



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δέκατο τμήμα)

της 12ης Νοεμβρίου 2020\*

«Παράβαση κράτους μέλους – Οδηγία 2007/59/ΕΚ – Πιστοποίηση των μηχανοδηγών – Άρθρο 3, στοιχείο α' – Αρμόδια εθνική αρχή – Οδηγία 2004/49/ΕΚ – Άρθρο 16, παράγραφος 1 – Αρχή ασφαλείας – Ορισμός περισσότερων από μίας αρχών»

Στην υπόθεση C-796/19,

με αντικείμενο προσφυγή λόγω παραβάσεως δυνάμει του άρθρου 258 ΣΛΕΕ, η οποία ασκήθηκε στις 29 Οκτωβρίου 2019,

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή**, εκπροσωπούμενη από τον W. Mölls και την C. Vrignon,

προσφεύγουσα,

κατά

**Δημοκρατίας της Αυστρίας**, εκπροσωπούμενης από την J. Schmoll και τον A. Posch,

καθής,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δέκατο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. Pešič (εισηγητή), πρόεδρο τμήματος, K. Λυκούργο και I. Jarukaitis, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Campos Sánchez-Bordona

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

\* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

## Απόφαση

- 1 Με την προσφυγή της η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο να διαπιστώσει ότι η Δημοκρατία της Αυστρίας, ορίζοντας ως «αρμόδια αρχή» για τους σκοπούς της οδηγίας 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας (ΕΕ 2007, L 315, σ. 51), αρχή διαφορετική από την αρχή ασφαλείας του άρθρου 16 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (Οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) (ΕΕ 2004, L 164, σ. 44, και διορθωτικό ΕΕ 2004, L 220, σ. 16), παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 3, στοιχείο α', της οδηγίας 2007/59.

### Το νομικό πλαίσιο

#### *Το δίκαιο της Ένωσης*

#### *Η οδηγία 2004/49*

- 2 Οι αιτιολογικές σκέψεις 13 και 22 της οδηγίας 2004/49 έχουν ως εξής:

«(13) Κατά την εκτέλεση των αρμοδιοτήτων τους και την εκπλήρωση των καθηκόντων τους, οι διαχειριστές της υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να εφαρμόζουν ένα σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας, να πληρούν τις κοινοτικές απαιτήσεις και να συμπεριλαμβάνουν κοινά στοιχεία. Οι πληροφορίες για την ασφάλεια και την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφαλείας, θα πρέπει να υποβάλλονται στην αρχή για την ασφάλεια του οικείου κράτους μέλους.

[...]

(22) Στο πλαίσιο του νέου κοινού ρυθμιστικού πλαισίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, θα πρέπει να δημιουργηθούν εθνικές αρχές σε όλα τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση και την εποπτεία της ασφαλείας των σιδηροδρόμων. Προκειμένου να διευκολυνθεί η συνεργασία τους σε κοινοτικό επίπεδο, θα πρέπει να ανατεθούν στις αρχές αυτές τα ίδια ελάχιστα καθήκοντα και αρμοδιότητες. Είναι ανάγκη να εξασφαλισθεί στις αρμόδιες για την ασφάλεια εθνικές αρχές ασφαλείας υψηλός βαθμός ανεξαρτησίας. Θα πρέπει να εκτελούν τα καθήκοντά τους με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, ούτως ώστε να συμβάλλουν στη δημιουργία ενός ενιαίου κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, και να συνεργάζονται με στόχο τον συντονισμό των κριτηρίων που χρησιμοποιούν για τη λήψη των αποφάσεων, ιδίως όσον αφορά την πιστοποίηση της ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκτελούν διεθνείς μεταφορές.»

- 3 Κατά το άρθρο 1 της οδηγίας 2004/49, σκοπός της οδηγίας αυτής «είναι να εξασφαλίσει την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ασφάλειας των κοινοτικών σιδηροδρόμων, καθώς και της πρόσβασης στην αγορά όσων παρέχουν σιδηροδρομικές υπηρεσίες:

[...]

δ) απαιτώντας τη συγκρότηση, σε κάθε κράτος μέλος, αρχής ασφάλειας και φορέα διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων·

[...]».

- 4 Το άρθρο 3 της οδηγίας αυτής, το οποίο επιγράφεται «Ορισμοί», προβλέπει τα εξής:

«Για το σκοπό της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

[...]

ζ) “αρχή για την ασφάλεια” ο εθνικός φορέας που αναλαμβάνει τα καθήκοντα που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων σύμφωνα με την παρούσα οδηγία ή κάθε οργανισμός δύο κρατών μελών στον οποίο τα κράτη μέλη έχουν αναθέσει τα καθήκοντα αυτά ώστε να εξασφαλίζεται ένα ενιαίο καθεστώς ασφαλείας για την εξειδικευμένη διαμεθοριακή υποδομή·

[...]».

- 5 Το άρθρο 9, παράγραφος 4, της εν λόγω οδηγίας προβλέπει τα εξής:

«Όλοι οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποβάλλουν ετησίως στην αρμόδια για την ασφάλεια αρχή, πριν από τις 30 Ιουνίου, ετήσια έκθεση ασφάλειας για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει:

α) πληροφορίες για την επίτευξη των στόχων [του διαχειριστή ή της επιχείρησης] στον τομέα της ασφάλειας και για τα αποτελέσματα των προγραμμάτων ασφάλειας·

β) την κατάρτιση των εθνικών δεικτών ασφάλειας και των [κοινών δεικτών ασφάλειας (ΚΔΑ)] που ορίζονται στο παράρτημα I, εφόσον είναι συναφείς με την επιχείρηση που υποβάλλει την έκθεση·

γ) τα αποτελέσματα του εσωτερικού ελέγχου ασφάλειας·

δ) παρατηρήσεις για ανεπάρκειες και δυσλειτουργίες των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της διαχείρισης της υποδομής που ενδέχεται να ενδιαφέρουν την αρμόδια για την ασφάλεια αρχή.»

- 6 Το άρθρο 10, παράγραφοι 3 και 4, της ίδιας οδηγίας έχει ως εξής:

«3. Η αρχή για την ασφάλεια του κράτους μέλους στο οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση άρχισε να ασκεί τις δραστηριότητές της, χορηγεί την πιστοποίηση σύμφωνα με την παράγραφο 2.

Η πιστοποίηση που χορηγείται σύμφωνα με την παράγραφο 2, πρέπει να καθορίζει το είδος και την έκταση των καλυπτόμενων σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων. Η πιστοποίηση που

χορηγείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο α), πρέπει να ισχύει σε όλη την Κοινότητα για ισοδύναμες δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών.

