ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
YVES BOT
της 3ης Σεπτεμβρίου 2015 [1]

Υπόθεση C-121/14

Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας
κατά
Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,

Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης

«Προσφυγή ακυρώσεως — Άρθρο 91 ΣΛΕΕ — Άρθρα 170 επ. ΣΛΕΕ — Μεταφορές — Διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφοράς — Διευκόλυνση "Συνδέοντας την Ευρώπη" — Επέκταση σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων πέραν του Λονδίνου — Έργο κοινού ενδιαφέροντος που απαιτεί την έγκριση του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους»

1. Με την προσφυγή του, το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας ζητεί από το Δικαστήριο να ακυρώσει το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) 680/2007 και (ΕΚ) 67/2010 [2], προβάλλοντας ως κύριο λόγο ότι οι επεκτάσεις των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων που προβλέπουν οι διατάξεις αυτές κατατείνουν στην πραγματοποίηση των σκοπών του άρθρου 170 ΣΛΕΕ και για τον λόγο ότι, ως εκ τούτου, θα έπρεπε να εκδοθούν συμφώνως προς τα άρθρα 171 ΣΛΕΕ και 172 ΣΛΕΕ.

I – **Το νομικό πλαίσιο**

Α — *Η Συνθήκη ΛΕΕ*

2. Το άρθρο 91 ΣΛΕΕ προβλέπει τα εξής:

«1. Για την εφαρμογή του άρθρου 90 και λαμβάνοντας υπόψη την ιδιομορφία των μεταφορών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία και μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών θεσπίζουν:

α) κοινούς κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από ή προς την επικράτεια ενός κράτους μέλους ή που διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσοτέρων κρατών μελών,

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

2 — ΕΕ L 348, σ. 129 (στο εξής: επίδικος κανονισμός).

β) τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό,

γ) μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών,

δ) κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη.

2. Κατά την έκδοση των μέτρων της παραγράφου 1, λαμβάνονται υπόψη οι περιπτώσεις κατά τις οποίες η εφαρμογή τους θα μπορούσε να έχει σοβαρές επιπτώσεις για το βιοτικό επίπεδο και την απασχόληση σε ορισμένες περιοχές, καθώς και για την εκμετάλλευση των εξοπλισμών μεταφορών.»

3. Υπό τον τίτλο XVI, που επιγράφεται «Διευρωπαϊκά Δίκτυα», το άρθρο 170 ΣΛΕΕ ορίζει:

«1. Προκειμένου να συντελέσει στην υλοποίηση των στόχων που αναφέρονται στα άρθρα 26 και 174, και να επιτρέψει στους πολίτες της Ένωσης, στους οικονομικούς φορείς, καθώς και στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης και περιφερειακής διοίκησης, να επωφελούνται πλήρως από τη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, η Ένωση συμβάλλει στη δημιουργία και την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων όσον αφορά τα έργα υποδομής στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας.

2. Στα πλαίσια συστήματος ανοιχτών και ανταγωνιστικών αγορών, η δράση της Ένωσης αποσκοπεί στην προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων, καθώς και της πρόσβασης στα δίκτυα αυτά, και λαμβάνει, ειδικότερα, υπόψη την ανάγκη να συνδεθούν οι νησιωτικές, οι μεσόγειες και οι περιφερειακές περιοχές με τις κεντρικές περιοχές της Ένωσης.»

4. Εξάλλου, πάντοτε στον ίδιο τίτλο, το άρθρο 171, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ προβλέπει:

«Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που αναφέρονται στο άρθρο 170, η Ένωση:

— καθορίζει ένα σύνολο προσανατολισμών που καλύπτουν τους στόχους, τις προτεραιότητες και τις γενικές γραμμές των μελετώμενων δράσεων στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων[·] στους εν λόγω προσανατολισμούς προσδιορίζονται σχέδια κοινού ενδιαφέροντος,

— εκτελεί κάθε δράση που αποδεικνύεται αναγκαία για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των δικτύων, ιδίως στον τομέα της εναρμόνισης των τεχνικών προτύπων,

— μπορεί να υποστηρίζει σχέδια κοινού ενδιαφέροντος που υποστηρίζονται από τα κράτη μέλη, τα οποία καθορίζονται στα πλαίσια των προσανατολισμών που αναφέρονται στην πρώτη περίπτωση, ιδίως με τη βοήθεια μελετών σκοπιμότητας, εγγυήσεων δανείων ή επιδοτήσεων επιτοκίου. Η Ένωση δύναται επίσης να συμμετέχει στη χρηματοδότηση συγκεκριμένων σχεδίων στον τομέα της υποδομής μεταφορών, στα κράτη μέλη, μέσω του Ταμείου Συνοχής, το οποίο ιδρύθηκε σύμφωνα με το άρθρο 177.

Η δράση της Ένωσης λαμβάνει υπόψη την εν δυνάμει οικονομική βιωσιμότητα των σχεδίων.»

5. Τέλος, το άρθρο 172 ΣΛΕΕ, που εντάσσεται, επίσης, στον τίτλο XVI σχετικά με τα διευρωπαϊκά δίκτυα, ορίζει τα εξής:

«Οι προσανατολισμοί και τα άλλα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 171, παράγραφος 1 θεσπίζονται από το […] Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο που αποφασίζουν σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία και μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών.

