Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 16ης Ιουνίου 2022*

«Προδικαστική παραπομπή – Διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών – Κανονισμός (ΕΕ) 1315/2013 – Άρθρο 15, παράγραφος 1 – Υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας – Λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας – Υποχρέωση του κράτους μέλους να συνδέει λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας με οδικές ή σιδηροδρομικές υποδομές μεταφορών – Κατάργηση της σύνδεσης με ένα από τα δύο αυτά είδη υποδομών μεταφορών – Προϋποθέσεις»

Στην υπόθεση C-229/21,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το cour d'appel de Bruxelles (εφετείο Βρυξελλών, Βέλγιο) με απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 9 Απριλίου 2021, στο πλαίσιο της δίκης

Port de Bruxelles SA,

Région de Bruxelles-Capitale

κατά

Infrabel SA,

παρισταμένων των:

FIF-FSI (Fonds d'Infrastructure Ferroviaire) SA,

État belge,

Région de Bruxelles-Capitale,

Port de Bruxelles SA,

Lineas SA,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους E. Regan, πρόεδρο τμήματος, I. Jarukaitis, M. Ilešič, Δ. Γρατσία (εισηγητή) και Z. Csehi, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: J. Richard de la Tour

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

γραμματέας: C. Di Bella, διοικητικός υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 19ης Ιανουαρίου 2022,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Port de Bruxelles SA, εκπροσωπούμενη από τη B. De Beys και τον L. Depré, avocats,

– η Région de Bruxelles-Capitale, εκπροσωπούμενη από τους B. Cambier και T. Cambier, avocats,

– η Infrabel SA, εκπροσωπούμενη από τους M. Baetens-Spetschinsky και P.-M. Louis, avocats,

– η Βελγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον S. Baeyens, τον P. Cottin και την C. Pochet, επικουρούμενους από τους T. Eyskens, P. J. Geysens και A. Vandeburie, avocats,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον S. L. Kalėda, την C. Vrignon και τον G. Wilms,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 31ης Μαρτίου 2022,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 15, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ 2013, L 348, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο δύο ενδίκων διαφορών εκ των οποίων η μεν πρώτη μεταξύ της Port de Bruxelles SA και της Infrabel SA, διαχειρίστριας της σιδηροδρομικής υποδομής στο Βέλγιο, η δε δεύτερη μεταξύ της Région de Bruxelles-Capitale [Περιφέρειας Βρυξελλών-Πρωτευούσης (Βέλγιο)] και της Infrabel, σχετικά με αγωγή της Port de Bruxelles SA με αίτημα να υποχρεωθεί η Infrabel να διατηρεί σε άριστη κατάσταση λειτουργίας τη μοναδική σιδηροδρομική γραμμή πρόσβασης του λιμένα των Βρυξελλών (Βέλγιο) στο βελγικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Το νομικό πλαίσιο

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 7, 8 και 31 του κανονισμού 1315/2013 έχουν ως εξής:

«(7) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αποτελείται σε μεγάλο βαθμό από υπάρχουσες υποδομές. Για να επιτευχθούν πλήρως οι στόχοι της πολιτικής για το νέο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, θα πρέπει να καθορισθούν με κανονισμό ενιαίες απαιτήσεις για τις υποδομές, με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνεται η υποδομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

(8) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να αναπτυχθεί με τη δημιουργία νέων υποδομών μεταφοράς, με την αποκατάσταση και αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών και με μέτρα προώθησης της αποδοτικής αξιοποίησης των πόρων του. Σε συγκεκριμένες περιπτώσεις η απουσία τακτικής συντήρησης στο παρελθόν καθιστά αναγκαία την αποκατάσταση των σιδηροδρομικών υποδομών. Η αποκατάσταση είναι μια διαδικασία που καταλήγει στην επίτευξη των αρχικών κατασκευαστικών παραμέτρων των υφιστάμενων εγκαταστάσεων σιδηροδρομικών υποδομών σε συνδυασμό με τη μακροπρόθεσμη βελτίωση της ποιότητάς της σε σύγκριση με την σημερινή κατάστασή της, κατ' εφαρμογή των απαιτήσεων και των διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

[…]

(31) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, λόγω της μεγάλης κλίμακάς του, θα πρέπει να αποτελεί τη βάση ευρείας εξάπλωσης νέων τεχνολογιών και καινοτομιών, οι οποίες μπορούν, για παράδειγμα, να βοηθήσουν στην ενίσχυση της γενικής απόδοσης του ευρωπαϊκού τομέα μεταφορών και στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα. Αυτό θα συμβάλει στους σκοπούς της στρατηγικής "Ευρώπη 2020" και τους στόχους της Λευκής Βίβλου {της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της 1ης Ιουλίου 2011, με τίτλο "Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών –Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών" [COM(2011) 144 τελικό/2]}, για περιστολή κατά 60 % των αερίων θερμοκηπίου έως το 2050 (με βάση τα επίπεδα του 1990) και, ταυτόχρονα, θα συμβάλει στον στόχο αύξησης της ασφάλειας εφοδιασμού της Ένωσης με καύσιμα. […]»

4 Το άρθρο 1 του κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αντικείμενο», προβλέπει στις παραγράφους του 1 έως 3 τα εξής:

«1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει προσανατολισμούς για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, που περιλαμβάνει δομή δύο επιπέδων και αποτελείται από το εκτεταμένο δίκτυο και το κεντρικό δίκτυο, το οποίο συγκροτείται επί τη βάσει του εκτεταμένου δικτύου.

2. Ο παρών κανονισμός καθορίζει έργα κοινού ενδιαφέροντος και προσδιορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να τηρούνται για τη διαχείριση των υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

3. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.»

5 Το άρθρο 2 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», ορίζει τα εξής:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, όπως εκτίθεται στους χάρτες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι. […]

2. Η υποδομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών συνίσταται στην υποδομή για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, την εσωτερική ναυσιπλοΐα, τις οδικές μεταφορές, τις θαλάσσιες μεταφορές, τις αεροπορικές μεταφορές και τις συνδυασμένες μεταφορές, όπως ορίζεται στα σχετικά τμήματα του Κεφαλαίου ΙΙ.»