4. Η αρχή για την ασφάλεια του κράτους μέλους στο οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση σκοπεύει να εκτελέσει συμπληρωματικές υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών χορηγεί τη συμπληρωματική εθνική πιστοποίηση που απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο β).»

- 7 Το άρθρο 16 της οδηγίας 2004/49, το οποίο επιγράφεται «Καθήκοντα», στην παράγραφο 1 ορίζει τα εξής:

«Κάθε κράτος μέλος θεσπίζει μία αρχή για την ασφάλεια. Η εν λόγω αρχή μπορεί να είναι το Υπουργείο που είναι υπεύθυνο για θέματα μεταφορών και είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα και φορέα προμηθειών.»

- 8 Στην παράγραφο 2 του άρθρου 16 απαριθμούνται τα ελάχιστα καθήκοντα που ανατίθενται στην αρχή για την ασφάλεια της παραγράφου 1 του ίδιου άρθρου.

- 9 Το άρθρο 18 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο επιγράφεται «Ετήσια έκθεση», προβλέπει τα εξής:

«Η αρχή για την ασφάλεια δημοσιεύει σε ετήσια βάση έκθεση για τις δραστηριότητές της του προηγούμενου έτους και την αποστέλλει στον [Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης] ως την 30ή Σεπτεμβρίου το αργότερο. Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες για:

α) την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης μιας συγκεντρωτικής κατάστασης σε επίπεδο κράτους μέλους για τους ΚΔΑ που καθορίζονται στο παράρτημα I·

[...].»

- 10 Το άρθρο 25 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Συστάσεις ασφάλειας», στις παραγράφους 2 και 3 ορίζει τα εξής:

«2. Οι συστάσεις απευθύνονται στην αρχή για την ασφάλεια και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, σε άλλους φορείς ή αρχές του κράτους μέλους ή άλλων κρατών μελών. Τα κράτη μέλη και οι αρχές τους για την ασφάλεια λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από τους φορείς διερεύνησης λαμβάνονται δεόντως υπόψη και, οσάκις ενδείκνυται, ακολουθούνται από τις δέουσες ενέργειες.

3. Η αρχή για την ασφάλεια, καθώς και άλλες αρχές ή φορείς ή, οσάκις ενδείκνυται, άλλα κράτη μέλη αποδέκτες των συστάσεων, ενημερώνουν τουλάχιστον ετησίως τον φορέα διερεύνησης για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται σε συνέχεια της σύστασης.»

- 11 Το παράρτημα I της ίδιας οδηγίας απαριθμεί τους κοινούς δείκτες ασφάλειας που πρέπει να αναφέρονται από τις αρχές ασφαλείας στην Επιτροπή.

## Η οδηγία 2007/59

12 Οι αιτιολογικές σκέψεις 17 και 19 της οδηγίας 2007/59 έχουν ως εξής:

«(17) Για να εξασφαλισθούν η απαραίτητη ομοιομορφία και διαφάνεια, η Κοινότητα θα πρέπει να θεσπίσει ενιαίο πρότυπο πιστοποίησης, αναγνωρισμένο από όλα τα κράτη μέλη, το οποίο θα πιστοποιεί τόσο τη συμμόρφωση των μηχανοδηγών με ορισμένες στοιχειώδεις απαιτήσεις όσο και τα επαγγελματικά προσόντα και τις γλωσσικές τους ικανότητες, αφήνοντας στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών την αρμοδιότητα για την έκδοση της άδειας και στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και στους διαχειριστές υποδομής την αρμοδιότητα για την έκδοση του εναρμονισμένου συμπληρωματικού πιστοποιητικού.

[...]

(19) Όλες οι πληροφορίες που περιέχονται στην άδεια, το εναρμονισμένο συμπληρωματικό πιστοποιητικό και τα μητρώα αδειών και εναρμονισμένων συμπληρωματικών πιστοποιητικών θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από τις αρχές ασφαλείας για να διευκολυνθεί η αξιολόγηση της πιστοποίησης του προσωπικού την οποία προβλέπουν τα άρθρα 10 και 11 της οδηγίας 2004/49/EK και για να επιταχυνθεί η έκδοση των πιστοποιητικών ασφαλείας σύμφωνα με τα άρθρα αυτά.»

13 Το άρθρο 1 της οδηγίας 2007/59 ορίζει τα εξής:

«Η παρούσα οδηγία καθορίζει τις προϋποθέσεις και τις διαδικασίες πιστοποίησης των μηχανοδηγών οι οποίοι οδηγούν μηχανές έλξης και συρμούς στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας. Η παρούσα οδηγία καθορίζει επίσης τα καθήκοντα που αναλαμβάνουν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, οι μηχανοδηγοί και οι υπόλοιποι ενδιαφερόμενοι φορείς του τομέα, ιδίως οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και τα εκπαιδευτικά κέντρα.»

14 Το άρθρο 3 της οδηγίας αυτής, το οποίο επιγράφεται «Ορισμοί», προβλέπει τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

α) “αρμόδια αρχή”: η αρχή ασφαλείας του άρθρου 16 της οδηγίας 2004/49/EK·

[...].»

15 Το άρθρο 5 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο επιγράφεται «Μέτρα κατά της απάτης», προβλέπει τα εξής:

«Οι αρμόδιες αρχές και οι εκδίδοντες οργανισμοί μεριμνούν για να αποφεύγονται οι κίνδυνοι πλαστογράφησης των αδειών και των πιστοποιητικών και παραποίησης των μητρώων του άρθρου 22.»

16 Το άρθρο 19 της οδηγίας 2007/59, το οποίο επιγράφεται «Καθήκοντα της αρμόδιας αρχής», στην παράγραφο 1 προβλέπει τα εξής:

«Η αρμόδια αρχή εκτελεί με διαφάνεια και αμεροληψία τα εξής καθήκοντα:

α) έκδοση και ανανέωση αδειών, και χορήγηση αντιγράφων, όπως προβλέπουν τα άρθρα 6 και 14·

β) διεξαγωγή περιοδικών εξετάσεων ή/και δοκιμασιών όπως προβλέπει το άρθρο 16 παράγραφος 1·

γ) αναστολή και ανάκληση αδειών και ειδοποίηση του εκδίδοντος οργανισμού για τις αιτιολογημένες αιτήσεις αναστολής πιστοποιητικών, όπως προβλέπει το άρθρο 29·

[...]».

- 17 Το άρθρο 22 της ίδιας οδηγίας παραθέτει διάφορες υποχρεώσεις τις οποίες πρέπει να εκπληρώνουν οι αρμόδιες αρχές, σχετικά με μητρώα και ανταλλαγή δεδομένων.

