά την πρώτη προτεραιότητα κατανομής, ότι το άρθρο 14, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14 δεν αναφέρει μεν ρητά την περίπτωση κατά την οποία επιβάλλεται, λόγω συνδρομής εξαιρετικών περιστάσεων, η μεταβολή των προκαθορισμένων προτεραιοτήτων, αλλά ούτε απαγορεύει στον αρμόδιο φορέα να λαμβάνει υπόψη την περίπτωση αυτή.
- 83 Όσον αφορά την τέταρτη προτεραιότητα κατανομής, το εν λόγω κράτος μέλος εκτιμά ότι, αν κατά την εξέταση της κατά το παρελθόν χρήσης λαμβάνονταν υπόψη οι παρόμοιοι χρονοδιάδρομοι, αυτό θα ήταν ένα πρόσθετο στοιχείο νομικής αβεβαιότητας, αφού δεν δίδεται κανείς ορισμός στην ομοιότητα αυτή.



## Εκτίμηση του Δικαστηρίου

- 84 Πρώτον, όσον αφορά την επιχειρηματολογία της Επιτροπής σχετικά με το μη συμβατό της πρώτης προτεραιότητας κατανομής με το άρθρο 14, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14, υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 11, στοιχείο b, σημείο 1, της υπουργικής απόφασης 897/2005 προβλέπει ότι, αν για τον ίδιο χρονοδιάδρομο έχουν υποβληθεί περισσότερες από μία αιτήσεις ή αν το δίκτυο είναι κορεσμένο, ο Υπουργός Δημοσίων Έργων και Μεταφορών μπορεί να καθορίζει προτεραιότητες κατανομής για τους διάφορους τύπους υπηρεσιών σε κάθε γραμμή, λαμβάνοντας υπόψη ιδιαίτερα τις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών.
- 85 Το άρθρο 14, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14 προβλέπει ρητά ότι τα κράτη μέλη έχουν την υποχρέωση να ορίζουν τους εκάστοτε κανόνες κατανομής χωρητικότητας. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης, σύμφωνα με την ίδια αυτή διάταξη, να καθιερώνουν πλαίσιο για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, σεβόμενα πάντως τη διαχειριστική ανεξαρτησία, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 91/440.
- 86 Επισημαίνεται ότι, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 13 της οδηγίας 2001/14, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να λαμβάνουν σαφείς και πλήρεις ενδείξεις από τα συστήματα κατανομής της χωρητικότητας, οι οποίες να τις οδηγούν στη λήψη ορθολογικών αποφάσεων.
- 87 Κατά συνέπεια, όπως τόνισε και ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 91 των προτάσεών του, οι κανόνες κατανομής χωρητικότητας στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 14, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14 δεν έχουν την έννοια ότι παρέχουν στον Υπουργό Δημοσίων Έργων και Μεταφορών διακριτική ευχέρεια ενόψει της κατανομής της χωρητικότητας της υποδομής.
- 88 Η ορθότητα της παραπάνω διαπίστωσης επιβεβαιώνεται από το άρθρο 20, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14, το οποίο ορίζει ότι μόνο ο διαχειριστής της υποδομής μπορεί να δίδει προτεραιότητα σε ορισμένες υπηρεσίες, αλλά μόνο στις περιπτώσεις που προβλέπονται στα άρθρα 22 και 24 της εν λόγω οδηγίας, τα οποία αφορούν την κορεσμένη χωρητικότητα υποδομής και την εξειδικευμένη υποδομή αντίστοιχα.
- 89 Επομένως, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι το άρθρο 11, στοιχείο b, σημείο 1, της υπουργικής απόφασης 897/2005 τηρεί την απαίτηση του άρθρου 14, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14 ότι πρέπει να ορίζονται οι εκάστοτε κανόνες κατανομής χωρητικότητας.
- 90 Η ορθότητα της διαπίστωσης αυτής δεν κλονίζεται από την ερμηνεία που δίδει το Βασίλειο της Ισπανίας στην πρώτη προτεραιότητα κατανομής, ότι δηλαδή παρέχεται η δυνατότητα να δίδεται προτεραιότητα, εφόσον συντρέχουν ειδικές ή εξαιρετικές περιστάσεις, σε άλλου είδους υπηρεσίες και όχι στις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών. Πράγματι, το άρθρο 11, στοιχείο b, σημείο 1, της υπουργικής απόφασης 897/2005 δεν αναφέρει καθόλου τη συνδρομή «ειδικών ή εξαιρετικών περιστάσεων», καθόσον το μόνο κριτήριο του οποίου γίνεται μνεία στη διάταξη αυτή είναι η υποχρέωση να λαμβάνονται υπόψη ιδιαίτερα οι υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών. Ομοίως, το γεγονός ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων και Μεταφορών δεν έχει εφαρμόσει ποτέ τη διάταξη αυτή δεν αναιρεί τη δυνατότητά του να καθορίσει πρόσθετες προτεραιότητες, κατ' εφαρμογή της εν λόγω διάταξης, εφόσον το κρίνει αναγκαίο. Η ύπαρξη και μόνο αυτής της πρώτης προτεραιότητας κατανομής αποτελεί, καθαυτή, πηγή νομικής αβεβαιότητας για τις επιχειρήσεις, όπως άλλωστε επισημαίνει η Επιτροπή, και δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι είναι σύμφωνη με την απαίτηση του άρθρου 14, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14.
- 91 Δεύτερον, όσον αφορά τον ισχυρισμό ότι η τέταρτη προτεραιότητα κατανομής δεν είναι σύμφωνη με το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14, υπενθυμίζεται ότι, δυνάμει του πρώτου εδαφίου της διάταξης αυτής, η μέγιστη διάρκεια χρήσης συγκεκριμένης χωρητικότητας υποδομής με τη μορφή σιδηροδρομικής διαδρομής αντιστοιχεί σε μία και μόνο περίοδο ισχύος του πίνακα δρομολογίων. Το δεύτερο εδάφιο της ίδιας αυτής διάταξης προβλέπει ότι μια σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να