6 Το άρθρο 3 του ίδιου κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», έχει ως εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) “έργο κοινού ενδιαφέροντος”: οποιοδήποτε έργο διεξάγεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις και σε συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού·

[…]

ιδ) “συνδυασμένη μεταφορά”: μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων, ή αμφοτέρων, με τη χρήση δύο ή περισσοτέρων τρόπων μεταφοράς·

[…]

ιστ) “αστικός κόμβος”: αστική περιοχή όπου η υποδομή μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως λιμένες, περιλαμβανομένων επιβατικών τερματικών σταθμών, αερολιμένες, σιδηροδρομικοί σταθμοί, πλατφόρμες υλικοτεχνικής υποστήριξης και εμπορευματικοί σταθμοί που βρίσκονται μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα και γύρω από αυτό, συνδέεται με άλλα μέρη της υποδομής αυτής και με την υποδομή περιφερειακής και τοπικής κυκλοφορίας·

[…]

ιθ) “εμπορευματικός τερματικός σταθμός”: δομή εξοπλισμένη για τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων μεταξύ τουλάχιστον δύο τρόπων μεταφοράς ή μεταξύ δύο διαφορετικών σιδηροδρομικών συστημάτων και για την προσωρινή αποθήκευση εμπορευμάτων, όπως θαλάσσιοι λιμένες, λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένες και τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών·

[…]».

7 Το άρθρο 4 του κανονισμού 1315/2003, το οποίο φέρει τον τίτλο «Στόχοι του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών», προβλέπει τα εξής:

«Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών ενισχύει την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της Ένωσης και συμβάλλει στη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών, ο οποίος είναι αποτελεσματικός και βιώσιμος, αυξάνει τα οφέλη για τους χρήστες του και στηρίζει την χωρίς αποκλεισμούς μεγέθυνση. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών καταδεικνύει την ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία συμβάλλοντας στους στόχους που καθορίζονται στις ακόλουθες τέσσερις κατηγορίες:

[…]

β) απόδοση με:

[…]

iii) τη βέλτιστη ενοποίηση και διασύνδεση όλων των τρόπων μεταφοράς·

[…]

v) την αποτελεσματική χρήση νέων και υφιστάμενων υποδομών·

[…]

γ) βιωσιμότητα με:

[…]

ii) τη συμβολή στους στόχους χαμηλών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και καθαρών μεταφορών, ασφάλειας των καυσίμων, μείωσης του εξωτερικού κόστους και περιβαλλοντικής προστασίας·

iii) την προαγωγή μεταφορών χαμηλών εκπομπών άνθρακα με στόχο την επίτευξη έως το 2050 σημαντικής μείωσης των εκπομπών CO2, σύμφωνα με τους σχετικούς ενωσιακούς στόχους μείωσης των εκπομπών CO2·

[…]».

8 Το άρθρο 5 του κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δίκτυο με αποδοτική αξιοποίηση των πόρων», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών σχεδιάζεται, αναπτύσσεται και λειτουργεί με γνώμονα την αποδοτικότητα των πόρων, με:

α) την ανάπτυξη, βελτίωση και συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς·

β) τη βελτιστοποίηση της ενοποίησης και της διασύνδεσης των υποδομών·

[…]».

9 Το άρθρο 6 του κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Διάρθρωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών σε δύο επίπεδα», έχει ως εξής:

«1. Η βαθμιαία ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών επιτυγχάνεται ιδίως με την υλοποίηση της διάρθρωσης του δικτύου σε δύο επίπεδα, βάσει συνεπούς και διαφανούς μεθοδολογικής προσέγγισης, ήτοι ένα εκτεταμένο δίκτυο και ένα κεντρικό δίκτυο.

2. Το εκτεταμένο δίκτυο απαρτίζεται από όλες τις υπάρχουσες και τις προγραμματιζόμενες υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, καθώς και από μέτρα προώθησης της αποδοτικής και κοινωνικά και περιβαλλοντικά βιώσιμης χρήσης αυτών των υποδομών. Το εν λόγω δίκτυο προσδιορίζεται και αναπτύσσεται σύμφωνα με το Κεφάλαιο ΙΙ.

3. Το κεντρικό δίκτυο απαρτίζεται από τα μέρη του εκτεταμένου δικτύου που είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων ανάπτυξης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Το εν λόγω δίκτυο προσδιορίζεται και αναπτύσσεται σύμφωνα με το Κεφάλαιο ΙΙΙ.»

10 Το κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού 1315/2013, το οποίο φέρει τον τίτλο «Το εκτεταμένο δίκτυο», περιλαμβάνει τα άρθρα 9 έως 37. Το άρθρο 9 του κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Γενικές διατάξεις» προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Το εκτεταμένο δίκτυο:

[…]

γ) πληροί τις απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών που απαριθμούνται στο παρόν Κεφάλαιο·

[…]».

11 Το άρθρο 10 του κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Γενικές προτεραιότητες», προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Κατά την ανάπτυξη του εκτεταμένου δικτύου, δίδεται γενική προτεραιότητα σε μέτρα που είναι απαραίτητα για:

[…]

β) την εξασφάλιση βέλτιστης ενοποίησης των τρόπων μεταφοράς και διαλειτουργικότητας μεταξύ τρόπων μεταφοράς·

[…]».

12 Το άρθρο 12 του ίδιου κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Οι εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί συνδέονται με οδικές υποδομές ή, όπου είναι δυνατόν, με εσωτερικές πλωτές οδούς με την υποδομή του εκτεταμένου δικτύου.»

13 Το άρθρο 13 του κανονισμού 1315/2013, το οποίο φέρει τον τίτλο «Προτεραιότητες για την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών», έχει ως εξής:

«Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν σιδηροδρομικές υποδομές και επιπροσθέτως των γενικών προτεραιοτήτων που καθορίζονται στο άρθρο 10, δίδεται προτεραιότητα στα εξής:

[…]

στ) όπου χρειάζεται, σύνδεση των σιδηροδρομικών υποδομών με υποδομή λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.»

14 Το άρθρο 14 του κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Συνιστώσες υποδομών» προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Οι υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας περιλαμβάνουν ειδικότερα:

[…]

ε) λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένης της αναγκαίας υποδομής μεταφορών εντός της ζώνης του λιμένα,

[…]».

15 Το άρθρο 15 του κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας συνδέονται με την οδική ή σιδηροδρομική υποδομή.»

16 Το άρθρο 16 του κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Προτεραιότητες για την ανάπτυξη υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας», έχει ως εξής:

«Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας και επιπροσθέτως των γενικών προτεραιοτήτων που καθορίζονται στο άρθρο 10, δίδεται προτεραιότητα στα εξής:

[…]

δ) στη σύνδεση της υποδομής λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας με υποδομές των σιδηροδρομικών και των οδικών εμπορευματικών μεταφορών·

[…]».

17 Το άρθρο 19 του κανονισμού 1315/2013, το οποίο φέρει τον τίτλο «Προτεραιότητες για την ανάπτυξη των οδικών υποδομών», έχει ως εξής:

«Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν οδικές υποδομές και επιπροσθέτως των γενικών προτεραιοτήτων που καθορίζονται στο άρθρο 10, δίδεται προτεραιότητα στα εξής:

[…]

ε) μετριασμός της συμφόρησης στις υφιστάμενες οδούς.»