### ***Το αυστριακό δίκαιο***

- 18 Με τον Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (ομοσπονδιακό νόμο περί σιδηροδρόμων, σιδηροδρομικών οχημάτων και κυκλοφορίας των σιδηροδρομικών αμαξοστοιχιών) (BGBl. 60/1957), όπως έχει τροποποιηθεί (στο εξής: Eisenbahngesetz 1957), τα καθήκοντα της αρχής ασφαλείας, κατά την έννοια του άρθρου 16 της οδηγίας 2004/49, ανατέθηκαν, κατ' αρχήν, στον ομοσπονδιακό Υπουργό Μεταφορών, Καινοτομίας και Τεχνολογίας (στο εξής: Υπουργός).

- 19 Το άρθρο 130 του Eisenbahngesetz 1957, το οποίο περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο 9 του νόμου αυτού, σχετικά με τους «μηχανοδηγούς», θεσπίζει παρέκκλιση σχετικά με την αρμοδιότητα επί ζητημάτων που αφορούν τους μηχανοδηγούς. Το εν λόγω άρθρο έχει ως εξής:

«(1) Αρμόδια για τη χορήγηση άδειας, την επικαιροποίηση των στοιχείων, την ανανέωση και τη χορήγηση αντιγράφου της άδειας, καθώς και για την ανάκληση και την αναστολή της άδειας είναι η Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH. Η Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH εφαρμόζει τον [Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (γενικό νόμο διοικητικής διαδικασίας του 1991) (BGBl. 51/1991), όπως έχει τροποποιηθεί], στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας.

(2) Ο [Υπουργός] μπορεί να δίδει οδηγίες στην Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH σχετικά με την εκτέλεση των καθηκόντων της. Για τα ζητήματα της παραγράφου 1, ο [Υπουργός] είναι η εποπτεύουσα αρχή, κατά την έννοια των άρθρων 5 και 68 του γενικού νόμου διοικητικής διαδικασίας του 1991, όπως έχει τροποποιηθεί.»

- 20 Τα άρθρα 3, 4, 6 και 10 του Bundesgesetz über die Errichtung einer Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft (ομοσπονδιακού νόμου περί σύστασης εταιρίας χρηματοδότησης των σιδηροδρομικών υποδομών) (BGBl. 201/1996) έχουν ως εξής:

«Καθήκοντα

Άρθρο 3

1. Στην Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ανατίθενται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα καθήκοντα:

[...]

- 3) η εκτέλεση όλων των αναγκαίων συναλλαγών και δραστηριοτήτων για τη χωρίς διακρίσεις ανάπτυξη και βελτίωση του σιδηροδρομικού τομέα και των νέων σιδηροδρομικών τεχνολογιών στο σιδηροδρομικό δίκτυο, η εκτέλεση όλων των συναφών συναλλαγών και δραστηριοτήτων που συμβάλλουν στη βελτίωση των αποτελεσμάτων της Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, η συμμετοχή στον συντονισμό όλων των μέτρων έρευνας και ανάπτυξης στον σιδηροδρομικό τομέα·
- 4) η εκτέλεση όλων των συναλλαγών και δραστηριοτήτων ενός πιστοποιημένου φορέα ελέγχου (οριζόμενου οργανισμού) στον σιδηροδρομικό τομέα·
- 5) καθήκοντα φορέα χρέωσης, σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 του Eisenbahngesetz 1957, κατόπιν μεταβίβασής τους από επιχείρηση σιδηροδρομικής υποδομής·
- 6) η διαχείριση της επιτροπής εμπειρογνομόνων, σύμφωνα με το άρθρο 48, παράγραφος 4, του Eisenbahngesetz 1957·
- 7) η άσκηση των αρμοδιοτήτων που προβλέπονται στο άρθρο 130 του Eisenbahngesetz 1957·
- 8) η ανάληψη των καθηκόντων που αφορούν τη δημιουργία και τη διαχείριση μητρώων, καθηκόντων που μεταβιβάζονται στη Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH σύμφωνα με τον Eisenbahngesetz 1957 ή με διάταξη εκδοθείσα κατ' εφαρμογήν του νόμου αυτού·

[...].

Διαχείριση των δικαιωμάτων που απορρέουν από τα εταιρικά μερίδια

#### Άρθρο 4

Η διαχείριση των δικαιωμάτων που απορρέουν από τα εταιρικά μερίδια στην Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH γίνεται στο όνομα του ομοσπονδιακού κράτους από τον [Υπουργό]. Αυτός δικαιούται να απευθύνει στην Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH γενικές οδηγίες σχετικά με την εκτέλεση των καθηκόντων της κατά την έννοια του παρόντος ομοσπονδιακού νόμου και να ζητεί ενημέρωση όσον αφορά τη δραστηριότητά της. Το καταστατικό της εταιρίας προβλέπει ότι τα όργανά της υποχρεούνται να ακολουθούν τις οδηγίες αυτές και παρέχουν τις σχετικές πληροφορίες.

[...]

Έξοδα της Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

#### Άρθρο 6

Η διαχείριση της εταιρίας Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH πρέπει να γίνεται κατά τρόπο οικονομικά αποδοτικό, συνετό και σύμφωνο προς τον σκοπό της εταιρίας. Το ομοσπονδιακό κράτος φέρει τις δαπάνες προσωπικού και υλικών της Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, εφόσον οι δαπάνες αυτές προκαλούνται από την εκτέλεση των καθηκόντων που της έχουν ανατεθεί με τον παρόντα ομοσπονδιακό νόμο και δεν μπορούν να καλυφθούν από τρίτους. Προς τούτο, η

Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH οφείλει να καταρτίζει ετήσιο σχέδιο χρηματοδότησης και να λαμβάνει τη σύμφωνη γνώμη του Ομοσπονδιακού Υπουργού Οικονομικών και του [Υπουργού].

[...]

Απαλλαγή από φορολογικές επιβαρύνσεις

Άρθρο 10

1. Η Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH απαλλάσσεται από τους φόρους που προβλέπονται από τους ομοσπονδιακούς νόμους, εξαιρουμένου του φόρου κύκλου εργασιών, τα δικαστικά έξοδα και τα δικαστικά τέλη, καθώς και τους φόρους που συνδέονται με την ομοσπονδιακή διοίκηση, στο μέτρο που οι φόροι και τα έξοδα αυτά προκύπτουν από την εκτέλεση των καθηκόντων που υπέχει η εταιρία αυτή δυνάμει του παρόντος ομοσπονδιακού νόμου.

[...]»

