Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)

της 3ης Μαΐου 2022*

«Προδικαστική παραπομπή – Άρθρο 267 ΣΛΕΕ – Έννοια του όρου “δικαστήριο” – Οργανικά και λειτουργικά κριτήρια – Άσκηση δικαιοδοτικών ή διοικητικών καθηκόντων – Οδηγία 2012/34/ΕΚ – Άρθρα 55 και 56 – Ενιαίος εθνικός ρυθμιστικός φορέας για τον σιδηροδρομικό τομέα – Ανεξάρτητη τομεακή αρχή ελέγχου – Δυνατότητα αυτεπάγγελτης ενέργειας – Εξουσία επιβολής κυρώσεων – Αποφάσεις δεκτικές ένδικης προσφυγής – Απαράδεκτο της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως»

Στην υπόθεση C-453/20,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε ο Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (Οργανισμός Προσβάσεως στις Υποδομές Μεταφορών, Τσεχική Δημοκρατία) με απόφαση της 23ης Σεπτεμβρίου 2020, η οποία περιήλθε αυθημερόν στο Δικαστήριο, στο πλαίσιο της διαδικασίας

CityRail, a.s.

κατά

Správa železnic, státní organizace,

παρισταμένης της:

ČD Cargo, a.s.,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, Πρόεδρο, L. Bay Larsen, Αντιπρόεδρο, A. Arabadjiev, A. Prechal, K. Jürimäe και S. Rodin, προέδρους τμήματος, M. Ilešič, J.-C. Bonichot (εισηγητή), T. von Danwitz, M. Safjan, Δ. Γρατσία, M. L. Arastey Sahún, M. Gavalec, Z. Csehi και O. Spineanu-Matei, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Campos Sánchez-Bordona

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

* Γλώσσα διαδικασίας: η τσεχική.

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η CityRail, a.s., εκπροσωπούμενη από τον J. Hruška,

– ο Správa železnic, státní organizace, εκπροσωπούμενος από τον J. Svoboda,

– η ČD Cargo, a.s., εκπροσωπούμενη από τους T. Tóth και Z. Škvařil,

– η Τσεχική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους M. Smolek και J. Vláčil,

– η Ισπανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον L. Aguilera Ruiz,

– η Ολλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη αρχικώς από τις M. K. Bulterman και M. Noort, εν συνεχεία από την M. K. Bulterman,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη αρχικώς από τον J. Hradil και την C. Vrignon, εν συνεχεία από τον J. Hradil,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 16ης Δεκεμβρίου 2021,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 288 ΣΛΕΕ και των άρθρων 3, 27 και 31 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), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016 (ΕΕ 2016, L 352, σ. 1) (στο εξής: οδηγία 2012/34), καθώς και των παραρτημάτων της I, II και IV.

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της CityRail, a.s., σιδηροδρομικής επιχειρήσεως, και του Správa železnic, státní organizace (στο εξής: Správa železnic), διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής στην Τσεχική Δημοκρατία, σχετικά με τους όρους προσβάσεως στο δίκτυο και σε ορισμένες σχετικές εγκαταστάσεις τους οποίους έθεσε ο Správa železnic.

Το νομικό πλαίσιο

Η νομοθεσία της Ένωσης

3 Η αιτιολογική σκέψη 76 της οδηγίας 2012/34 έχει ως εξής:

«Η αποτελεσματική διαχείριση και η δίκαιη και χωρίς διακρίσεις χρησιμοποίηση της σιδηροδρομικής υποδομής απαιτούν τη σύσταση ρυθμιστικού φορέα, ο οποίος θα εποπτεύει την εφαρμογή των κανόνων που περιλαμβάνει η παρούσα οδηγία και θα ενεργεί ως δεύτερη βαθμίδα

προσφυγής, με την επιφύλαξη της δυνατότητας δικαστικής προσφυγής. Ο εν λόγω ρυθμιστικός φορέας θα πρέπει να είναι σε θέση να ενδυναμώσει τις αιτήσεις παροχής πληροφοριών και τις αποφάσεις του μέσω κατάλληλων κυρώσεων.»

4 Το άρθρο 3 της οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», ορίζει τα ακόλουθα:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

1) “σιδηροδρομική επιχείρηση”: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, η κύρια δραστηριότητα της οποίας είναι η εκτέλεση σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών […]

2) “διαχειριστής υποδομής”: κάθε φορέας ή εταιρεία που έχει την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση και την ανανέωση της σιδηροδρομικής υποδομής σε ένα δίκτυο, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην ανάπτυξή της […]

[…]

3) “σιδηροδρομική υποδομή”: τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα I·

[…]

11) “εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών”: η εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένων του γηπέδου και του εξοπλισμού, η οποία έχει ειδικά διαμορφωθεί, εν όλω ή εν μέρει, ώστε να επιτρέπει την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών που αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του παραρτήματος II·

[…]

19) “αιτών”: σιδηροδρομική επιχείρηση […] που ενδιαφέρ[ε]ται, για σκοπούς παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή για εμπορικούς σκοπούς, να προσφέρ[ει] χωρητικότητα υποδομής·

[…]

26) “δήλωση δικτύου”: η δήλωση που ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια για τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας η οποία περιέχει όσες πληροφορίες απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής·

[…]».

5 Το άρθρο 55 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ρυθμιστικός φορέας», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Κάθε κράτος μέλος ορίζει έναν μοναδικό εθνικό ρυθμιστικό φορέα για τον σιδηροδρομικό τομέα. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, ο φορέας αυτός είναι αυτοτελής αρχή, ανεξάρτητη και νομικά διακριτή σε επίπεδο οργανωτικό λειτουργικό, ιεραρχικό και λήψης αποφάσεων από οιονδήποτε άλλο δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα. Επίσης διαθέτει ανεξαρτησία όσον αφορά τα θέματα οργάνωσής του, χρηματοδότησης, νομικής διάρθρωσης και λήψης των αποφάσεών του, έναντι οποιουδήποτε διαχειριστή υποδομής, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση. Είναι,

επιπλέον, λειτουργικά ανεξάρτητος από κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.»

6 Το άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα», προβλέπει τα ακόλουθα:

«1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 46, παράγραφος 6, ένας αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στον ρυθμιστικό φορέα, εάν πιστεύει ότι δεν έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαίτερα κατά αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής ή, κατά περίπτωση της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, σχετικά με:

α) τη δήλωση δικτύου στην προσωρινή και τελική της μορφή·

[…]

ι) τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν τη σύγκρουση συμφερόντων, που ορίζονται στο άρθρο 2, παράγραφος 13, και στα άρθρα 7, 7α, 7β, 7γ και 7δ.