18 Το άρθρο 28 του κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν με δίκαιο τρόπο, χωρίς διακρίσεις, ότι:

α) οι τρόποι μεταφοράς συνδέονται σε ένα από τα κάτωθι σημεία: εμπορευματικό τερματικό σταθμό, επιβατικό σταθμό, λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένα, και θαλάσσιο λιμένα, ώστε να καθίσταται δυνατή η συνδυασμένη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων,

[…]».

19 Το άρθρο 30 του κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αστικοί κόμβοι», προβλέπει τα εξής:

«Κατά την ανάπτυξη στο εκτεταμένο δίκτυο αστικών κόμβων, τα κράτη μέλη επιδιώκουν να εξασφαλίσουν, όπου αυτό είναι εφικτό:

α) για τις μεταφορές επιβατών: διασύνδεση σιδηροδρομικών, οδικών, αεροπορικών και, κατά περίπτωση, εσωτερικών πλωτών και θαλάσσιων υποδομών του εκτεταμένου δικτύου·

β) για τις μεταφορές εμπορευμάτων: διασύνδεση σιδηροδρομικών, οδικών και, κατά περίπτωση, εσωτερικών πλωτών, αεροπορικών και θαλάσσιων υποδομών του εκτεταμένου δικτύου·

[…]».

20 Το άρθρο 38 του κανονισμού 1315/2013, το οποίο φέρει τον τίτλο «Προσδιορισμός του κεντρικού δικτύου», ορίζει στην παράγραφό του 1:

«Το κεντρικό δίκτυο, όπως εμφαίνεται στους χάρτες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I, αποτελείται από τα μέρη του εκτεταμένου δικτύου που είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας προς επίτευξη των στόχων της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και ανταποκρίνεται στην εξέλιξη της ζήτησης της κυκλοφορίας και στην ανάγκη συνδυασμένων μεταφορών. […]»

21 Από τα παραρτήματα I και II του κανονισμού προκύπτει ότι οι λιμενικές υποδομές του λιμένα Βρυξελλών εντάσσονται στο κεντρικό δίκτυο, κατά την έννοια του άρθρου 6, παράγραφοι 1 και 3, του κανονισμού.

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

22 Η Port de Bruxelles SA είναι επιφορτισμένη με τη διαχείριση, την εκμετάλλευση και την ανάπτυξη της διώρυγας, του λιμένα των Βρυξελλών, του προλιμένα, των λιμενικών εγκαταστάσεων και των βοηθητικών τους χώρων στην Περιφέρεια Βρυξελλών-Πρωτευούσης.

23 Η Infrabel εκμεταλλεύεται το βελγικό σιδηροδρομικό δίκτυο και έχει την κυριότητα των σιδηροδρομικών γραμμών, καθώς και των αναγκαίων ή χρήσιμων για την εκμετάλλευση αυτή περιουσιακών στοιχείων.

24 Το FIF-FSI (Fonds d'Infrastructure Ferroviaire) SA (ταμείο σιδηροδρομικών υποδομών, στο εξής: FIF) είναι επιφορτισμένο με τη διαχείριση και την αξιοποίηση των εδαφικών εκτάσεων και με άλλες εμπορικές δραστηριότητες στον τομέα της ανάπτυξης, των αγοραπωλησιών, της διαχείρισης και της χρηματοδότησης ακινήτων. Το σύνολο του κεφαλαίου του ανήκει εμμέσως στο État belge (Βελγικό Δημόσιο).

25 Με δύο βασιλικά διατάγματα, της 14ης Ιουνίου 2004 (*Moniteur belge* της 14ης Ιουνίου 2004, σ. 51971) και της 30ής Δεκεμβρίου 2004 (*Moniteur belge* της 30ής Δεκεμβρίου 2004, σ. 87338), επιβλήθηκε στην Infrabel η υποχρέωση να προβεί, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, στην αποξήλωση των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στην τοποθεσία «Schaerbeek-Formation» στις Βρυξέλλες και στην αποκατάστασή της, προκειμένου η τοποθεσία αυτή να αποδοθεί ελεύθερη κάθε χρήσης στο FIF. Το FIF δικαιούται να αξιώσει χρηματική αποζημίωση σε περίπτωση μη εκτέλεσης των εν λόγω εργασιών από την Infrabel εντός των προβλεπομένων προθεσμιών. Μεταξύ των εγκαταστάσεων που έπρεπε να αποξηλωθούν περιλαμβάνονται εκείνες που αποτελούν τη μοναδική σιδηροδρομική σύνδεση των λιμενικών εγκαταστάσεων του λιμένα των Βρυξελλών με το βελγικό σιδηροδρομικό δίκτυο (στο εξής: επίμαχη σιδηροδρομική γραμμή).

26 Στις 12 Οκτωβρίου 2018, η Port de Bruxelles SA άσκησε αγωγή κατά της Infrabel ενώπιον του tribunal de première instance francophone de Bruxelles (γαλλόφωνου πρωτοδικείου Βρυξελλών, Βέλγιο), με αίτημα να απαγορευθεί στην Infrabel «να προβεί σε κάθε πράξη αντίθετη προς τις διατάξεις του κανονισμού 1315/2013 […], συμπεριλαμβανομένης της αποξήλωσης των κατασκευών και εγκαταστάσεων που προβλέπονται στον [κανονισμό] και, ειδικότερα, της [επίμαχης] σιδηροδρομικής γραμμής».

27 Στις 30 Οκτωβρίου 2018, η Infrabel προσεπικάλεσε το FIF. Το Βελγικό Δημόσιο παρενέβη εκουσίως στη δίκη στις 13 Νοεμβρίου 2018, προκειμένου να δύναται να του αντιταχθεί η απόφαση που επρόκειτο να εκδοθεί. Η Περιφέρεια Βρυξελλών-Πρωτευούσης και η Lineas SA παρενέβησαν επίσης υπέρ της Port de Bruxelles SA.