- 21 Το άρθρο 20 του Gesetz über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung (νόμου περί εταιριών περιορισμένης ευθύνης) (RGrBl. 58/1906) έχει ως εξής:

«(1) Κατά την άσκηση της εξουσίας εκπροσώπησης της εταιρίας, οι διαχειριστές υπέχουν έναντι αυτής την υποχρέωση να τηρούν όλους τους περιορισμούς που προβλέπει το καταστατικό, τα πρακτικά των εταίρων ή διαταγή του εποπτικού συμβουλίου δεσμευτική για τους διαχειριστές.

[...]»

### **Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία**

- 22 Με προειδοποιητική επιστολή της 20ής Νοεμβρίου 2015, η Επιτροπή γνωστοποίησε στη Δημοκρατία της Αυστρίας τις αμφιβολίες της ως προς το κατά πόσον είναι συμβατός με τις διατάξεις της οδηγίας 2007/59, και ειδικότερα με το άρθρο 3, στοιχείο α', της οδηγίας αυτής, ο ορισμός ως αρμόδιας αρχής για τους σκοπούς της εν λόγω οδηγίας φορέα διαφορετικού από την κατά το άρθρο 16 της οδηγίας 2004/49 αρμόδια αρχή.
- 23 Με την από 22 Ιανουαρίου 2016 απάντησή της στην εν λόγω προειδοποιητική επιστολή, η Δημοκρατία της Αυστρίας υποστήριξε ότι η επίμαχη ρύθμιση είναι σύμφωνη με το δίκαιο της Ένωσης. Υπογράμμισε, μεταξύ άλλων, ότι, σύμφωνα με την αρχή της θεσμικής αυτονομίας των κρατών μελών, η οδηγία 2007/59 δεν της απαγόρευε να αναθέσει σε ομοσπονδιακό οργανισμό όπως η Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH την εκτέλεση, υπό την εποπτεία του Υπουργού, ορισμένων καθηκόντων της αρμόδιας αρχής, κατά την έννοια της οδηγίας αυτής.
- 24 Στις 28 Απριλίου 2017, η Επιτροπή, κρίνοντας μη ικανοποιητικές τις απαντήσεις του εν λόγω κράτους μέλους, τού απηύθυνε αιτιολογημένη γνώμη, με την οποία ενέμεινε στην αιτίαση που είχε διατυπώσει στην προειδοποιητική επιστολή.



- 25 Η Δημοκρατία της Αυστρίας απάντησε στην αιτιολογημένη γνώμη με έγγραφο της 21ης Ιουνίου 2017. Στο έγγραφο αυτό το εν λόγω κράτος μέλος επανέλαβε, κατ' ουσίαν, τη θέση που είχε διατυπώσει με την από 22 Ιανουαρίου 2016 απάντησή του στην προειδοποιητική επιστολή της Επιτροπής.
- 26 Η Επιτροπή δεν ικανοποιήθηκε από τις απαντήσεις της Δημοκρατίας της Αυστρίας και, για τον λόγο αυτό, άσκησε την υπό κρίση προσφυγή.

## **Επί της προσφυγής**

### ***Επιχειρήματα των διαδίκων***

- 27 Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το άρθρο 3, στοιχείο α', της οδηγίας 2007/59 ορίζει την αρμόδια αρχή για τους σκοπούς της οδηγίας αυτής ως «την αρχή ασφαλείας του άρθρου 16 της οδηγίας 2004/49/EK». Εξ αυτού συνάγει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να αναθέτουν τα καθήκοντα της αρμόδιας αρχής για τους σκοπούς της οδηγίας 2007/59 μόνο στη συγκεκριμένη αρχή και ότι ο εθνικός νομοθέτης δεν είναι ελεύθερος να ορίσει άλλον οργανισμό για τον σκοπό αυτό.
- 28 Μολονότι, όμως, η Δημοκρατία της Αυστρίας όρισε τον Υπουργό ως «αρχή ασφαλείας» για τους σκοπούς της οδηγίας 2004/49, η Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH είναι αυτή που αποτελεί την «αρμόδια αρχή» για τους σκοπούς της οδηγίας 2007/59, συγκεκριμένα δε για την εκπλήρωση των καθηκόντων που έχουν ανατεθεί στην αρχή αυτή και απαριθμούνται στο άρθρο 19, παράγραφος 1, στοιχεία α' έως γ', της τελευταίας αυτής οδηγίας.
- 29 Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή φρονεί ότι η Δημοκρατία της Αυστρίας παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία 2007/59.
- 30 Το εν λόγω θεσμικό όργανο εκτιμά, συναφώς, ότι τα επιχειρήματα που προέβαλε η Δημοκρατία της Αυστρίας για να αποδείξει ότι η μεταφορά της οδηγίας 2007/59 στην εθνική έννομη τάξη ήταν σύμφωνη προς την οδηγία αυτή πρέπει να απορριφθούν.
- 31 Κατά πρώτον, το επιχείρημα ότι το άρθρο 16 της οδηγίας 2004/49 δεν επιβάλλει την ανάθεση των καθηκόντων της αρχής ασφαλείας σε μία και μόνο αρχή δεν μπορεί, κατά την Επιτροπή, να γίνει δεκτό.
- 32 Πρώτον, ο νομοθέτης της Ένωσης, στο άρθρο 1, στοιχείο δ', και στο άρθρο 16, παράγραφος 1, της οδηγίας 2004/49 αναφέρεται στην αρχή ασφαλείας χρησιμοποιώντας ενικό αριθμό. Ομοίως, το άρθρο 3, στοιχείο ζ', της οδηγίας αυτής ορίζει, χρησιμοποιώντας ενικό αριθμό, την «αρχή ασφαλείας» ως τον «εθνικό φορέα» στον οποίο έχουν ανατεθεί καθήκοντα που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, κατά την έννοια της εν λόγω οδηγίας. Το άρθρο 16, παράγραφος 2, της ίδιας οδηγίας κινείται προς την ίδια κατεύθυνση, καθόσον προβλέπει ότι στην «αρχή ασφαλείας» πρέπει να ανατίθενται τα απαριθμούμενα σε αυτό καθήκοντα. Βεβαίως, σε ορισμένες διατάξεις της οδηγίας 2004/49 γίνεται μνεία στις «αρχές ασφαλείας» με τη χρήση πληθυντικού αριθμού. Διαπιστώνεται, όμως, ότι με αυτή τη διατύπωση η οδηγία αναφέρεται συνολικά στις αρχές ασφαλείας όλων των κρατών μελών.
- 33 Δεύτερον, το πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται οι διατάξεις αυτές επιβεβαιώνει, κατά την Επιτροπή, ότι ο ενικός αριθμός επελέγη σκοπίμως από τον νομοθέτη της Ένωσης και ότι δεν υφίσταται κανένα περιθώριο που θα επέτρεπε την κατανομή καθηκόντων σε περισσότερες της μίας αρχές.