2. Με την επιφύλαξη των εξουσιών των εθνικών αρχών ανταγωνισμού για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού […], ο ρυθμιστικός φορέας έχει την εξουσία να παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, περιλαμβανομένης ιδίως της αγοράς υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, και τις δραστηριότητες των διαχειριστών υποδομής όσον αφορά την παράγραφο 1, στοιχεία α) έως ι). Ειδικότερα, ο ρυθμιστικός φορέας ελέγχει τη συμμόρφωση με την παράγραφο 1, στοιχεία α) έως ι), με δική του πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων κατά των αιτούντων. Ελέγχει, ιδίως, εάν η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει ρήτρες που εισάγουν διακρίσεις ή παρέχει διακριτική ευχέρεια στον διαχειριστή υποδομής που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή διακρίσεων κατά των αιτούντων.

[…]

6. Ο ρυθμιστικός φορέας εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με το τμήμα 2 του κεφαλαίου IV και δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγματεύσεις μεταξύ αιτούντων και διαχειριστή υποδομής σχετικά με το ύψος των τελών υποδομής επιτρέπονται μόνο εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη του ρυθμιστικού φορέα. Ο ρυθμιστικός φορέας παρεμβαίνει εάν οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να αντίκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

[…]

8. Ο ρυθμιστικός φορέας δύναται να ζητεί σχετικές πληροφορίες από τον διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται εντός του συγκεκριμένου κράτους μέλους.

[…] Ο ρυθμιστικός φορέας πρέπει να μπορεί να επιβάλλει κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων για την ικανοποίηση παρόμοιων αιτημάτων. […]

9. Ο ρυθμιστικός φορέας αποφασίζει για τυχόν καταγγελίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και ξεκινά διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εντός ενός μηνός από την παραλαβή της καταγγελίας. Αποφασίζει για ενδεχόμενες καταγγελίες, λαμβάνει μέτρα ώστε να

διορθωθεί η κατάσταση και ενημερώνει τα εμπλεκόμενα μέρη για την αιτιολογημένη απόφασή του […]. Με την επιφύλαξη των εξουσιών των εθνικών αρχών ανταγωνισμού […], ο ρυθμιστικός φορέας, κατά περίπτωση, αποφασίζει με δική του πρωτοβουλία για τα ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης διακρίσεων σε βάρος αιτούντων, στρέβλωσης στην αγορά και κάθε άλλων ανεπιθύμητων εξελίξεων στις εν λόγω αγορές, ιδίως όσον αφορά την παράγραφο 1, στοιχεία α) έως ι).

Η απόφαση του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής. Ο ρυθμιστικός φορέας πρέπει να έχει εξουσία επιβολής των αποφάσεών του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων.

[…]

10. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται από το ρυθμιστικό φορέα υπόκεινται σε δικαστική επανεξέταση. Η επανεξέταση είναι δυνατόν να έχει ανασταλτικό χαρακτήρα επί της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα μόνον εάν το άμεσο αποτέλεσμα της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα είναι δυνατόν να προκαλέσει ανεπανόρθωτη ή προδήλως υπερβολική ζημία στον ενάγοντα. Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των εξουσιών που απονέμονται στο δικαστήριο που εκδικάζει την προσφυγή βάσει του συνταγματικού δικαίου, κατά περίπτωση.

[…]»

Το τσεχικό δίκαιο

7 Κατά το άρθρο 2, σημείο 15, του zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy [České republiky] (νόμου 2/1969, περί συστάσεως των υπουργείων και των λοιπών κεντρικών αρχών της δημοσίας διοικήσεως της [Τσεχικής Δημοκρατίας]):

«Στην Τσεχική Δημοκρατία, οι κεντρικές αρχές της δημόσιας διοικήσεως είναι οι εξής: […] 15. Ο Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře [(Οργανισμός Προσβάσεως στις Υποδομές Μεταφορών)].»

8 Ο Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (Οργανισμός Προσβάσεως στις Υποδομές Μεταφορών, Τσεχική Δημοκρατία, στο εξής: Οργανισμός)] ιδρύθηκε βάσει του zákon č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (νόμου 320/2016 περί του Οργανισμού Προσβάσεως στις Υποδομές Μεταφορών, στο εξής: νόμος περί του Οργανισμού).

9 Βάσει του άρθρου 3, παράγραφος 2, του νόμου περί του Οργανισμού, «κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων του, ο Οργανισμός είναι ανεξάρτητος, ενεργεί αμερόληπτα και υπόκειται μόνον στους νόμους και στους λοιπούς κανόνες δικαίου».

10 Το άρθρο 4 του ως άνω νόμου προβλέπει τις προϋποθέσεις διορισμού του προέδρου του Οργανισμού, υπό τη μορφή εξαετούς ανανεώσιμης θητείας, καθώς και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ο πρόεδρος μπορεί να ανακληθεί.

11 Τα άρθρα 71 έως 75, 77, 80, 81 και 85 του zákon č. 234/2014 Sb., o státní službě (νόμου 234/2014 περί δημοσίας διοικήσεως) περιέχουν διάφορες διατάξεις οι οποίες έχουν εφαρμογή στην περίπτωση των υπαλλήλων του Οργανισμού, με σκοπό τη διασφάλιση της αμεροληψίας τους.

Δυνάμει του άρθρου 11, παράγραφος 5, του συγκεκριμένου νόμου, οι εν λόγω υπάλληλοι δεν υπόκεινται στις διατάξεις του κανονισμού υπηρεσιακής καταστάσεως που θεσπίζει ο αρμόδιος για τη δημόσια διοίκηση υφυπουργός.

12 Ο Οργανισμός λαμβάνει δεσμευτικής ισχύος αποφάσεις δυνάμει του zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách (νόμου 266/1994 περί σιδηροδρόμων και μεταφορών με άλλα μέσα σταθερής τροχιάς, στο εξής: νόμος περί σιδηροδρόμων) και των γενικών κανόνων διοικητικής διαδικασίας οι οποίοι περιλαμβάνονται στον zákon č. 500/2004 Sb., správní řád (νόμο 500/2004 περί θεσπίσεως κώδικα διοικητικής διαδικασίας, στο εξής: κώδικας διοικητικής διαδικασίας).

13 Το άρθρο 67 του κώδικα διοικητικής διαδικασίας ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Με απόφαση επί συγκεκριμένης υποθέσεως, η διοικητική αρχή επιβάλλει, τροποποιεί ή καταργεί τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις του κατονομαζόμενου προσώπου ή διαπιστώνει, στο πλαίσιο συγκεκριμένης υποθέσεως, ότι πρόσωπο έχει δικαιώματα ή υποχρεώσεις ή, στις περιπτώσεις που προβλέπονται από τον νόμο, αποφασίζει επί ζητημάτων διαδικασίας.»

14 Δυνάμει του άρθρου 73, παράγραφος 2, του ως άνω κώδικα, «η οριστική απόφαση είναι δεσμευτική για τα εμπλεκόμενα μέρη και για όλες τις διοικητικές αρχές».

15 Τα άρθρα 152 και 153 του εν λόγω κώδικα διέπουν τη διαδικασία διοικητικής προσφυγής κατά των αποφάσεων του Οργανισμού, ενώπιον του προέδρου του.