χρησιμοποιεί, βάσει συμφωνίας-πλαisiού, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 17 της εν λόγω οδηγίας, τη χωρητικότητα της σιδηροδρομικής υποδομής για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από μία μόνο περίοδο ισχύος του πίνακα δρομολογίων.

- 92 Όπως προκύπτει ιδίως από την αιτιολογική σκέψη 11 της οδηγίας 2001/14, ένας από τους σκοπούς της οδηγίας είναι η διασφάλιση ισότιμης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Με δεδομένο τον σκοπό αυτό, πρέπει να γίνει δεκτό ότι με την προβλεπόμενη στο άρθρο 13, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας αυτής απαγόρευση χρήσης της χωρητικότητας της υποδομής για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από την περίοδο ισχύος του πίνακα δρομολογίων επιδιώκεται η αποφυγή του ενδεχομένου να έχει μια επιχείρηση το δικαίωμα χρήσης ενός χρονοδιαδρόμου επ' αόριστο. Το δεύτερο εδάφιο της ίδιας αυτής παραγράφου επιτρέπει πάντως μια εξαίρεση από την απαγόρευση αυτή, εφόσον έχει συναφθεί μεταξύ του διαχειριστή της υποδομής και της σιδηροδρομικής επιχείρησης συμφωνία-πλαisiο, σύμφωνα με το άρθρο 17 της ίδιας αυτής οδηγίας.
- 93 Στο σημείο αυτό επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η εφαρμοστέα ισπανική νομοθεσία, δηλαδή το άρθρο 11, στοιχείο b, σημείο 1, της υπουργικής απόφασης 897/2005, προβλέπει ότι, αν για τον ίδιο χρονοδιάδρομο έχουν υποβληθεί περισσότερες από μία αιτήσεις ή αν το δίκτυο είναι κορεσμένο, λαμβάνονται υπόψη η παραχώρηση και η ουσιαστική χρησιμοποίηση από τον αιτούντα, κατά τη διάρκεια ισχύος προγενέστερων πινάκων δρομολογίων, των χρονοδιαδρόμων που ζητεί να του παραχωρηθούν, χωρίς να επιβάλλεται ως προϋπόθεση η σύναψη συμφωνίας-πλαisiού.
- 94 Εξάλλου, όσον αφορά το επιχείρημα της Επιτροπής ότι η τέταρτη προτεραιότητα κατανομής οδηγεί σε διακρίσεις, υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 14, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14 ορίζει ότι ο διαχειριστής της υποδομής εξασφαλίζει ειδικότερα ότι η χωρητικότητα της υποδομής κατανέμεται σε δίκαιη και χωρίς διακρίσεις βάση και σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης.
- 95 Στο σημείο αυτό επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, όπως άλλωστε ομολογεί και το ίδιο το Βασίλειο της Ισπανίας, το κριτήριο της πραγματικής χρήσης του δικτύου, χρησιμοποιούμενο ως κριτήριο για την κατανομή της χωρητικότητας της υποδομής, δημιουργεί διακρίσεις, διότι οδηγεί, στην περίπτωση που για τον ίδιο χρονοδιάδρομο έχουν υποβληθεί περισσότερες από μία αιτήσεις ή που το δίκτυο είναι κορεσμένο, στη διατήρηση των πλεονεκτημάτων που έχουν οι συνήθεις χρήστες και στην παρεμπόδιση της πρόσβασης των νεοεισερχόμενων στην αγορά επιχειρηματιών στους πιο ελκυστικούς χρονοδιαδρόμους.
- 96 Το εν λόγω κράτος μέλος προβάλλει ως δικαιολογητικό λόγο των διακρίσεων αυτών τον σκοπό διασφάλισης της αποδοτικότερης εκμετάλλευσης της υποδομής.
- 97 Ακόμη όμως και αν υποθεθεί ότι ο σκοπός αυτός θα μπορούσε να αποτελεί δικαιολογητικό λόγο για τις διακρίσεις που δημιουργεί η τέταρτη προτεραιότητα κατανομής, αρκεί να τονιστεί ότι, για την επίτευξη του σκοπού αυτού, δεν είναι σε καμία περίπτωση απαραίτητο να δημιουργεί το επίμαχο μέτρο διακρίσεις μεταξύ των χρηστών του δικτύου ή να παρεμποδίζει την πρόσβαση των νεοεισερχόμενων στην αγορά επιχειρηματιών στο δίκτυο αυτό.
- 98 Πράγματι, η οδηγία 2001/14 περιέχει ειδικές διατάξεις για την παροχή κινήτρων για την αποδοτική χρήση της χωρητικότητας της υποδομής, με παράλληλη διασφάλιση της δίκαιης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στο σιδηροδρομικό δίκτυο, πράγμα που άλλωστε τόνισε και ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 97 των προτάσεων του. Για παράδειγμα, το άρθρο 27, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής προβλέπει τη δυνατότητα του διαχειριστή της υποδομής να καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους θα λαμβάνει υπόψη τα προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης σιδηροδρομικών διαδρομών κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων στο πλαίσιο της διαδικασίας κατανομής της χωρητικότητας. Ομοίως, το άρθρο 12 της ίδιας οδηγίας ορίζει ότι ο διαχειριστής της υποδομής μπορεί να εισπράττει τέλος κράτησης για τη χωρητικότητα που έχει ζητηθεί, αλλά δεν χρησιμοποιείται, ώστε να παρέχεται κίνητρο για την αποδοτική χρήση της χωρητικότητας της υποδομής.