Ειδικότερα, το άρθρο 10, παράγραφοι 3 και 4, της οδηγίας 2004/49 συνδέει συστηματικά ένα κράτος μέλος με μία αρχή ασφαλείας. Ομοίως, το άρθρο 25, παράγραφοι 2 και 3, της οδηγίας αυτής διακρίνει «την αρχή για την ασφάλεια» από τους «άλλους φορείς ή αρχές» εκάστου κράτους μέλους. Το ίδιο ισχύει για το άρθρο 18 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο προβλέπει ότι η «αρχή για την ασφάλεια» δημοσιεύει σε ετήσια βάση «έκθεση» για τις δραστηριότητές «της» του προηγούμενου έτους και την αποστέλλει στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η έκθεση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει επισκόπηση της κατάστασης στο οικείο κράτος μέλος.

- 34 Τρίτον, η γραμματική και συστηματική ερμηνεία των επίμαχων διατάξεων πρέπει να λαμβάνει πρωτίστως υπόψη το γράμμα του άρθρου 3, στοιχείο α', της οδηγίας 2007/59, κατά το οποίο η «αρμόδια αρχή» της οδηγίας αυτής πρέπει να είναι «η αρχή ασφαλείας του άρθρου 16 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ» και να στηρίζεται, ως εκ τούτου, κατ' ανάγκην, στην παραδοχή ότι τα απαριθμούμενα στο εν λόγω άρθρο 16 καθήκοντα ασκούνται από μία και μόνο αρχή, η οποία πρέπει να ασκεί επίσης τα καθήκοντα της αρχής ασφαλείας για τους σκοπούς της οδηγίας 2007/59.
- 35 Κατά δεύτερον, όσον αφορά το επιχείρημα της Δημοκρατίας της Αυστρίας ότι το άρθρο 35 της οδηγίας 2009/72/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενεργείας και για την κατάργηση της οδηγίας 2003/54/ΕΚ (ΕΕ 2009, L 211, σ. 55), και το άρθρο 55 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ 2012, L 343, σ. 32), υποχρεώνουν, αντιστοίχως, τα κράτη μέλη να ορίσουν «μία εθνική ρυθμιστική αρχή» και να συστήσουν έναν «μοναδικό εθνικό ρυθμιστικό φορέα», με αποτέλεσμα να πρέπει, a contrario, να γίνει δεκτό ότι η οδηγία 2004/49, η οποία δεν προσδιορίζει με αντίστοιχο τρόπο τη σχετική αρχή, επιτρέπει τον ορισμό περισσότερων αρχών, η Επιτροπή αντιτείνει ότι, δεδομένου ότι οι διατάξεις αυτές αντικατέστησαν προγενέστερες διατάξεις που προέβλεπαν τον ορισμό περισσότερων διακριτών οργάνων και οργανισμών, ήταν αναγκαίο να προκύπτουν σαφώς αυτές οι διαφοροποιήσεις τις οποίες εισήγαγαν τα εν λόγω νομοθετήματα σε σχέση με τις νομικές πράξεις που τροποποιούσαν κατ' αυτόν τον τρόπο.
- 36 Κατά τρίτον, όσον αφορά το επιχείρημα της Δημοκρατίας της Αυστρίας ότι τα κράτη μέλη, ελλείψει ειδικών απαιτήσεων στο δίκαιο της Ένωσης, έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν τους εθνικούς τους κανόνες κατά την εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η οδηγία 2007/59 περιλαμβάνει πράγματι τέτοιες ακριβώς ειδικές απαιτήσεις. Επιπλέον, το γεγονός ότι η Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH είναι εταιρία η οποία έχει συσταθεί απευθείας από την ομοσπονδιακή νομοθεσία, της οποίας τα εταιρικά μερίδια διαχειρίζεται ο Υπουργός και η οποία ασκεί τα καθήκοντά της σε στενή συνεργασία και υπό τον έλεγχο του Υπουργού, υπό την ιδιότητά του ως αρμόδιας σε κεντρικό επίπεδο αρχής ασφαλείας, επιβεβαιώνει την ύπαρξη δύο διακριτών αρχών. Συγκεκριμένα, ο Υπουργός δεν ταυτίζεται με την ίδια την αρχή, αλλά αποτελεί την εποπτεύουσα αρχή, κατά την έννοια των άρθρων 5 και 68 του γενικού νόμου περί διοικητικής διαδικασίας του 1991, όπως αυτός έχει τροποποιηθεί, ήτοι την αρχή η οποία, αφενός, αποφαινεται επί των «συγκρούσεων αρμοδιότητας μεταξύ αρχών» και, αφετέρου, έχει το δικαίωμα να ακυρώνει, να τροποποιεί ή να κηρύσσει άκυρες τις αποφάσεις των αρχών που υπάγονται ιεραρχικά σε αυτήν, σε πολύ περιορισμένες περιπτώσεις. Ως εκ τούτου, κατά την Επιτροπή, επιβάλλεται το συμπέρασμα ότι τέτοιες αρχές αποτελούν «άλλες αρχές».
- 37 Η Δημοκρατία της Αυστρίας αμφισβητεί την προσαπτόμενη παράβαση.