16 Όπως προκύπτει από απάντηση του Οργανισμού σε αίτημα παροχής πληροφοριών που του απηύθυνε το Δικαστήριο, δυνάμει των άρθρων 23c, 23d, 34d, 34e, 34f, 34g, και 58 του νόμου περί σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός είναι αρμόδιος, αντιστοίχως, για:

– την έγκριση σχεδίου για τον περιορισμό της λειτουργίας των εθνικών και περιφερειακών γραμμών και των προσβάσιμων στο κοινό διακλαδώσεων (άρθρο 23c)·

– τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τη σύναψη συμβάσεως παροχής υπηρεσιών (άρθρο 23d)·

– τη λήψη αποφάσεων σχετικά με απειλές για την οικονομική ισορροπία των σιδηροδρομικών μεταφορών που εκτελούνται βάσει συμβάσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας (άρθρο 34d)·

– τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τη συμμόρφωση της δηλώσεως σιδηροδρομικού δικτύου προς τον νόμο (άρθρο 34e)·

– τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τη συμμόρφωση της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας (συμπεριλαμβανομένων των συμφωνιών-πλαισίων) προς τον νόμο (άρθρο 34f)·

– την εξέταση της συμμορφώσεως συμβάσεως για την εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υπηρεσίας προς τον νόμο (άρθρο 34g) και

– την αντιμετώπιση ανεπαρκειών όσον αφορά την κρατική εποπτεία (άρθρο 58).

17 Ο Οργανισμός, οσάκις αποφαίνεται βάσει των άρθρων 34e, 34f και 34g του νόμου περί σιδηροδρόμων, δύναται να αποφασίζει κατόπιν αιτήσεως ή αυτεπαγγέλτως. Αντιθέτως, στις περιπτώσεις των άρθρων 23c, 23d και 34d του νόμου αυτού, αποφαίνεται μόνον κατόπιν

αιτήσεως. Στις διαδικασίες που διαλαμβάνονται στο άρθρο 58 του εν λόγω νόμου, ο Οργανισμός αποφαίνεται μόνον αυτεπαγγέλτως. Εξάλλου, όλες οι αυτεπάγγελτες διαδικασίες μπορούν να κινηθούν βάσει καταγγελίας δυνάμει του άρθρου 42 του κώδικα διοικητικής διαδικασίας.

18 Οι αποφάσεις τις οποίες εκδίδει ο Οργανισμός υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο. Από τους κανόνες περί κατανομής των αρμοδιοτήτων που περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, στο πέμπτο μέρος, το οποίο φέρει τον τίτλο «Διαδικασία σε υποθέσεις που εξετάζονται από άλλη αρχή» του zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád (νόμου 99/1963 περί θεσπίσεως κώδικα πολιτικής δικονομίας, στο εξής: κώδικας πολιτικής δικονομίας), και στο άρθρο 46 του zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (νόμου 150/2002, περί θεσπίσεως κώδικα διοικητικής δικονομίας, στο εξής: κώδικας διοικητικής δικονομίας) προκύπτει ότι οι υποθέσεις οι οποίες, ως εκ της φύσεώς τους, άπτονται του ιδιωτικού δικαίου πρέπει να εισάγονται ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων, ενώ τα διοικητικά δικαστήρια αποφαίνονται επί των υποθέσεων δημοσίου δικαίου.

19 Το άρθρο 250c, παράγραφος 2, του κώδικα πολιτικής δικονομίας προβλέπει ότι τα πολιτικά δικαστήρια παρέχουν στον Οργανισμό τη δυνατότητα «να υποβάλλει εγγράφως τις παρατηρήσεις του επί του δικογράφου».

20 Στις διαδικασίες, ιδίως, που καταλήγουν στην έκδοση αποφάσεως βάσει του άρθρου 34e, παράγραφος 1, του νόμου περί σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός εφαρμόζει, εκτός του κώδικα διοικητικής διαδικασίας, τον zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (νόμο 250/2016 περί ευθύνης λόγω παραβάσεων και περί συναφών διαδικασιών). Βάσει του άρθρου 78, παράγραφος 1, του εν λόγω νόμου, «ο [Οργανισμός] υποχρεούται να κινήσει διαδικασία για κάθε παράβαση που διαπιστώνει, ενεργεί δε αυτεπαγγέλτως».

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

21 Ο Správa železnic είναι δημόσιος οργανισμός συσταθείς βάσει νόμου. Ως διαχειριστής της υποδομής και φορέας εκμεταλλεύσεως εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών, είναι επιφορτισμένος με τη διαχείριση, στην Τσεχική Δημοκρατία, σιδηροδρομικού δικτύου, καθώς και των συναφών εγκαταστάσεων.

22 Ο Správa železnic συνέταξε και δημοσίευσε δήλωση δικτύου, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 26, της οδηγίας 2012/34, στην οποία εκτίθενται, μεταξύ άλλων, οι όροι από τους οποίους εξαρτάται η πρόσβαση σε ορισμένες εγκαταστάσεις από 1ης Απριλίου 2020.

23 Η σιδηροδρομική επιχείρηση CityRail προσέβαλε, βάσει του άρθρου 34e του νόμου περί σιδηροδρόμων, τους ως άνω όρους ενώπιον του Οργανισμού, υπό την ιδιότητά του ως εθνικού ρυθμιστικού φορέα για τον τομέα των σιδηροδρόμων, υποστηρίζοντας ότι είναι αντίθετοι προς τους κανόνες της οδηγίας 2012/34.

24 Ο Οργανισμός διατηρεί αμφιβολίες ως προς το αν οι όροι αυτοί είναι σύμφωνοι με την οδηγία 2012/34, καθώς και ως προς το αν το εφαρμοστέο στη διαφορά της κύριας δίκης εθνικό δίκαιο είναι σύμφωνο με την ίδια οδηγία.

25 Ειδικότερα, πρώτον, ο Οργανισμός διατυπώνει αμφιβολίες ως προς τον χαρακτηρισμό του τόπου φορτώσεως και του τόπου εκφορτώσεως, περιλαμβανομένων των συνδεομένων με αυτούς τροχιών, ως εγκαταστάσεως για την παροχή υπηρεσιών, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 11, της οδηγίας 2012/34. Κατά τον Οργανισμό, οι τόποι αυτοί θα έπρεπε να γίνει μάλλον

δεκτό ότι εμπίπτουν στην έννοια της σιδηροδρομικής υποδομής κατά το άρθρο 3, σημείο 3, της οδηγίας. Δεύτερον, ο Οργανισμός εκτιμά ότι η ίδια οδηγία μπορεί να απαγορεύει σε διαχειριστή υποδομής ή σε φορέα εκμεταλλεύσεως εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών να τροποποιεί ανά πάσα στιγμή το ύψος των τελών χρήσεως της σιδηροδρομικής υποδομής ή των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών. Τρίτον, εγείρεται το ζήτημα αν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δύνανται να επικαλούνται τις διατάξεις της οδηγίας 2012/34 έναντι του Správa železnic. Τέταρτον, ο Οργανισμός ζητεί να διευκρινισθεί αν οι όροι προσβάσεως που περιλαμβάνονται στη δήλωση δικτύου που κατήρτισε η Správa železnic μπορούν να χαρακτηρισθούν ως εισάγοντες δυσμενείς διακρίσεις, στο μέτρο που αντιβαίνουν στις απαιτήσεις της οδηγίας αυτής.