28 Στις 14 Μαρτίου 2019, η Port de Bruxelles SA ζήτησε από το tribunal de première instance francophone de Bruxelles (γαλλόφωνο πρωτοδικείο Βρυξελλών), ως προσωρινό μέτρο, να απαγορεύσει στην Infrabel, εν αναμονή οριστικής απόφασης επί της ουσίας της διαφοράς, μεταξύ άλλων, να θέσει εκτός λειτουργίας και να αποξηλώσει την επίμαχη σιδηροδρομική γραμμή, καθώς και να την υποχρεώσει να διατηρήσει τη γραμμή σε άριστη κατάσταση λειτουργίας. Η Infrabel ζήτησε, μεταξύ άλλων, από το tribunal de première instance francophone de Bruxelles (γαλλόφωνο πρωτοδικείο Βρυξελλών), σε περίπτωση που το ως άνω δικαστήριο δεχθεί την αίτηση ασφαλιστικών μέτρων με αποτέλεσμα η lnfrabel να μην μπορεί να εκτελέσει τις εργασίες που προβλέπει το βασιλικό διάταγμα της 30ής Δεκεμβρίου 2004, να απαγορεύσει στο FIF να διεκδικήσει από αυτήν αποζημίωση μέχρι την έκδοση της απόφασης επί της κύριας υποθέσεως.

29 Στις 5 Νοεμβρίου 2019, κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, το FIF και η Infrabel συνήψαν σύμβαση με την οποία παρέτειναν, μεταξύ άλλων, έως τις 30 Ιουνίου 2021, την προθεσμία για την αποξήλωση της επίμαχης σιδηροδρομικής γραμμής.

30 Με απόφαση της 20ής Δεκεμβρίου 2019, το tribunal de première instance francophone de Bruxelles (γαλλόφωνο πρωτοδικείο Βρυξελλών) κήρυξε απαράδεκτη την αγωγή της Port de Bruxelles SA, εκτός από το μέρος της με το οποίο η τελευταία επικαλείται, προς στήριξη της αγωγής της, δικαίωμα δουλείας. Περαιτέρω, το ως άνω πρωτοδικείο απέρριψε την αίτηση

ασφαλιστικών μέτρων της Port de Bruxelles SA, για τον λόγο ότι η δέσμευση που είχε αναλάβει η Infrabel με τη σύμβαση που είχε συνάψει με το FIF στις 5 Νοεμβρίου 2019 αρκούσε για την προσωρινή ρύθμιση της κατάστασης των διαδίκων.

31 Τόσο η Port de Bruxelles SA όσο και η Περιφέρεια Βρυξελλών-Πρωτευούσης άσκησαν έφεση κατά της απόφασης αυτής ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, του cour d'appel de Bruxelles (εφετείου Βρυξελλών, Βέλγιο), το οποίο, αφού διαπίστωσε ότι ούτε η Port de Bruxelles SA ούτε η Περιφέρεια Βρυξελλών-Πρωτευούσης είχαν ασκήσει έφεση κατά του Βελγικού Δημοσίου και του FIF σύμφωνα με τους εθνικούς δικονομικούς κανόνες, έκρινε ότι τα δύο τελευταία έπρεπε να τεθούν εκτός δίκης. Εξάλλου, από το διατακτικό της αίτησης προδικαστικής αποφάσεως προκύπτει ότι το αιτούν δικαστήριο αποφάσισε τη συνεκδίκαση των δύο εκκρεμών ενώπιόν του διαδικασιών.

32 Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται κατά πόσον η Port de Bruxelles SA δύναται να προβάλει, ενώπιον των βελγικών δικαστηρίων, δικαίωμα αντλούμενο από το άρθρο 15 του κανονισμού 1315/2013. Το αιτούν δικαστήριο εκθέτει ότι, κατά την ερμηνεία που προτείνει η Port de Bruxelles SA, η ως άνω διάταξη επιβάλλει στα κράτη μέλη, αφενός, μια θετική υποχρέωση για εγκαθίδρυση συστήματος με διασυνδεδεμένες υποδομές μεταφορών, στο πλαίσιο της οποίας τα κράτη μέλη διαθέτουν εξουσία εκτιμήσεως, καθώς και, αφετέρου, μια αρνητική υποχρέωση, απαγορεύοντας στα κράτη μέλη να ενεργούν κατά τρόπο αντίθετο προς τους σκοπούς του κανονισμού, ειδικότερα με το να θίγουν την ακεραιότητα των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς.

33 Η Infrabel υποστηρίζει ότι το άρθρο 15 δεν μπορεί να ερμηνευθεί με τον τρόπο που προβάλλει η Port de Bruxelles SA. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τους όρους της διάταξης αυτής, ιδίως στην απόδοσή της στη γαλλική γλώσσα, οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας πρέπει να συνδέονται είτε με τις υποδομές οδικών μεταφορών είτε με τις υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών, δεδομένου ότι η γλωσσική αυτή απόδοση κάνει χρήση του συνδέσμου «ή».

34 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι στην απόδοση του άρθρου 15, παράγραφος 1, του κανονισμού 1315/2013 στην ολλανδική γλώσσα δεν χρησιμοποιείται ο σύνδεσμος «ή», αλλά ο σύνδεσμος «και». Εξ αυτού συνάγει ότι η γραμματική ερμηνεία της διάταξης αυτής δεν αρκεί για να προσδιοριστεί η ακριβής έννοιά της.

35 Κατά το αιτούν δικαστήριο, η εν λόγω διάταξη επιδέχεται δύο αντικρουόμενες ερμηνείες. Συγκεκριμένα, από το άρθρο 3, στοιχείο ιδ', και από το άρθρο 28, παράγραφος 1, του κανονισμού θα μπορούσε να συναχθεί ότι η σύνδεση μιας υποδομής εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όπως ένας λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας, με ένα μόνον άλλο είδος υποδομής μεταφορών αρκεί για την εκπλήρωση της υποχρέωσης και ότι, εν προκειμένω, η Port de Bruxelles SA θα έπρεπε να αρκεστεί στη σύνδεση των λιμενικών υποδομών της με τις υποδομές οδικών μεταφορών.

36 Εντούτοις, θα μπορούσε να υποστηριχθεί διαφορετική ερμηνεία του άρθρου 15 του κανονισμού. Συγκεκριμένα, κατά την ερμηνεία αυτή, από τις δεσμεύσεις της Επιτροπής που περιλαμβάνονται στη Λευκή Βίβλο της, στην οποία παραπέμπει, μεταξύ άλλων, η αιτιολογική σκέψη 31 του κανονισμού, καθώς και από τον ίδιο τον κανονισμό 1315/2013, προκύπτει ότι οι σκοποί του κανονισμού είναι δύο ειδών, ήτοι η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των μεταφορών και η μείωση κατά 60 % τουλάχιστον, έως το 2050, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που προκαλούν οι μεταφορές σε σχέση με τα επίπεδα του 1990. Περαιτέρω, ερμηνεία του άρθρου 15 του κανονισμού υπό την έννοια ότι απαγορεύει την αποξήλωση σιδηροδρομικής σύνδεσης υπό

περιστάσεις όπως αυτές της υπό κρίση υπόθεσης θα μπορούσε να στηριχθεί, μεταξύ άλλων, στα άρθρα 5, 10 και 16 του κανονισμού, καθώς και στις κατευθυντήριες γραμμές που διαλαμβάνονται στις αιτιολογικές σκέψεις του 7 και 8.