- 38 Εκθέτει, κατά πρώτον, ότι οι οδηγίες 2004/49 και 2007/59 αναφέρονται, χρησιμοποιώντας πληθυντικό αριθμό, στις «αρχές για την ασφάλεια» και στις «αρμόδιες αρχές» των κρατών μελών. Επισημαίνει, συναφώς, ότι το άρθρο 16, παράγραφος 2, της οδηγίας 2004/49 δεν απαγορεύει την ανάθεση πολλαπλών καθηκόντων σε περισσότερες αρχές, δεδομένου ότι το εν λόγω άρθρο προβλέπει απλώς και μόνον ότι η «αρχή για την ασφάλεια» οφείλει να εκτελεί ένα σύνολο καθηκόντων στον τομέα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Επιπλέον, η προβλεπόμενη στο άρθρο 18 της οδηγίας 2004/49 υποχρέωση της αρχής για την ασφάλεια να δημοσιεύει ετήσια έκθεση των δραστηριοτήτων της δεν αποκλείει τη δυνατότητα μια τέτοια ενιαία έκθεση να καταρτίζεται, με συντονισμένο τρόπο, από περισσότερες αρχές.
- 39 Κατά δεύτερον, το εν λόγω κράτος μέλος επικαλείται τις διαφορές μεταξύ της ορολογίας που χρησιμοποιείται στην οδηγία 2004/49, αφενός, και στις οδηγίες 2009/72 και 2012/34, αφετέρου, καθώς οι δύο τελευταίες οδηγίες προβλέπουν, αντιστοίχως, τη σύσταση «μία[ς] εθνική[ς] ρυθμιστική[ς] αρχή[ς]» και ενός «μοναδικ[ού] εθνικ[ού] ρυθμιστικ[ού] φορέα», προκειμένου να υποστηρίξει ότι η οδηγία 2004/49 πρέπει να ερμηνευθεί, a contrario, υπό την έννοια ότι επιτρέπει τον ορισμό περισσότερων αρχών.
- 40 Κατά τρίτον, στα κράτη μέλη με ομοσπονδιακή δομή, θα μπορούσε να είναι ενδεχομένως αναγκαία, για λόγους οργάνωσης του κράτους ή εθνικής κατανομής αρμοδιοτήτων, η αποκεντρωμένη εκτέλεση ορισμένων καθηκόντων. Από αυτή την άποψη, θα πρέπει να τηρούνται οι αρχές της θεσμικής αυτονομίας των κρατών μελών, της αναλογικότητας και της επικουρικότητας, οι οποίες επιβάλλουν στην Επιτροπή την υποχρέωση να σέβεται τις εδραιωμένες εθνικές ρυθμίσεις καθώς και τη δομή και τη λειτουργία των νομικών συστημάτων των κρατών μελών.
- 41 Επομένως, δεν μπορεί να επικριθεί η οργανωτική λύση που επέλεξε η Δημοκρατία της Αυστρίας κατά τη μεταφορά των οδηγιών 2004/49 και 2007/59 στο εσωτερικό δίκαιο, η οποία συνίσταται στην ανάθεση καθηκόντων στον Υπουργό, ως κεντρικής αρχής ασφαλείας αρμόδιας για το σύνολο της αυστριακής επικράτειας, και στην ανάθεση της εκτέλεσης των επιχειρησιακών καθηκόντων που συνδέονται με την πιστοποίηση των μηχανοδηγών στην Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, εταιρία η οποία υπάγεται στον Υπουργό. Τούτο ισχύει κατά μείζονα λόγο, δεδομένου ότι η Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH είναι εταιρία η οποία έχει συσταθεί απευθείας με ομοσπονδιακό νόμο, της οποίας τα εταιρικά μερίδια διαχειρίζεται ο Υπουργός, τα έξοδα προσωπικού και υλικών βαρύνουν το ομοσπονδιακό κράτος και ο τομέας δραστηριότητας ρυθμίζεται από τον νόμο. Επιπλέον, η Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH δεσμεύεται, με διάφορους τρόπους, από τις οδηγίες του Υπουργού.

### ***Εκτίμηση του Δικαστηρίου***

- 42 Η Επιτροπή προσάπτει στη Δημοκρατία της Αυστρίας ότι παρέβη το άρθρο 3, στοιχείο α', της οδηγίας 2007/59, ορίζοντας ως «αρμόδια αρχή», για την εφαρμογή της οδηγίας αυτής, αρχή διαφορετική από την «αρχή ασφαλείας» του άρθρου 16 της οδηγίας 2004/49.
- 43 Δεν αμφισβητείται, εν προκειμένω, ότι στο εν λόγω κράτος μέλος η αρχή ασφαλείας του άρθρου 16 της οδηγίας 2004/49 είναι ο Υπουργός, ενώ η «αρμόδια αρχή», η οποία έχει οριστεί για την εκτέλεση ορισμένων καθηκόντων που προβλέπονται, μεταξύ άλλων, στο άρθρο 19, παράγραφος 1, στοιχεία α' έως γ', της οδηγίας 2007/59, είναι η Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, εταιρία συσταθείσα με ομοσπονδιακό νόμο.

- 44 Το άρθρο 3, στοιχείο α', της οδηγίας 2007/59 ορίζει την «αρμόδια αρχή» ως την «αρχή ασφαλείας του άρθρου 16 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ».
- 45 Προκειμένου να κριθεί αν, όπως υποστηρίζει η Δημοκρατία της Αυστρίας, οι ανωτέρω διατάξεις επιτρέπουν σε κράτος μέλος να αναθέτει σε διαφορετικές αρχές τα καθήκοντα που ανατίθεται από τις οδηγίες αυτές στην «αρμόδια αρχή» και στην «αρχή για την ασφάλεια», αντιστοίχως, πρέπει να ληφθεί υπόψη όχι μόνον το γράμμα των επίμαχων διατάξεων, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται, οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελούν μέρος και, ενδεχομένως, το ιστορικό της θεσπίσεώς τους (πρβλ. απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2019, *Nederlands Uitgeversverbond και Groep Algemene Uitgevers*, C-263/18, EU:C:2019:1111, σκέψη 38 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 46 Κατ' αρχάς, όσον αφορά το γράμμα των επίμαχων διατάξεων, κατά το άρθρο 3, στοιχείο α', της οδηγίας 2007/59, η αρμόδια αρχή, για τους σκοπούς της οδηγίας αυτής, είναι η αρχή ασφαλείας του άρθρου 16 της οδηγίας 2004/49.
- 47 Το άρθρο 16 της οδηγίας 2004/49 προβλέπει ότι κάθε κράτος μέλος θεσπίζει «μία αρχή για την ασφάλεια», η οποία, κατά το εν λόγω άρθρο, μπορεί να είναι το Υπουργείο που είναι υπεύθυνο για θέματα μεταφορών. Στο άρθρο 3, στοιχείο ζ', της ίδιας οδηγίας η «αρχή για την ασφάλεια» ορίζεται, για τον σκοπό της οδηγίας αυτής, ως «ο εθνικός φορέας που αναλαμβάνει τα καθήκοντα που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων σύμφωνα με την [εν λόγω] οδηγία ή κάθε οργανισμός δύο κρατών μελών στον οποίο τα κράτη μέλη έχουν αναθέσει τα καθήκοντα αυτά ώστε να εξασφαλίζεται ένα ενιαίο καθεστώς ασφαλείας για την εξειδικευμένη διαμεθοριακή υποδομή».
- 48 Επομένως, από τον συνδυασμό του άρθρου 3, στοιχείο ζ', και του άρθρου 16, παράγραφος 1, της οδηγίας 2004/49, και ιδίως από το γεγονός ότι ο νομοθέτης της Ένωσης χρησιμοποιεί, αφενός, τον ενικό αριθμό για να αναφερθεί στην αρχή για την ασφάλεια και, αφετέρου, τον επιθετικό προσδιορισμό «εθνικός» κατά την περιγραφή της αρχής αυτής, προκύπτει ότι οι εν λόγω διατάξεις προβλέπουν ότι σε κάθε κράτος μέλος ορίζεται ένας μόνον εθνικός οργανισμός επιφορτισμένος με τα καθήκοντα που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, δύο δε κράτη μέλη μπορούν ωστόσο να αναθέσουν, ενδεχομένως, τα καθήκοντα αυτά σε διμερή οργανισμό.
- 49 Η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται από την οικονομία της οδηγίας 2004/49, από την οποία προκύπτει ότι οι πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην Ένωση πρέπει, σε κάθε κράτος μέλος, να κοινοποιούνται κεντρικά σε μια ενιαία αρχή ασφαλείας, η οποία είναι επιφορτισμένη με τη χορήγηση των απαιτούμενων πιστοποιήσεων, καθώς και με την κατάρτιση και δημοσίευση δεικτών ασφαλείας για το οικείο κράτος μέλος.
- 50 Συγκεκριμένα, κατ' αρχάς, το άρθρο 9, παράγραφος 4, της οδηγίας 2004/49, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 13 της οδηγίας αυτής, προβλέπει ότι όλοι οι διαχειριστές υποδομής και όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να υποβάλλουν «στην αρχή για την ασφάλεια του οικείου κράτους μέλους» ετήσια έκθεση με πληροφορίες για την ασφάλεια και την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφαλείας, η οποία περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την κατάρτιση «εθνικών» δεικτών ασφαλείας.
- 51 Περαιτέρω, κατά το άρθρο 10, παράγραφοι 3 και 4, της εν λόγω οδηγίας, οι απαιτούμενες πιστοποιήσεις χορηγούνται από «την αρχή για την ασφάλεια του κράτους μέλους» στο οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση άρχισε να ασκεί τις δραστηριότητές της ή σκοπεύει να εκτελέσει συμπληρωματικές υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών.