26 Υπό τις συνθήκες αυτές, ο Οργανισμός αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Αποτελούν ο τόπος φόρτωσης και εκφόρτωσης στις εμπορευματικές μεταφορές καθώς και η συνδεόμενη με αυτόν τροχιά μέρος της σιδηροδρομικής υποδομής κατά την έννοια του άρθρου 3, [σημείο] 3, της οδηγίας 2012/34;

2) Σύμφωνα με την οδηγία 2012/34, δύναται ο διαχειριστής της υποδομής να τροποποιήσει ανά πάσα στιγμή εις βάρος των μεταφορέων το ύψος των τελών για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής ή των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών;

3) Σύμφωνα με το άρθρο 288 [ΣΛΕΕ], είναι η οδηγία 2012/34 δεσμευτική για τον κρατικό οργανισμό Správa železnic (Οργανισμό Σιδηροδρόμων, Τσεχική Δημοκρατία);

4) Μπορεί να θεωρηθεί ότι οι κανόνες της δήλωσης δικτύου εισάγουν δυσμενείς διακρίσεις σε περίπτωση που αντιτίθενται σε διατάξεις του δικαίου της Ένωσης που οφείλει να τηρεί ο [διαχειριστής της υποδομής] Správa železnic;»

Επί του παραδεκτού της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

27 Στην αίτηση προδικαστικής αποφάσεως και στις απαντήσεις του στο αίτημα παροχής πληροφοριών που του απηύθυνε το Δικαστήριο στις 26 Οκτωβρίου 2020, ο Οργανισμός εκθέτει τους λόγους για τους οποίους θεωρεί ότι αποτελεί «δικαστήριο», κατά την έννοια του άρθρου 267 ΣΛΕΕ.

28 Συναφώς, επικαλείται την απόφαση της 22ας Νοεμβρίου 2012, Westbahn Management (C-136/11, EU:C:2012:740), από την οποία προκύπτει ότι ο ρυθμιστικός φορέας του αυστριακού σιδηροδρομικού τομέα, η Schienen-Control Kommission (επιτροπή ελέγχου στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, Αυστρία), πρέπει να χαρακτηρισθεί ως «δικαστήριο», κατά την έννοια της ίδιας διατάξεως. Κατά τον Οργανισμό, δεδομένου ότι η ανεξαρτησία των εθνικών ρυθμιστικών φορέων απορρέει ευθέως από το άρθρο 55 της οδηγίας 2012/34, οι αρχές της ισότητας των κρατών μελών και της απαγορεύσεως των διακρίσεων επιτάσσουν την εκ μέρους του Δικαστηρίου αναγνώριση της εν λόγω ιδιότητας στην περίπτωση του Οργανισμού.

29 Επιπλέον, ο Οργανισμός υπενθυμίζει ότι από νομολογία του Δικαστηρίου, η οποία διατυπώνεται μεταξύ άλλων στην απόφαση της 22ας Νοεμβρίου 2012, Westbahn Management (C-136/11, EU:C:2012:740), προκύπτει ότι, προκειμένου να κριθεί αν ένα όργανο αποτελεί «δικαστήριο», κατά την έννοια του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, λαμβάνεται υπόψη σειρά στοιχείων, όπως είναι η ίδρυση

του οργάνου αυτού με νόμο, η μονιμότητά του, ο δεσμευτικός χαρακτήρας της δικαιοδοσίας του, ο κατ' αντιμωλίαν χαρακτήρας της ενώπιόν του διαδικασίας, η εκ μέρους του οργάνου αυτού εφαρμογή κανόνων δικαίου, καθώς και η ανεξαρτησία του.

30 Βάσει των κριτηρίων αυτών, ο Οργανισμός επισημαίνει ότι ιδρύθηκε από τον εθνικό νομοθέτη ως κεντρική διοικητική αρχή. Υποστηρίζει ότι από τον νόμο περί του Οργανισμού προκύπτει επίσης ότι είναι ανεξάρτητος κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων του, ενεργεί αμερόληπτα και ότι υπόκειται μόνον στους νόμους και στους λοιπούς κανόνες δικαίου. Ειδικότερα, οι πράξεις του δεν υπόκεινται σε έλεγχο εκ μέρους άλλων αρχών της εκτελεστικής εξουσίας.

31 Κατά τον Οργανισμό, διασφαλίζεται επίσης η ανεξαρτησία του προέδρου του. Ειδικότερα, ο νόμος περί του Οργανισμού προβλέπει ότι η κυβέρνηση δύναται να ανακαλέσει τον πρόεδρό του μόνον υπό συγκεκριμένες επακριβώς καθορισμένες προϋποθέσεις τις οποίες απαριθμεί ο εν λόγω νόμος και ότι ο πρόεδρος διαθέτει δικαίωμα προσφυγής κατά των αποφάσεων περί ανακλήσεως.

32 Δεδομένου ότι οι λόγοι ανακλήσεως του προέδρου του Οργανισμού καθορίζονται από τον νόμο, η περίπτωσή του δεν είναι παρεμφερής εκείνης του προέδρου του Úřad průmyslového vlastnictví (Γραφείου Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας, Τσεχική Δημοκρατία), του οποίου την ανεξαρτησία έθεσε υπό αμφισβήτηση το Δικαστήριο στη διάταξη της 14ης Νοεμβρίου 2013, MF 7 (C-49/13, EU:C:2013:767). Επιπλέον, αντιθέτως προς τους υπαλλήλους του δεύτερου αυτού οργάνου, οι υπάλληλοι του Οργανισμού δεν υπόκεινται στις διατάξεις του κανονισμού υπηρεσιακής καταστάσεως που θεσπίζει ο αρμόδιος για τη δημόσια διοίκηση υφυπουργός.

33 Όσον αφορά τη διαδικασία ενώπιον του Οργανισμού, αυτή διέπεται, όπως υποστηρίζει ο Οργανισμός, από τον κώδικα διοικητικής διαδικασίας, στοιχείο που διασφαλίζει στους διαδίκους την τήρηση της αρχής της εκατέρωθεν ακροάσεως.

34 Οσάκις αποφαίνεται δυνάμει των άρθρων 34e, 34f και 34g του νόμου περί σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός αποφασίζει κατόπιν αιτήσεως ή αυτεπαγγέλτως. Στις περιπτώσεις, πάντως, των άρθρων 23c, 23d και 34d του νόμου περί σιδηροδρόμων, οι διαδικασίες μπορούν να κινηθούν μόνον κατόπιν αιτήσεως.