37 Υπό τις συνθήκες αυτές, το cour d'appel de Bruxelles (εφετείο Βρυξελλών) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει το άρθρο 15 του κανονισμού [1315/2013], ερμηνευόμενο μεμονωμένα ή σε συνδυασμό με άλλες διατάξεις του κανονισμού, την έννοια ότι, στην περίπτωση που λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας –ο οποίος περιλαμβάνεται στο κεντρικό δίκτυο– συνδέεται ήδη με το οδικό και το σιδηροδρομικό δίκτυο, επιβάλλει υποχρέωση διατήρησης και συντήρησης των δύο αυτών συνδέσεων ή υποχρέωση μη κατάργησης οποιασδήποτε εξ αυτών, ακόμη και μέσω μη συντήρησης;»

Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

38 Το αιτούν δικαστήριο ζήτησε, βάσει του άρθρου 105, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, την υπαγωγή της υπό κρίση υπόθεσης στην ταχεία διαδικασία. Προς στήριξη του αιτήματος αυτού, το αιτούν δικαστήριο υποστηρίζει ότι, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα της παρούσας απόφασης, απαγόρευσε στην Infrabel να αποξηλώσει την επίμαχη σιδηροδρομική γραμμή μέχρι να αποφανθεί εκ νέου επί της υπόθεσης, αφού λάβει την απάντηση του Δικαστηρίου στο υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα. Η εν λόγω εταιρία, όμως, υποχρεούται κατ' αρχήν να καταβάλλει αποζημίωση, από 1ης Ιουλίου 2021, στο FIF λόγω, ακριβώς, της καθυστέρησης στην αποξήλωση της εν λόγω γραμμής.

39 Το άρθρο 105, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας προβλέπει ότι, κατόπιν αιτήματος του αιτούντος δικαστηρίου ή, σε εξαιρετική περίπτωση, αυτεπαγγέλτως, ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου μπορεί, αφού ακούσει τον εισηγητή δικαστή και τον γενικό εισαγγελέα, να αποφασίσει την υπαγωγή της προδικαστικής παραπομπής σε ταχεία διαδικασία όταν η φύση της υπόθεσης απαιτεί να αποφανθεί το Δικαστήριο το συντομότερο δυνατόν.

40 Υπενθυμίζεται ότι η ταχεία διαδικασία αποτελεί δικονομικό μέσο για την αντιμετώπιση εξαιρετικά επείγουσας κατάστασης [απόφαση της 22ας Μαρτίου 2022, Prokurator Generalny κ.λπ. (Πειθαρχικό τμήμα του Ανωτάτου Δικαστηρίου – Διορισμός), C-508/19, EU:C:2022:201, σκέψη 37].

41 Εν προκειμένω, στις 4 Μαΐου 2021, ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου αποφάσισε, αφού άκουσε τον εισηγητή δικαστή και τον γενικό εισαγγελέα, να μην κάνει δεκτό το αίτημα που διαλαμβάνεται στη σκέψη 38 της παρούσας απόφασης.

42 Πράγματι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, απλά οικονομικά συμφέροντα, ακόμη και αν είναι σημαντικά και νόμιμα, δεν είναι ικανά να δικαιολογήσουν αφ' εαυτών την εφαρμογή ταχείας διαδικασίας (απόφαση της 11ης Νοεμβρίου 2021, Energieversorgungscenter Dresden-Wilschdorf, C-938/19, EU:C:2021:908, σκέψη 45 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

43 Εξάλλου, ακόμη και στην περίπτωση που η υπό κρίση υπόθεση θα υπαγόταν σε ταχεία διαδικασία, η απάντηση του Δικαστηρίου στο υποβληθέν ερώτημα δεν θα μπορούσε, εν πάση περιπτώσει, να δοθεί πριν από τις 30 Ιουνίου 2021.

44 Ωστόσο, με απόφαση της ίδιας ημέρας, ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου αποφάσισε ότι τα στοιχεία που διαβίβασε το αιτούν δικαστήριο δικαιολογούσαν την κατά προτεραιότητα εκδίκαση της υπόθεσης, βάσει του άρθρου 53, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας.

Επί του παραδεκτού της αίτησης προδικαστικής απόφασης

45 Με τις γραπτές παρατηρήσεις της, η Infrabel υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η Port de Bruxelles SA δεν μπορεί, εν πάση περιπτώσει, να επικαλεστεί υπέρ αυτής, στο πλαίσιο της διαφοράς της κύριας δίκης, το άρθρο 15, παράγραφος 1, του κανονισμού 1315/2013, καθόσον η διάταξη αυτή αναγνωρίζει στα κράτη μέλη περιθώριο εκτιμήσεως όσον αφορά την εφαρμογή της. Συγκεκριμένα, η ύπαρξη ενός τέτοιου περιθωρίου εκτιμήσεως εμποδίζει τον ιδιώτη, ελλείψει μέτρων εφαρμογής ληφθέντων από το οικείο κράτος μέλος, να επικαλεστεί ευθέως δικαιώματα αντλούμενα από την εν λόγω διάταξη.

46 Το επιχείρημα αυτό, στο μέτρο που πρέπει να εκληφθεί υπό την έννοια ότι η Infrabel αμφισβητεί τη λυσιτέλεια του προδικαστικού ερωτήματος για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης και, ως εκ τούτου, το παραδεκτό της αίτησης προδικαστικής απόφασης, δεν μπορεί να γίνει δεκτό.

47 Πράγματι, αφενός, υπενθυμίζεται ότι, δυνάμει του άρθρου 288, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, ο κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος. Ως εκ τούτου, ακριβώς λόγω της φύσης τους και της λειτουργίας τους εντός του συστήματος των πηγών του δικαίου της Ένωσης, οι διατάξεις των κανονισμών παράγουν, κατά κανόνα, άμεσα αποτελέσματα στις εθνικές έννομες τάξεις, χωρίς να απαιτείται να λάβουν μέτρα εφαρμογής οι εθνικές αρχές (απόφαση της 22ας Ιανουαρίου 2020, Ursa Major Services, C-814/18, EU:C:2020:27, σκέψη 33).

48 Αφετέρου, το ζήτημα αν το άρθρο 15, παράγραφος 1, του κανονισμού 1315/2013 αντιτίθεται, κατ' αρχήν, στην κατάργηση της σιδηροδρομικής σύνδεσης λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας υπό περιστάσεις όπως αυτές της υπόθεσης της κύριας δίκης ή αν αναγνωρίζει στα κράτη μέλη περιθώριο εκτιμήσεως στον τομέα αυτό συνιστά ακριβώς το αντικείμενο του προδικαστικού ερωτήματος, οπότε το παραδεκτό της αίτησης προδικαστικής απόφασης δεν μπορεί να αμφισβητηθεί για τον λόγο που επικαλείται η Infrabel.