- 52 Τέλος, κατά το άρθρο 18 της οδηγίας 2004/49, η αρχή για την ασφάλεια δημοσιεύει σε ετήσια βάση έκθεση για τις δραστηριότητες της του προηγούμενου έτους, η οποία περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, κατά το στοιχείο α' του ίδιου άρθρου, «συγκεντρωτική κατάσταση, σε επίπεδο κράτους μέλους», των κοινών δεικτών ασφαλείας που καθορίζονται στο παράρτημα Ι της οδηγίας αυτής.
- 53 Επισημαίνεται, ακόμη, ότι η ερμηνεία που στηρίζεται στο γράμμα των επίμαχων διατάξεων, η οποία υπομνήσθηκε στη σκέψη 48 της παρούσας απόφασης, βρίσκει επίσης έρεισμα στις νομοθετικές εργασίες που προηγήθηκαν τόσο της έκδοσης της οδηγίας 2004/49 όσο και της έκδοσης της οδηγίας 2007/59.
- 54 Συγκεκριμένα, αφενός, η αιτιολογική έκθεση της πρότασης οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας [COM(2002) 21 τελικό], αιτιολογική έκθεση η οποία προηγήθηκε της έκδοσης της οδηγίας 2004/49, στο τμήμα που αναφέρεται στις εθνικές αρχές ασφαλείας, επισήμαινε ότι «[ο]ι ισχύουσες οδηγίες παρέχουν σε διάφορους φορείς τη δυνατότητα να συμμετέχουν στη ρύθμιση της ασφαλείας. [...] Το καθήκον αυτό δε συμβαδίζει μακροπρόθεσμα με την εκτέλεση των καθηκόντων της ρυθμιστικής αρχής για την ασφάλεια. Για μία δίκαιη και διαφανή ρύθμιση απαιτείται ίση μεταχείριση όλων των παραγόντων του τομέα υπό την αιγίδα μιας δημόσιας αρχής. [...] Προκειμένου να διευκολυνθεί ο συντονισμός της ρύθμισης της ασφαλείας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, είναι απαραίτητο να δημιουργηθούν εναρμονισμένες δομές στα κράτη μέλη. [...] Για τον ίδιο λόγο είναι σημαντικό να συγκεντρωθούν σε έναν φορέα όλες οι κρίσιμες ρυθμιστικές αρμοδιότητες που αφορούν την ασφάλεια, όπως η θέσπιση νομικά δεσμευτικών κανόνων ασφαλείας».
- 55 Αφετέρου, η αιτιολογική έκθεση της πρότασης για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Κοινότητας [COM(2004) 142 τελικό], η οποία προηγήθηκε της έκδοσης της οδηγίας 2007/59, αναφέρει ότι η επιλογή να οριστεί η αρχή ασφαλείας ως η αρχή που είναι επιφορτισμένη με την έκδοση της άδειας έγινε «[γ]ια να εξασφαλιστεί η όσο το δυνατό μεγαλύτερη συνοχή του νομοθετικού πλαισίου που έχει θεσμοθετηθεί σε κοινοτικό επίπεδο σε ό,τι αφορά την ασφάλεια στον σιδηροδρομικό τομέα».
- 56 Τέλος, υπογραμμίζεται ότι η ερμηνεία που έγινε δεκτή στη σκέψη 48 της παρούσας απόφασης είναι σύμφωνη προς τον σκοπό που επιδιώκει η οδηγία 2004/49. Πράγματι, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 54 της παρούσας απόφασης, σκοπός της οδηγίας αυτής είναι, μεταξύ άλλων, να συγκεντρωθούν σε έναν φορέα οι κρίσιμες ρυθμιστικές αρμοδιότητες που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, καθώς η συγκέντρωση αυτή διασφαλίζει, σύμφωνα με το άρθρο 1 της εν λόγω οδηγίας, την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ασφαλείας στους σιδηροδρόμους.
- 57 Τα επιχειρήματα της Δημοκρατίας της Αυστρίας προς αμφισβήτηση της ερμηνείας των επίμαχων διατάξεων που εκτέθηκε στις σκέψεις 44 έως 55 της παρούσας απόφασης δεν μπορούν να γίνουν δεκτά.
- 58 Πρώτον, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το γεγονός που επικαλείται η Δημοκρατία της Αυστρίας, ότι πολλές από τις διατάξεις των οδηγιών 2004/49 και 2007/59 αναφέρονται, χρησιμοποιώντας πληθυντικό αριθμό, στις «αρχές ασφαλείας» και στις «αρμόδιες αρχές» των κρατών μελών, δεν έχει αποφασιστική σημασία, δεδομένου ότι είναι πρόδηλο ότι οι διατάξεις αυτές αναφέρονται