35 Επιπλέον, ο Οργανισμός επισημαίνει ότι έχει την εξουσία να ερευνά και να διώκει, με δική του πρωτοβουλία, τις παραβάσεις της εφαρμοστέας νομοθεσίας στο πλαίσιο ειδικής διαδικασίας, η οποία του παρέχει τη δυνατότητα να επιβάλλει πρόστιμα. Οι παρατυπίες τις οποίες διαπιστώνει στο πλαίσιο διοικητικής διαδικασίας δύνανται να συνεπάγονται την κίνηση διαδικασίας λόγω παραβάσεως.

36 Οι αποφάσεις που εκδίδει ο Οργανισμός πρέπει να λαμβάνουν υπόψη το δημόσιο συμφέρον και είναι δεσμευτικές.

37 Ο κώδικας διοικητικής διαδικασίας προβλέπει ότι οι αποφάσεις αυτές μπορούν να επανεξετασθούν στο πλαίσιο διαδικασίας διοικητικής προσφυγής. Οσάκις ασκείται τέτοια προσφυγή, απόκειται στον πρόεδρο του Οργανισμού να αποφανθεί επ' αυτής.

38 Κατά τον Οργανισμό, σύμφωνα με το άρθρο 56, παράγραφος 10, της οδηγίας 2012/34, οι αποφάσεις του επιδέχονται δικαστικό έλεγχο. Ανάλογα με τη φύση της ενώπιόν του διαδικασίας, το ένδικο βοήθημα ασκείται είτε ενώπιον των διοικητικών δικαστηρίων είτε ενώπιον των πολιτικών.

39 Όσον αφορά τη διαδικασία ελέγχου της νομιμότητας της επίμαχης στην υπόθεση της κύριας δίκης δηλώσεως δικτύου, η οποία αποτελεί μέρος «δηλώσεως σιδηροδρομικού δικτύου», ο Οργανισμός επισημαίνει ότι η διαδικασία αυτή είναι η διαλαμβανόμενη στο άρθρο 34e του νόμου περί σιδηροδρόμων. Μπορεί να κινηθεί αυτεπαγγέλτως ή, όπως συνέβη εν προκειμένω, κατόπιν αιτήσεως εμπλεκομένου μέρους. Κατά της αποφάσεως που πρόκειται να εκδοθεί χωρεί η άσκηση ενδίκου βοηθήματος ενώπιον των εθνικών πολιτικών δικαστηρίων των οποίων οι αποφάσεις, σύμφωνα με τους κανόνες πολιτικής δικονομίας και αντιθέτως προς τις αποφάσεις των διοικητικών δικαστηρίων, αντικαθιστούν τις αποφάσεις του Οργανισμού. Επιπλέον, σε περίπτωση κατά την οποία ο Οργανισμός διαπιστώνει παρατυπίες κατά την έρευνά του, δύναται να κινήσει διαδικασία διαπιστώσεως παραβάσεως.

40 Με τις γραπτές παρατηρήσεις τους, η Τσεχική και η Ισπανική Κυβέρνηση καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζουν ότι ο Οργανισμός δεν αποτελεί «δικαστήριο», κατά την έννοια του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, δυνάμενο να υποβάλει στο Δικαστήριο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως. Ειδικότερα, υποστηρίζουν, αφενός, ότι η περίπτωση του Οργανισμού δεν είναι παρεμφερής εκείνης της αυστριακής επιτροπής ελέγχου στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, οπότε οι εκτιμήσεις που ανέπτυξε το Δικαστήριο σχετικά με το τελευταίο αυτό όργανο στην απόφαση της 22ας Νοεμβρίου 2012, Westbahn Management (C-136/11, EU:C:2012:740), δεν μπορούν να τύχουν εφαρμογής στην περίπτωση του Οργανισμού, και, αφετέρου, ότι ο Οργανισμός ασκεί καθήκοντα διοικητικής φύσεως.

41 Κατά πάγια νομολογία, το Δικαστήριο, προκειμένου να εκτιμήσει αν το αιτούν όργανο είναι «δικαστήριο» κατά την έννοια του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, ζήτημα που εμπίπτει αποκλειστικά στο δίκαιο της Ένωσης, λαμβάνει υπόψη μια σειρά στοιχείων, όπως είναι η ίδρυση του οργάνου αυτού με νόμο, η μονιμότητά του, ο δεσμευτικός χαρακτήρας της δικαιοδοσίας του, ο κατ' αντιμωλίαν χαρακτήρας της ενώπιόν του διαδικασίας, η εκ μέρους του οργάνου αυτού εφαρμογή κανόνων δικαίου, καθώς και η ανεξαρτησία του (πρβλ. αποφάσεις της 30ής Ιουνίου 1966, Vaassen-Göbbels, 61/65, EU:C:1966:39, σ. 395, και της 29ης Μαρτίου 2022, Getin Noble Bank, C-132/20, EU:C:2022:235, σκέψη 66 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

42 Από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει επίσης ότι τα εθνικά δικαστήρια μπορούν να υποβάλλουν προδικαστικά ερωτήματα στο Δικαστήριο μόνον εφόσον εκκρεμεί ενώπιόν τους διαφορά και εφόσον καλούνται να αποφανθούν στο πλαίσιο διαδικασίας που πρόκειται να καταλήξει στην έκδοση δικαστικής αποφάσεως [διάταξη της 26ης Νοεμβρίου 1999, ANAS, C-192/98, EU:C:1999:589, σκέψη 21, και αποφάσεις της 31ης Ιανουαρίου 2013, Belov, C-394/11, EU:C:2013:48, σκέψη 39, και της 6ης Οκτωβρίου 2021, W.Ż. (Τμήμα εκτάκτου ελέγχου και δημοσίων υποθέσεων του Ανωτάτου Δικαστηρίου – Διορισμός), C-487/19, EU:C:2021:798, σκέψη 84 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

43 Πρέπει συνεπώς να εξετασθεί η δυνατότητα ενός οργάνου να υποβάλει στο Δικαστήριο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως σύμφωνα με κριτήρια που αφορούν τόσο τη δομή όσο και τη λειτουργία του. Συναφώς, ένα εθνικό όργανο μπορεί να χαρακτηρισθεί ως «δικαστήριο» κατά την έννοια του άρθρου 267 ΣΛΕΕ όταν ασκεί δικαιοδοτική λειτουργία, ενώ κατά την άσκηση άλλου είδους λειτουργίας, ιδίως διοικητικής, δεν μπορεί να τύχει του εν λόγω χαρακτηρισμού (διάταξη της 26ης Νοεμβρίου 1999, ANAS, C-192/98, EU:C:1999:589, σκέψη 22, και απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, Belov, C-394/11, EU:C:2013:48, σκέψη 40).

44 Συνεπώς, για να διαπιστωθεί αν ένα εθνικό όργανο, στο οποίο ο νόμος αναθέτει καθήκοντα διαφορετικής φύσεως, πρέπει να χαρακτηρισθεί ως «δικαστήριο» κατά την έννοια του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, είναι αναγκαίο να εξακριβωθεί η συγκεκριμένη φύση των καθηκόντων που

ασκεί εντός του ιδιαίτερου νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου εντός του οποίου καλείται να απευθυνθεί στο Δικαστήριο (διάταξη της 26ης Νοεμβρίου 1999, ANAS, C-192/98, EU:C:1999:589, σκέψη 23, και απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, Belov, C-394/11, EU:C:2013:48, σκέψη 41).