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

49 Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 15, παράγραφος 1, του κανονισμού 1315/2013 έχει την έννοια ότι, όταν λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας που αποτελεί μέρος του κεντρικού δικτύου, κατά την έννοια του άρθρου 6, παράγραφοι 1 και 3, και του άρθρου 38 του κανονισμού, διαθέτει συνδέσεις τόσο με υποδομές οδικών μεταφορών όσο και με υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών, το ως άνω άρθρο αντιτίθεται στην κατάργηση ενός από τα δύο αυτά είδη συνδέσεων.

50 Συναφώς, διαπιστώνεται εισαγωγικά ότι, μολονότι το άρθρο 15, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει ότι τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας συνδέονται με την οδική ή σιδηροδρομική υποδομή και, ως εκ τούτου, το άρθρο αυτό αφορά τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, εντούτοις το προδικαστικό ερώτημα αφορά την ερμηνεία της διάταξης αυτής σε περιπτώσεις κατά τις οποίες ένας τέτοιος λιμένας, όπως ο λιμένας των Βρυξελλών, αποτελεί μέρος του κεντρικού δικτύου, κατά την έννοια του κανονισμού.

51 Πλην όμως, το άρθρο 15 περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού 1315/2013 το οποίο αφορά, σύμφωνα με τον τίτλο του, το εκτεταμένο δίκτυο για το οποίο γίνεται λόγος στο άρθρο 6, παράγραφος 2, του κανονισμού. Όπως προκύπτει από το άρθρο 6, παράγραφος 3, και από το άρθρο 38, παράγραφος 1, του κανονισμού, το κεντρικό δίκτυο απαρτίζεται από τα μέρη του εκτεταμένου δικτύου που είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων ανάπτυξης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

52 Μολονότι από τις τελευταίες αυτές διατάξεις προκύπτει αναμφισβήτητα ότι το άρθρο 15, παράγραφος 1, του κανονισμού 1315/2003 έχει εφαρμογή στην περίπτωση λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας που αποτελεί μέρος του κεντρικού δικτύου, γεγονός παραμένει ότι εφαρμόζεται γενικότερα σε κάθε λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας του εκτεταμένου δικτύου, ανεξαρτήτως του αν αποτελεί ειδικότερα μέρος του κεντρικού δικτύου.

53 Κατά συνέπεια, το υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα πρέπει να εξεταστεί σε σχέση με λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας ο οποίος αποτελεί μέρος του εκτεταμένου δικτύου, κατά την έννοια του άρθρου 6, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 1315/2013, και ο οποίος διαθέτει ήδη συνδέσεις τόσο με υποδομές οδικών μεταφορών όσο και με υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών.

54 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, για την ερμηνεία διατάξεως του δικαίου της Ένωσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος [απόφαση της 28ης Ιανουαρίου 2020, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Οδηγία για την καταπολέμηση των καθυστερήσεων πληρωμών), C-122/18, EU:C:2020:41, σκέψη 39 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

55 Όσον αφορά, πρώτον, το γράμμα του άρθρου 15, παράγραφος 1, του κανονισμού 1315/2013, διαπιστώνεται ότι, όπως ορθώς υπογράμμισαν αντιστοίχως το αιτούν δικαστήριο και η Βελγική Κυβέρνηση, οι αποδόσεις της διάταξης αυτής στην ολλανδική και στη βουλγαρική γλώσσα χρησιμοποιούν, μεταξύ του όρου «οδική» και του όρου «σιδηροδρομική υποδομή», τον σύνδεσμο «και», πράγμα που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τα κράτη μέλη υποχρεούνται να μεριμνούν ώστε οι λιμένες να διατηρούν τις υφιστάμενες συνδέσεις που τους συνδέουν τόσο με τις οδικές όσο και με τις σιδηροδρομικές υποδομές μεταφορών. Αντιθέτως, στην απόδοση, ειδικότερα, στη γερμανική, ελληνική, αγγλική, γαλλική, ιρλανδική, ιταλική, λιθουανική, ουγγρική και σλοβενική γλώσσα, χρησιμοποιείται ο σύνδεσμος «ή».

56 Στο πλαίσιο αυτό υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, οι διάφορες γλωσσικές αποδόσεις διάταξης του δικαίου της Ένωσης είναι εξίσου αυθεντικές και δεν μπορεί μία από αυτές να χαρακτηρίζεται ως υπερέχουσα έναντι των άλλων, δεδομένου ότι οι διατάξεις του δικαίου της Ένωσης πρέπει να ερμηνεύονται και να εφαρμόζονται κατά τρόπο ομοιόμορφο, λαμβανομένων υπόψη των αποδόσεών τους σε όλες τις γλώσσες της Ένωσης (πρβλ. απόφαση της 6ης Οκτωβρίου 2021, Consorzio Italian Management και Catania Multiservizi, C-561/19, EU:C:2021:799, σκέψεις 42 και 43 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

57 Επομένως, σε περίπτωση απόκλισης μεταξύ των διαφόρων γλωσσικών αποδόσεων πράξης της Ένωσης, η επίμαχη διάταξη πρέπει να ερμηνεύεται με γνώμονα την όλη οικονομία και τον σκοπό της ρυθμίσεως της οποίας αποτελεί στοιχείο (πρβλ. απόφαση της 28ης Απριλίου 2022, Yieh United Steel κατά Επιτροπής, C-79/20 P, EU:C:2022:305, σκέψη 99 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

58 Εν προκειμένω, διαπιστώνεται ότι από το γράμμα και μόνον του άρθρου 15, παράγραφος 1, του κανονισμού 1315/2013 δεν μπορεί να συναχθεί αν, στην περίπτωση λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας ο οποίος αποτελεί μέρος του εκτεταμένου δικτύου και διαθέτει ήδη συνδέσεις τόσο με οδικές όσο και με σιδηροδρομικές υποδομές μεταφορών, το οικείο κράτος μέλος επιτρέπεται να καταργήσει τη μία από τις δύο αυτές συνδέσεις για να διατηρήσει μόνον την άλλη, δεδομένου ότι η υποχρέωση του οικείου κράτους μέλους, όπως προβλέπεται στην εν λόγω διάταξη, να διασφαλίσει ότι ο λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας συνδέεται «με την οδική ή σιδηροδρομική υποδομή» μπορεί να ερμηνευθεί και υπό την έννοια ότι το κράτος μέλος αυτό οφείλει να δώσει ιδιαίτερη προσοχή στη μία ή την άλλη από τις δύο αυτές συνδέσεις, αναλόγως των απαιτήσεών τους, ιδίως όσον αφορά τη συντήρηση.