- 99 Ομοίως, ως δικαιολογητικός λόγος για τις διακρίσεις που δημιουργεί η τέταρτη προτεραιότητα κατανομής δεν μπορεί να προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι η προτεραιότητα αυτή είναι σύμφωνη με το άρθρο 22, παράγραφος 4, της οδηγίας 2001/14, κατά το οποίο, σε περίπτωση κορεσμένης υποδομής, τα κριτήρια προτεραιότητας λαμβάνουν υπόψη την κοινωνική σημασία της υπηρεσίας σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία, η οποία πρέπει συνεπεία τούτου να αποκλειστεί. Συγκεκριμένα, αρκεί να τονιστεί συναφώς ότι η διάταξη αυτή δεν προβλέπει κανένα κριτήριο κατανομής όπως αυτό που προβλέπει η τέταρτη προτεραιότητα κατανομής, αφού, κατά το δεύτερο εδάφιο της εν λόγω διάταξης, η κατανομή της χωρητικότητας της υποδομής πρέπει, σε περίπτωση κορεσμένης υποδομής, να πραγματοποιείται «υπό αμερόληπτους όρους».
- 100 Από τις παραπάνω σκέψεις προκύπτει ότι η πέμπτη αιτίαση που διατυπώνεται προς στήριξη της υπό κρίση προσφυγής πρέπει να γίνει δεκτή. Επομένως, πρέπει να γίνει δεκτή η προσφυγή της Επιτροπής στο σύνολό της.
- 101 Κατά συνέπεια, διαπιστώνεται ότι το Βασίλειο της Ισπανίας, μη θεσπίζοντας τα αναγκαία νομοθετικά, κανονιστικά και διοικητικά μέτρα για να συμμορφωθεί με τα άρθρα 4, παράγραφος 1, 11, 13, παράγραφος 2, και 14, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τις διατάξεις αυτές.

### **Επί των δικαστικών εξόδων**

- 102 Κατά το άρθρο 138, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η Επιτροπή έχει ζητήσει την καταδίκη του Βασιλείου της Ισπανίας στα δικαστικά έξοδα και ότι το κράτος αυτό ηττήθηκε, το Βασίλειο της Ισπανίας πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα. Σύμφωνα με το άρθρο 140, παράγραφος 1, του ίδιου αυτού κανονισμού, η Τσεχική Δημοκρατία και η Γαλλική Δημοκρατία, οι οποίες παρενέβησαν στη δίκη, θα φέρουν τα έξοδά τους.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφασίζει:

- 1) Το Βασίλειο της Ισπανίας, μη θεσπίζοντας τα αναγκαία νομοθετικά, κανονιστικά και διοικητικά μέτρα για να συμμορφωθεί με τα άρθρα 4, παράγραφος 1, 11, 13, παράγραφος 2, και 14, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 2007/58/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τις διατάξεις αυτές.
- 2) Καταδικάζει το Βασίλειο της Ισπανίας στα δικαστικά έξοδα.
- 3) Η Τσεχική Δημοκρατία και η Γαλλική Δημοκρατία φέρουν τα έξοδά τους.

(υπογραφές)