45 Ο έλεγχος αυτός έχει ιδιαίτερη σημασία όταν πρόκειται για διοικητικές αρχές των οποίων η ανεξαρτησία αποτελεί άμεση συνέπεια των επιταγών που απορρέουν από το δίκαιο της Ένωσης, το οποίο τους απονέμει αρμοδιότητες τομεακού ελέγχου και εποπτείας των αγορών. Μολονότι οι αρχές αυτές ενδέχεται να πληρούν τα κριτήρια τα οποία απαριθμούνται στη σκέψη 41 της παρούσας αποφάσεως και τα οποία διατυπώθηκαν με την απόφαση της 30ής Ιουνίου 1966, Vaassen-Göbbels (61/65, EU:C:1966:39), η δραστηριότητα τομεακού ελέγχου και εποπτείας των αγορών είναι, κατ' ουσίαν, διοικητικής φύσεως (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 12ης Νοεμβρίου 1998, Victoria Film, C-134/97, EU:C:1998:535, σκέψη 15), καθόσον συνεπάγεται την άσκηση αρμοδιοτήτων που είναι διαφορετικές από εκείνες που ανατίθενται στα δικαστήρια.

46 Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός δεν μπορεί να υποστηρίζει ότι, καθόσον πληροί τα εν λόγω κριτήρια, ιδίως δε το σχετικό με την ανεξαρτησία, πρέπει οπωσδήποτε να χαρακτηρισθεί ως «δικαστήριο», κατά την έννοια του άρθρου 267 ΣΛΕΕ. Πράγματι, μια τέτοια ερμηνεία της διατάξεως θα αντέβαινε στη νομολογία του Δικαστηρίου, η οποία υπομνήσθηκε στις σκέψεις 42 έως 44 της παρούσας αποφάσεως και από την οποία προκύπτει ότι ένα εθνικό όργανο, μολονότι δεν υφίσταται αμφιβολία περί της ιδρύσεώς του με νόμο, της μονιμότητάς του, του δεσμευτικού χαρακτήρα της δικαιοδοσίας του, του κατ' αντιμωλίαν χαρακτήρα της ενώπιόν του διαδικασίας, της εκ μέρους του εφαρμογής κανόνων δικαίου, καθώς και περί της ανεξαρτησίας του, δύναται να υποβάλει στο Δικαστήριο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως μόνον εφόσον, στο πλαίσιο της υποθέσεως που εκκρεμεί ενώπιόν του, ασκεί δικαιοδοτική λειτουργία.

47 Στην απόφαση, όμως, της 22ας Νοεμβρίου 2012, Westbahn Management (C-136/11, EU:C:2012:740), την οποία επικαλείται ο Οργανισμός, το Δικαστήριο, επιληφθέν αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως που είχε υποβάλει η αυστριακή επιτροπή ελέγχου στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, εξέτασε μόνον τα κριτήρια που είχαν διατυπωθεί με την απόφαση της 30ής Ιουνίου 1966, Vaassen-Göbbels (61/65, EU:C:1966:39), και παρέλειψε, επομένως, να εξετάσει αν το εν λόγω όργανο ασκούσε, κατά τη διαδικασία στο πλαίσιο της οποίας υποβλήθηκε η αίτηση εκείνη, καθήκοντα δικαιοδοτικής φύσεως.

48 Συναφώς, ενδείξεις ότι το οικείο όργανο δεν ασκεί δικαιοδοτικά αλλά διοικητικά καθήκοντα αποτελούν η εξουσία του να κινεί αυτεπαγγέλτως διαδικασίες (πρβλ. απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, Belov, C-394/11, EU:C:2013:48, σκέψη 47, και διάταξη της 14ης Νοεμβρίου 2013, MF 7, C-49/13, EU:C:2013:767, σκέψη 18), καθώς και η εκ μέρους του εξουσία επιβολής κυρώσεων, επίσης αυτεπαγγέλτως, στους τομείς που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά του (πρβλ. απόφαση της 16ης Σεπτεμβρίου 2020, Anesco κ.λπ., C-462/19, EU:C:2020:715, σκέψη 44).

49 Επιπροσθέτως, το ζήτημα αν η διαδικασία στο πλαίσιο της οποίας υποβάλλεται αίτηση προδικαστικής αποφάσεως κινήθηκε με πρωτοβουλία ενδιαφερομένου δεν έχει καθοριστική σημασία. Πράγματι, το γεγονός ότι ένα όργανο μπορεί να κινήσει συγκεκριμένη διαδικασία κατόπιν αιτήσεως, μολονότι μπορεί επίσης, εν πάση περιπτώσει, να ασκήσει αυτεπαγγέλτως τη σχετική αρμοδιότητα, δεν δύναται να θέσει υπό αμφισβήτηση τον διοικητικό χαρακτήρα της αρμοδιότητας αυτής.

50 Η αποστολή και η θέση ενός οργάνου στην εθνική έννομη τάξη έχουν επίσης σημασία για την εκτίμηση της φύσεως των καθηκόντων του.

51 Ως εκ τούτου, το Δικαστήριο έχει χαρακτηρίσει ως «διοικητική» τη λειτουργία των οργάνων τα οποία δεν έχουν ως αποστολή τον έλεγχο της νομιμότητας αποφάσεως, αλλά να λαμβάνουν θέση για πρώτη φορά επί της καταγγελίας διοικούμενου, και των οποίων οι αποφάσεις μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο ένδικης προσφυγής (πρβλ. απόφαση της 12ης Νοεμβρίου 1998, Victoria Film, C-134/97, EU:C:1998:535, σκέψεις 16 και 18· διατάξεις της 24ης Μαρτίου 2011, Bengtsson, C-344/09, EU:C:2011:174, σκέψεις 22 και 23, και της 14ης Νοεμβρίου 2013, MF 7, C-49/13, EU:C:2013:767, σκέψεις 19 και 21, καθώς και απόφαση της 16ης Σεπτεμβρίου 2020, Anesco κ.λπ., C-462/19, EU:C:2020:715, σκέψη 49).

52 Επιπλέον, το Δικαστήριο έχει επανειλημμένως υπενθυμίσει ότι η έννοια του «δικαστηρίου», κατά το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, δεν δύναται, εξ ορισμού, να δηλώνει παρά αρχή η οποία έχει την ιδιότητα τρίτου σε σχέση με εκείνη που εξέδωσε την αποτελούσα το αντικείμενο της προσφυγής απόφαση (αποφάσεις της 30ής Μαρτίου 1993, Corbiau, C-24/92, EU:C:1993:118, σκέψη 15, της 30ής Μαΐου 2002, Schmid, C-516/99, EU:C:2002:313, σκέψη 36, και της 16ης Σεπτεμβρίου 2020, Anesco κ.λπ., C-462/19, EU:C:2020:715, σκέψη 37).