59 Όσον αφορά, δεύτερον, το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 15, παράγραφος 1, του κανονισμού 1315/2013, επισημαίνεται ότι σκοπός του κανονισμού, όπως προβλέπεται στο άρθρο του 1, παράγραφος 1, είναι να θεσπίσει «προσανατολισμούς για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, που περιλαμβάνει δομή δύο επιπέδων και αποτελείται από το εκτεταμένο δίκτυο και το κεντρικό δίκτυο, το οποίο συγκροτείται επί τη βάσει του εκτεταμένου δικτύου».

60 Από το άρθρο 10, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του ίδιου κανονισμού, το οποίο περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο ΙΙ σχετικά με το εκτεταμένο δίκτυο, προκύπτει ότι, κατά την ανάπτυξη του εκτεταμένου δικτύου, δίδεται γενική προτεραιότητα ιδίως σε μέτρα που είναι απαραίτητα, μεταξύ άλλων, για την εξασφάλιση βέλτιστης ενοποίησης των τρόπων μεταφοράς και της διαλειτουργικότητας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς.

61 Οι διατάξεις του κεφαλαίου ΙΙ του κανονισμού 1315/2013, με εξαίρεση τα άρθρα 9 και 10, εντάσσονται σε επτά τμήματα, μεταξύ των οποίων το τμήμα 1, σχετικά με τις υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών, το τμήμα 2, σχετικά με τις υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας, το οποίο περιλαμβάνει το άρθρο 15, στο οποίο αναφέρεται το προδικαστικό ερώτημα, το τμήμα 3, σχετικά με τις υποδομές οδικών μεταφορών, το τμήμα 6, σχετικά με τις υποδομές συνδυασμένων μεταφορών, και, τέλος, το τμήμα 7, το οποίο περιέχει κοινές διατάξεις.

62 Όσον αφορά τις υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών, το άρθρο 12, παράγραφος 1, του κανονισμού 1315/2013 προβλέπει ότι οι εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί συνδέονται με οδικές υποδομές ή, όπου είναι δυνατόν, με υποδομές εσωτερικές ναυσιπλοΐας του εκτεταμένου δικτύου.

63 Επιπλέον, από το άρθρο 13, στοιχείο στ′, του κανονισμού προκύπτει ότι, κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν σιδηροδρομικές υποδομές, δίδεται προτεραιότητα, όπου χρειάζεται, στη σύνδεση των σιδηροδρομικών υποδομών με υποδομή λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

64 Ομοίως, όσον αφορά τις υποδομές μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, το άρθρο 16, στοιχείο δ′, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει ότι, κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας, δίδεται προτεραιότητα, μεταξύ άλλων, στη σύνδεση της υποδομής λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας με υποδομές των σιδηροδρομικών και των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

65 Όσον αφορά τις υποδομές οδικών μεταφορών, το άρθρο 19, στοιχείο ε′, του κανονισμού ορίζει ότι, κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν τις υποδομές αυτές, δίδεται προτεραιότητα, μεταξύ άλλων, στον μετριασμό της συμφόρησης στις υφιστάμενες οδούς.

66 Όσον αφορά τις υποδομές συνδυασμένων μεταφορών, κατά την έννοια του άρθρου 3, στοιχείο ιδ′, του κανονισμού 1315/2013, το άρθρο 28, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του κανονισμού προβλέπει ότι τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν με δίκαιο τρόπο, χωρίς διακρίσεις, ότι οι τρόποι μεταφοράς συνδέονται σε τουλάχιστον ένα από τα κάτωθι σημεία: εμπορευματικό τερματικό σταθμό, επιβατικό σταθμό, λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένα και θαλάσσιο λιμένα, ώστε να καθίσταται δυνατή η συνδυασμένη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.

67 Πρέπει επίσης να γίνει μνεία, στο πλαίσιο των κοινών διατάξεων, του άρθρου 30 του κανονισμού 1315/2013, σχετικά με τους αστικούς κόμβους, οι οποίοι ορίζονται στο άρθρο 3, στοιχείο ιστ′, του κανονισμού.

68 Από το άρθρο 30, στοιχεία α′ και β′, προκύπτει ότι, στο πλαίσιο της ανάπτυξης στο εκτεταμένο δίκτυο αστικών κόμβων, τα κράτη μέλη επιδιώκουν να εξασφαλίζουν, όπου αυτό είναι εφικτό, τη διασύνδεση ιδίως μεταξύ σιδηροδρομικών, οδικών υποδομών και, κατά περίπτωση, εσωτερικών πλωτών υποδομών τόσο για τις μεταφορές επιβατών όσο και για τις μεταφορές εμπορευμάτων.

69 Επομένως, από τις διατάξεις που μνημονεύθηκαν στις σκέψεις 59 έως 68 της παρούσας απόφασης συνάγεται ότι, μολονότι ο κανονισμός 1315/2013 δεν επιβάλλει στα κράτη μέλη υποχρέωση επιτεύξεως αποτελέσματος για τη διασφάλιση, σε όλες τις περιπτώσεις, της σύνδεσης των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας που αποτελούν μέρος του εκτεταμένου δικτύου τόσο με τις υποδομές οδικών μεταφορών όσο και με τις υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών, προτείνει όμως τη δημιουργία, όπου αυτό είναι εφικτό, πολλών συνδέσεων των λιμένων με άλλα είδη υποδομών μεταφοράς.

70 Διαπιστώνεται, εξάλλου, ότι τόσο οι αιτιολογικές σκέψεις 7 και 8 του κανονισμού όσο και το άρθρο 4, στοιχείο β′, σημείο v, το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο α′, και το άρθρο 6, παράγραφος 2, του κανονισμού διακρίνουν μεταξύ των «υπαρχουσών» ή «υφιστάμενων» και των «νέων» ή «προγραμματιζόμενων» υποδομών. Η διάκριση αυτή συνηγορεί υπέρ της αποτύπωσής της στον καθορισμό της έκτασης των υποχρεώσεων των κρατών μελών.

71 Επομένως, η ανάλυση του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 15, παράγραφος 1, του κανονισμού 1315/2013 οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η διάταξη αυτή έχει την έννοια ότι, κατ' αρχήν, αντιτίθεται στην κατάργηση, όσον αφορά λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας που διαθέτει ήδη συνδέσεις τόσο με υποδομές οδικών μεταφορών όσο και με υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών, της σύνδεσής του με ένα από τα δύο αυτά είδη υποδομών.