συνολικά στις αρχές αυτές στα διάφορα κράτη μέλη της Ένωσης. Τούτο ισχύει, αφενός, για την αιτιολογική σκέψη 22 της οδηγίας 2004/49, η οποία αναφέρεται στην ανάγκη «να δημιουργηθούν εθνικές αρχές σε όλα τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση και την εποπτεία της ασφάλειας των σιδηροδρόμων», καθώς και για το παράρτημα I της ίδιας οδηγίας, το οποίο αναφέρεται στους «[κοινούς] δείκτες ασφάλειας που καλούνται να αναφέρουν οι αρμόδιες για την ασφάλεια αρχές», οι οποίοι, κατά το άρθρο 18 της εν λόγω οδηγίας, περιλαμβάνονται σε συγκεντρωτική κατάσταση «σε επίπεδο κράτους μέλους». Αφετέρου, όσον αφορά τις διατάξεις της οδηγίας 2007/59, η αιτιολογική σκέψη 17 της οδηγίας αυτής αναφέρεται στις «αρμόδιες αρχές των κρατών μελών», ενώ η αιτιολογική σκέψη 19 της ίδιας οδηγίας παραπέμπει, κατά τρόπο γενικό, στις αρχές ασφαλείας που θεσπίζονται από την οδηγία 2004/49. Ομοίως, τα άρθρα 1, 5 και 22 της οδηγίας 2007/59 απλώς μνημονεύουν τα καθήκοντα που έχουν ανατεθεί στις «αρμόδιες αρχές των κρατών μελών» και στις «αρμόδιες αρχές».

- 59 Δεύτερον, δεν ασκεί καμία επιρροή στην ερμηνεία των οδηγιών 2004/49 και 2007/59 το γεγονός που επικαλείται η Δημοκρατία της Αυστρίας, ότι σε άλλα νομοθετήματα του παράγωγου δικαίου ο νομοθέτης της Ένωσης φρόντισε να διευκρινίσει τον «ενιαίο» χαρακτήρα των αρχών που πρέπει να θεσπιστούν κατ' εφαρμογήν τους.
- 60 Τρίτον, όσον αφορά το επιχείρημα που στηρίζεται στις αρχές της θεσμικής αυτονομίας των κρατών μελών, της αναλογικότητας και της επικουρικότητας, αρκεί η διαπίστωση ότι, μολονότι από το άρθρο 288 ΣΛΕΕ προκύπτει βεβαίως ότι τα κράτη μέλη, κατά τη μεταφορά μιας οδηγίας στο εσωτερικό τους δίκαιο, διαθέτουν ευρύ περιθώριο εκτιμήσεως όσον αφορά την επιλογή της μεθόδου και των μέσων για την εφαρμογή της οδηγίας, η ελευθερία αυτή ουδόλως απαλλάσσει τα κράτη μέλη αποδέκτες της οδηγίας από την υποχρέωση να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την πλήρη αποτελεσματικότητα της οδηγίας, σύμφωνα με τον επιδιωκόμενο από αυτήν σκοπό (πρβλ. απόφαση της 29ης Ιουλίου 2019, Fashion ID, C-40/17, EU:C:2019:629, σκέψη 49 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 61 Υπό τις συνθήκες αυτές, η θεσμική αυτονομία των κρατών μελών σε ό,τι αφορά την οργάνωση και τη διάρθρωση των ρυθμιστικών αρχών που έχουν συσταθεί κατ' εφαρμογήν μιας οδηγίας πρέπει να ασκείται με πλήρη σεβασμό των σκοπών και των υποχρεώσεων που θέτει η οδηγία αυτή (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 19ης Οκτωβρίου 2016, Ormaetxea Garaï και Lorenzo Almandros, C-424/15, EU:C:2016:780, σκέψη 30, καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 62 Όπως προκύπτει, όμως, από τις σκέψεις 44 έως 55 της παρούσας απόφασης, η υποχρέωση κάθε κράτους μέλους να ορίσει ενιαία αρχή ασφαλείας, για τους σκοπούς της οδηγίας 2004/49, η οποία πρέπει να θεωρηθεί ως «αρμόδια αρχή», κατά την έννοια του άρθρου 3, στοιχείο α', της οδηγίας 2007/59, απορρέει από τις επίμαχες διατάξεις των οδηγιών αυτών.
- 63 Λαμβανομένης υπόψη της υποχρέωσης αυτής, δεν ασκεί εν προκειμένω επιρροή το γεγονός ότι, κατά τους ισχυρισμούς της Δημοκρατίας της Αυστρίας, η Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH υπάγεται στον Υπουργό. Συγκεκριμένα, ακόμη και αν υποθεθεί ότι αυτό είναι αληθές, μια τέτοια σχέση ιεραρχικής εξάρτησης μεταξύ δύο φορέων με χωριστή νομική προσωπικότητα δεν θα επέτρεπε να διασφαλιστεί η ορθή μεταφορά, στο εσωτερικό δίκαιο, της υποχρέωσης που υπομνήσθηκε στην προηγούμενη σκέψη της παρούσας απόφασης.

- 64 Λαμβανομένων υπόψη όλων των ανωτέρω, πρέπει να γίνει δεκτή η προσφυγή της Επιτροπής και να διαπιστωθεί ότι η Δημοκρατία της Αυστρίας, ορίζοντας ως «αρμόδια αρχή», για τους σκοπούς της οδηγίας 2007/59, αρχή διαφορετική από την αρχή ασφαλείας του άρθρου 16 της οδηγίας 2004/49, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 3, στοιχείο α', της οδηγίας 2007/59.

### **Επί των δικαστικών εξόδων**

- 65 Κατά το άρθρο 138, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα.
- 66 Δεδομένου ότι η Επιτροπή ζήτησε να καταδικαστεί η Δημοκρατία της Αυστρίας στα δικαστικά έξοδα και η τελευταία ηττήθηκε, η Δημοκρατία της Αυστρίας πρέπει να φέρει, πέραν των δικαστικών εξόδων της, και τα έξοδα της Επιτροπής.

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

- 1) Η Δημοκρατία της Αυστρίας, ορίζοντας ως «αρμόδια αρχή» για τους σκοπούς της οδηγίας 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας, αρχή διαφορετική από την αρχή ασφαλείας του άρθρου 16 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (Οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων), παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 3, στοιχείο α', της οδηγίας 2007/59.
- 2) Η Δημοκρατία της Αυστρίας φέρει, πέραν των δικαστικών εξόδων της, τα έξοδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

(υπογραφές)