53 Εν προκειμένω, πρέπει καταρχάς να εξετασθούν, κατ' ουσίαν, η φύση και η λειτουργία ρυθμιστικού φορέα, όπως είναι ο Οργανισμός, στο πλαίσιο του συστήματος διαχειρίσεως και ελέγχου των σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων το οποίο καθιερώνεται με την οδηγία 2012/34. Πράγματι, τα άρθρα της 55 και 56 προβλέπουν την ύπαρξη σε όλα τα κράτη μέλη εθνικών ρυθμιστικών φορέων για τον σιδηροδρομικό τομέα, θέτουν τις αρχές οργανώσεώς τους και καθορίζουν τις αρμοδιότητες οι οποίες πρέπει να ανατίθενται στους φορείς αυτούς.

54 Συναφώς, από το άρθρο 55, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34 προκύπτει ότι ο ρυθμιστικός φορέας αποτελεί αυτόνομη, νομικώς διακριτή και ανεξάρτητη αρχή σε επίπεδο οργανωτικό, λειτουργικό, ιεραρχικό και λήψεως αποφάσεων από οιονδήποτε άλλον δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα.

55 Όσον αφορά τις αρμοδιότητες του ως άνω φορέα, από το άρθρο 56, παράγραφοι 1, 2, 6 και 9, της οδηγίας 2012/34 προκύπτει ότι αυτός δεν αποφαίνεται μόνον κατόπιν προσφυγής, αλλά μπορεί επίσης να ενεργεί αυτεπαγγέλτως.

56 Ως προς το τελευταίο ζήτημα, ο φορέας πρέπει να «παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών» και να ελέγχει, στο πλαίσιο αυτό, τις αποφάσεις που λαμβάνουν όσοι δραστηριοποιούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, ιδίως όσον αφορά τα διάφορα στοιχεία που απαριθμούνται στο άρθρο 56, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34. Εξάλλου, ο εν λόγω φορέας μεριμνά, μεταξύ άλλων, ώστε τα τέλη υποδομής να μην ενέχουν δυσμενείς διακρίσεις και παρεμβαίνει στις διαπραγματεύσεις μεταξύ των «αιτούντων», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 19, της οδηγίας, ήτοι, ιδίως, μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, και του διαχειριστή υποδομής σχετικά με το ύψος των εν λόγω τελών προκειμένου να διασφαλίζει την τήρηση του ισχύοντος νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου. Τέλος, με δική του πρωτοβουλία, λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για να άρει κάθε δυσμενή διάκριση εις βάρος των αιτούντων, κάθε στρέβλωση των αγορών και κάθε άλλη ανεπιθύμητη εξέλιξη στις αγορές αυτές.

57 Επομένως, η εξουσία του ρυθμιστικού φορέα να εποπτεύει την εφαρμογή των κανόνων που καθορίζει η συγκεκριμένη οδηγία δεν εξαρτάται από την υποβολή καταγγελίας ή την άσκηση προσφυγής και μπορεί, ως εκ τούτου, να ασκείται αυτεπαγγέλτως (απόφαση της 9ης Σεπτεμβρίου 2021, LatRailNet και Latvijas dzelzceļš, C-144/20, EU:C:2021:717, σκέψη 37).

58 Εξάλλου, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων εποπτείας που ασκεί, ο ρυθμιστικός φορέας πρέπει να διαθέτει, σύμφωνα με το άρθρο 56, παράγραφος 8, της οδηγίας 2012/34, εξουσίες διενέργειας ερευνών προκειμένου να συλλέγει κάθε αναγκαία πληροφορία. Τα αιτήματά του παροχής πληροφοριών μπορούν να συνοδεύονται από την απειλή επιβολής των προσηκουσών κυρώσεων.

59 Ομοίως, δυνάμει του άρθρου 56, παράγραφος 9, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας, ο ως άνω φορέας μπορεί να συνοδεύει τις αποφάσεις που εκδίδει με τις κατάλληλες κυρώσεις, περιλαμβανομένων των προστίμων.

60 Επομένως, από τα άρθρα 55 και 56 της οδηγίας 2012/34, ερμηνευόμενα υπό το πρίσμα της αιτιολογικής της σκέψεως 76, προκύπτει ότι οι προβλεπόμενες από την οδηγία αποτελεσματική διαχείριση και δίκαιη και μη ενέχουσα διακρίσεις χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής επιτάσσουν τη σύσταση αρχής η οποία είναι ταυτόχρονα επιφορτισμένη με την ευθύνη να εποπτεύει, με δική της πρωτοβουλία, την εκ μέρους των δραστηριοποιούμενων στον σιδηροδρομικό τομέα εφαρμογή των κανόνων που προβλέπει η εν λόγω οδηγία και να ενεργεί ως όργανο ενώπιον του οποίου ασκούνται προσφυγές.

61 Η ως άνω σώρευση καθηκόντων συνεπάγεται ότι, οσάκις ρυθμιστικός φορέας συσταθείς κατ' εφαρμογήν του άρθρου 55 της οδηγίας 2012/34 επιλαμβάνεται προσφυγής, το γεγονός αυτό δεν θίγει την αρμοδιότητα του ίδιου φορέα να λαμβάνει, εν ανάγκη αυτεπαγγέλτως, τα κατάλληλα μέτρα για να αντιμετωπίσει κάθε παράβαση της ισχύουσας νομοθεσίας και να συνοδεύει τις αποφάσεις του, εφόσον το κρίνει αναγκαίο, με κυρώσεις, στοιχείο που επιβεβαιώνει τη διοικητική φύση των καθηκόντων του.

62 Εξάλλου, το άρθρο 56, παράγραφος 10, της οδηγίας 2012/34 προβλέπει ότι τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι αποφάσεις που λαμβάνει ο ρυθμιστικός φορέας να υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο, στοιχείο το οποίο, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 51 της παρούσας αποφάσεως, αποτελεί ένδειξη του διοικητικού χαρακτήρα των αποφάσεων αυτών (πρβλ. διάταξη της 14ης Νοεμβρίου 2013, MF 7, C-49/13, EU:C:2013:767, σκέψη 19).

63 Το ζήτημα αν, παρά τον διοικητικό χαρακτήρα που έχει καταρχήν ένας ρυθμιστικός φορέας, όπως ο Οργανισμός, πρέπει να θεωρείται ότι, στο ειδικό πλαίσιο των καθηκόντων που ασκεί στην υπόθεση της κύριας δίκης, συνιστά «δικαστήριο», κατά την έννοια του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, πρέπει να εξετασθεί με γνώμονα τα προεκτεθέντα.