72 Τρίτον, διαπιστώνεται ότι η συνεκτίμηση των σκοπών του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως αυτοί προκύπτουν από το άρθρο 4 του κανονισμού 1315/2013, ενισχύει μια τέτοια ερμηνεία του άρθρου 15, παράγραφος 1, του κανονισμού.

73 Πράγματι, κατά πρώτον, το άρθρο 4, στοιχείο β′, σημείο iii, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει ότι το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών συμβάλλει στον στόχο της απόδοσης με τη βέλτιστη ενοποίηση και διασύνδεση όλων των τρόπων μεταφοράς.

74 Στο ίδιο πνεύμα, το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού ορίζει, στα σημεία α′ και β′, αντιστοίχως, της παραγράφου αυτής, ότι το διευρωπαϊκό δίκτυο σχεδιάζεται, αναπτύσσεται και λειτουργεί με γνώμονα την αποδοτικότητα των πόρων, αφενός, με την ανάπτυξη, βελτίωση και συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς και, αφετέρου, με τη βελτιστοποίηση της ενοποίησης και της διασύνδεσης των υποδομών.

75 Κατά δεύτερον, όσον αφορά ειδικότερα τη σύνδεση ενός λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας με τις υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών, πρέπει να ληφθεί υπόψη ο σκοπός της βιωσιμότητας που αναφέρεται στο άρθρο 4, στοιχείο γ', του κανονισμού 1315/2013, σε συνδυασμό με την αιτιολογική του σκέψη 31. Εξ αυτού προκύπτει ότι το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών επιδιώκει να συμβάλει στην επίτευξη του σκοπού αυτού, μεταξύ άλλων, με τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, δίνοντας προτεραιότητα σε συστήματα μεταφορών με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

76 Όπως παρατήρησε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 63 και 64 των προτάσεών του, οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπίπτουν σε τέτοια συστήματα μεταφορών και για τον λόγο αυτόν η Λευκή Βίβλος της Επιτροπής, που διαλαμβάνεται στην αιτιολογική σκέψη 31 του κανονισμού, ενθαρρύνει τη χρήση τους.

77 Κατά τρίτον, η διατήρηση της σύνδεσης με τις υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών την οποία διαθέτει ένας λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ευνοώντας τη χρήση των σιδηροδρομικών μεταφορών αντί των οδικών, συμβάλλει επίσης στον σκοπό του μετριασμού της συμφόρησης του οδικού δικτύου, ο οποίος αποτελεί μία από τις προτεραιότητες της ανάπτυξης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως προκύπτει από το άρθρο 19, στοιχείο ε', του κανονισμού 1315/2013.

78 Λαμβανομένων πάντως υπόψη των σκοπών που επιδιώκει ο κανονισμός 1315/2013, ιδίως στον τομέα του περιβάλλοντος, της κυκλοφοριακής ασφάλειας και του χωροταξικού σχεδιασμού, εξαιρετικές περιστάσεις μπορούν, a priori, να δικαιολογήσουν την κατάργηση της σύνδεσης ενός λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας είτε με τις οδικές είτε με τις σιδηροδρομικές υποδομές μεταφορών, χωρίς τούτο να προσκρούει στο άρθρο 15, παράγραφος 1, του κανονισμού 1315/2013.

79 Συναφώς, διευκρινίζεται ότι η αντικατάσταση μιας τέτοιας υφιστάμενης σύνδεσης από μια νέα σύνδεση με υποδομές του ίδιου είδους, η οποία τίθεται σε λειτουργία συγχρόνως με την κατάργηση της σύνδεσης την οποία αντικαθιστά, δεν μπορεί να θεωρηθεί κατάργηση της σύνδεσης του οικείου λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας με τις εν λόγω υποδομές.

80 Όσον αφορά τους λόγους που μπορούν να δικαιολογήσουν, κατ' εξαίρεση, την κατάργηση, χωρίς αντικατάσταση, της σύνδεσης λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας με τις υποδομές οδικών ή σιδηροδρομικών μεταφορών, αρκεί, εν προκειμένω, να επισημανθεί, λαμβανομένων υπόψη των επιχειρημάτων που εκτίθενται στις γραπτές παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο, ότι τέτοιο λόγο δεν μπορεί να αποτελέσει ο κίνδυνος που ενέχει η σύνδεση για την ασφάλεια των μεταφορών, όταν ο κίνδυνος αυτός προκύπτει από έλλειψη συντήρησης των επίμαχων υποδομών μεταφοράς από τις αρμόδιες αρχές του οικείου κράτους μέλους.

81 Ομοίως, όπως επισήμανε, κατ' ουσίαν, ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 71 των προτάσεών του, λόγοι αναγόμενοι στην αξία των εδαφικών εκτάσεων που καταλαμβάνει η σύνδεση λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας με τις υποδομές σιδηροδρομικών ή οδικών μεταφορών και στην πιθανή χρήση των εκτάσεων αυτών με οικονομικά επωφελέστερο τρόπο δεν μπορούν να δικαιολογήσουν την κατάργηση της εν λόγω σύνδεσης.

82 Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 15, παράγραφος 1, του κανονισμού 1315/2013 έχει την έννοια ότι, όταν λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας που αποτελεί μέρος του εκτεταμένου δικτύου, κατά την έννοια του άρθρου 6, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού αυτού, διαθέτει συνδέσεις τόσο με υποδομές οδικών μεταφορών όσο και με υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών, το ως άνω άρθρο αντιτίθεται,

πλην εξαιρετικών περιστάσεων, στην κατάργηση ενός από τα δύο αυτά είδη συνδέσεων. Η έλλειψη συντήρησης της επίμαχης σύνδεσης λόγω παράβασης της διάταξης αυτής ή η οικονομική αξιοποίηση των εδαφικών εκτάσεων που καταλαμβάνουν οι υποδομές δεν συνιστούν τέτοιες περιστάσεις.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

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

Το άρθρο 15, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ, έχει την έννοια ότι, όταν λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας που αποτελεί μέρος του εκτεταμένου δικτύου, κατά την έννοια του άρθρου 6, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού αυτού, διαθέτει συνδέσεις τόσο με υποδομές οδικών μεταφορών όσο και με υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών, το ως άνω άρθρο αντιτίθεται, πλην εξαιρετικών περιστάσεων, στην κατάργηση ενός από τα δύο αυτά είδη συνδέσεων. Η έλλειψη συντήρησης της επίμαχης σύνδεσης λόγω παράβασης της διάταξης αυτής ή η οικονομική αξιοποίηση των εδαφικών εκτάσεων που καταλαμβάνουν οι υποδομές δεν συνιστούν τέτοιες περιστάσεις.

(υπογραφές)