64 Συναφώς, από τη δικογραφία που διαβιβάσθηκε στο Δικαστήριο και, ειδικότερα, από τις απαντήσεις που έδωσε ο Οργανισμός στο εκ μέρους του Δικαστηρίου αίτημα παροχής πληροφοριών, οι οποίες παραπέμπουν στον νόμο περί σιδηροδρόμων και στον κώδικα διοικητικής διαδικασίας, προκύπτει ότι, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, εξαιρουμένων των διαδικασιών των άρθρων 23c, 23d και 34d του νόμου περί σιδηροδρόμων, οι οποίες μπορούν να κινηθούν μόνον «κατόπιν αιτήσεως», ο Οργανισμός αποφαίνεται τόσο κατόπιν «αιτήσεως» αιτούντος όσο και αυτεπαγγέλτως. Επομένως, το άρθρο 34e, παράγραφος 1, του νόμου περί σιδηροδρόμων προβλέπει ρητώς ότι η διαδικασία την οποία αφορά μπορεί να κινηθεί αυτεπαγγέλτως ή «κατόπιν αιτήσεως» αιτούντος.

65 Η διαδικασία της κύριας δίκης, η οποία κινήθηκε από την αιτούσα CityRail βάσει του άρθρου 34e, παράγραφος 1, έχει ως αντικείμενο τον έλεγχο του ζητήματος αν δήλωση δικτύου η οποία αποτελεί μέρος «δηλώσεως σιδηροδρομικού δικτύου» είναι σύμφωνη προς τον ως άνω νόμο. Η συγκεκριμένη διάταξη, κατά τον Οργανισμό, μεταφέρει στην εσωτερική έννομη τάξη το άρθρο 56, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 2012/34. Στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας

κλήθηκε ο Οργανισμός να αποφανθεί επί των όρων προσβάσεως σε ορισμένες εγκαταστάσεις υπό την εκμετάλλευση του Správa železnic οι οποίοι περιέχονται στην επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης δήλωση δικτύου.

66 Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρέσχε ο Οργανισμός, βάσει του άρθρου 78, παράγραφος 1, του νόμου 250/2016 περί ευθύνης λόγω παραβάσεων και περί συναφών διαδικασιών, ο Οργανισμός επιβάλλει κυρώσεις, με δική του πρωτοβουλία, για τις παρατυπίες που διαπιστώνει στο πλαίσιο διοικητικής διαδικασίας, όπως αυτή του άρθρου 34e του νόμου περί σιδηροδρόμων. Εφόσον το κρίνει αναγκαίο, κινεί διαδικασία για τη διαπίστωση διακριτής παραβάσεως.

67 Όπως, όμως, επισημάνθηκε στις σκέψεις 48 και 49 της παρούσας αποφάσεως, η δυνατότητα του Οργανισμού να κινήσει τη διαδικασία στο πλαίσιο της οποίας υποβλήθηκε, επίσης αυτεπαγγέλτως, η υπό κρίση αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, όπως και η εξουσία του να επιβάλλει κυρώσεις για τις παρατυπίες που διαπιστώθηκαν κατά τη διαδικασία αυτή με δική του πρωτοβουλία αποτελούν ιδιαιτέρως σημαντικές ενδείξεις δυνάμενες να στηρίξουν τη διαπίστωση ότι το όργανο αυτό, στην υπόθεση της κύριας δίκης, δεν ασκεί δικαιοδοτικά αλλά διοικητικά καθήκοντα.

68 Επιπλέον, από τις πληροφορίες που παρέσχε ο Οργανισμός προκύπτει επίσης ότι κατά των αποφάσεών του μπορεί να ασκηθεί ένδικη προσφυγή. Οσάκις, σύμφωνα με τους κανόνες περί κατανομής των αρμοδιοτήτων που απορρέουν από τον κώδικα πολιτικής δικονομίας και από τον κώδικα διοικητικής δικονομίας, τα διοικητικά δικαστήρια είναι αρμόδια να επιληφθούν προσφυγής κατά αποφάσεως του Οργανισμού, αυτός έχει την ιδιότητα του καθού. Εξάλλου, από το άρθρο 250c, παράγραφος 2, του κώδικα πολιτικής δικονομίας προκύπτει ότι, ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων, τα οποία, κατά τον Οργανισμό, είναι μεταξύ άλλων αρμόδια να επιλαμβάνονται των ενδίκων βοηθημάτων που ασκούνται κατά των αποφάσεων οι οποίες εκδίδονται στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 34e του νόμου περί σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός έχει το δικαίωμα να υποβάλει παρατηρήσεις χωρίς να είναι διάδικος.

69 Η ως άνω συμμετοχή, όμως, του Οργανισμού σε διαδικασία προσφυγής, η οποία θέτει υπό αμφισβήτηση τη δική του απόφαση, αποτελεί ένδειξη ότι, οσάκις εκδίδει την απόφαση αυτή, ο Οργανισμός δεν έχει την ιδιότητα τρίτου σε σχέση με τα αντιπαρατιθέμενα συμφέροντα, κατά την έννοια που υπομνήσθηκε στη σκέψη 52 της παρούσας αποφάσεως (πρβλ. αποφάσεις της 9ης Οκτωβρίου 2014, TDC, C-222/13, EU:C:2014:2265, σκέψη 37 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 24ης Μαΐου 2016, MT Højgaard et Züblin, C-396/14, EU:C:2016:347, σκέψη 25).

70 Η ανωτέρω ανάλυση δεν αναιρεί ότι, κατά τη νομολογία που μνημονεύθηκε στη σκέψη 43 της παρούσας αποφάσεως, όργανο το οποίο ασκεί καθήκοντα τόσο διοικητικής όσο και δικαστικής φύσεως και το οποίο πληροί τα οργανικά κριτήρια που μνημονεύθηκαν στη σκέψη 41 της παρούσας αποφάσεως μπορεί να χαρακτηρισθεί ως «δικαστήριο» κατά την έννοια του άρθρου 267 ΣΛΕΕ εφόσον τα δικαιοδοτικής φύσεως καθήκοντα που ασκεί διακρίνονται κατά τρόπο αντικειμενικό και αυστηρό από τα διοικητικής φύσεως καθήκοντά του. Τούτο συμβαίνει ιδίως οσάκις ορισμένες διαδικασίες μπορούν να κινηθούν ενώπιον του οργάνου αυτού μόνον κατόπιν προσφυγής και όχι αυτεπαγγέλτως και οσάκις το εν λόγω όργανο δεν μπορεί να είναι καθού στο πλαίσιο ένδικης προσφυγής κατά των αποφάσεων που λαμβάνει κατά το πέρας των διαδικασιών αυτών.

71 Επιβάλλεται, ωστόσο, η διαπίστωση ότι, λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που εκτίθενται στις σκέψεις 64 έως 69 της παρούσας αποφάσεως, στο πλαίσιο της διαφοράς της κύριας δίκης ο Οργανισμός δεν ασκεί καθήκοντα δικαιοδοτικής αλλά διοικητικής φύσεως. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να θεωρηθεί «δικαστήριο», κατά την έννοια του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, οπότε η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως που υπέβαλε είναι απαράδεκτη.

Επί των δικαστικών εξόδων

72 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τα μέρη της κύριας διαδικασίας τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος οργάνου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τμήμα μείζονος συνθέσεως) αποφαίνεται:

Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως την οποία υπέβαλε ο Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (Οργανισμός Προσβάσεως στις Υποδομές Μεταφορών, Τσεχική Δημοκρατία) είναι απαράδεκτη.

(υπογραφές)