Οι προσανατολισμοί και τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν το έδαφος κράτους μέλους απαιτούν την έγκριση του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους.»

Β — *Ο κανονισμός για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές*

6. Εκδοθείς επί τη βάσει του άρθρου 91 ΣΛΕΕ, ο κανονισμός (ΕΕ) 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές[3], έχει ως αντικείμενο τη θέσπιση κανόνων για τον καθορισμό και την οργάνωση διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων ούτως ώστε να δημιουργηθεί ένα ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών. Προς τούτο, θεσπίζει κανόνες για την επιλογή, την οργάνωση, τη διαχείριση και τον ενδεικτικό σχεδιασμό των επενδύσεων που συνδέονται με τους εμπορευματικούς διαδρόμους[4].

7. Δυνάμει του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, πρέπει να νοείται ως «“εμπορευματικός διάδρομος”, το σύνολο των καθορισμένων σιδηροδρομικών γραμμών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών πορθμειακών γραμμών, στην επικράτεια ή μεταξύ κρατών μελών και, κατά περίπτωση, σε ευρωπαϊκές τρίτες χώρες, οι οποίες συνδέουν δύο ή περισσότερους τερματικούς σταθμούς κατά μήκος βασικής διαδρομής του εμπορευματικού διαδρόμου και, κατά περίπτωση, οι παρακαμπτήριες γραμμές και οι γραμμές που τις συνδέουν, συμπεριλαμβανομένων της σιδηροδρομικής υποδομής και του εξοπλισμού της, καθώς και των σχετικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ [5]]».

8. Το κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές ρυθμίζει ζητήματα που άπτονται του καθορισμού και της διοικήσεως των διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων. Το άρθρο 3 του κανονισμού αυτού, που περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο αυτό, έχει ως εξής:

«Τα κράτη μέλη που σημειώνονται στο παράρτημα πρέπει μέχρι τις τασσόμενες ημερομηνίες να θέσουν σε λειτουργία τους αρχικούς εμπορευματικούς διαδρόμους που καθορίζει το εν λόγω παράρτημα. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τη δημιουργία των εμπορευματικών διαδρόμων.»

3 — ΕΕ L 276, σ. 22, και διορθωτικό ΕΕ 2012, L 325, σ. 19. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε με τον επίδικο κανονισμό, στο εξής: κανονισμός για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.

4 — Βλ. άρθρο 1, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού αυτού.

5 — Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (ΕΕ L 75, σ. 29).

9. Το παράρτημα του εν λόγω κανονισμού έχει ως εξής:

	«Κράτη μέλη	Βασικές διαδρομές ([1])	Καθορισμός των εμπορευματικών διαδρόμων
[…]	[…]	[…]	[…]
"Βόρεια Θάλασσα - Μεσόγειος"	ΚΧ, ΒΕ, ΛΞ, ΓΑ, ΗΒ (+)	Γλασκώβη (*) / Εδιμβούργο (*) / [Southampton] (*) / Felixstowe (*) – Λονδίνο ([+]) / Δουνκέρκη ([+]) / [Lille] ([+]) / Λιέγη ([+]) / Παρίσι ([+]) / Άμστερνταμ ([+]) –Ρότερνταμ-Zeebrugge ([+]) / Αμβέρσα-Λουξεμβούργο-[Μετς]-Ντιζόν-Λυόν / [Βασιλεία]-Μασσαλία ([+])	Έως τις 10 Νοεμβρίου 2013
[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) "/" σημαίνει εναλλακτικές διαδρομές. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του [διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, στο εξής: ΔΕΔ-Μ], οι διάδρομοι του Ατλαντικού και της Μεσογείου θα πρέπει μελλοντικά να συμπληρωθούν από το σιδηροδρομικό άξονα Σίνες/Αλχεθίρας-Μαδρίτης-Παρισίων, ο οποίος διασχίζει τα κεντρικά Πυρηναία με σήραγγα χαμηλού ύψους.

([+]) Διαδρομές που σημειώνονται με "+" θα πρέπει να περιληφθούν στους αντίστοιχους διαδρόμους το αργότερο 3 έτη μετά την ημερομηνία καθορισμού που αναφέρεται στον πίνακα. Υφιστάμενες δομές που ορίζονται βάσει του άρθρου 8 και του άρθρου 13, παράγραφος 1, του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να προσαρμοστούν με τη συμμετοχή και άλλων κρατών μελών και διαχειριστών υποδομής στους αντίστοιχους διαδρόμους. Οι εντάξεις αυτές θα πρέπει να βασίζονται σε μελέτες αγοράς και να λαμβάνουν υπόψη τη διάσταση των υφιστάμενων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 14, παράγραφος 3, του παρόντος κανονισμού.

(*) Διαδρομές που σημειώνονται με "*" θα πρέπει να περιληφθούν στους αντίστοιχους διαδρόμους το αργότερο 5 έτη μετά την ημερομηνία καθορισμού που αναφέρεται στον πίνακα. Υφιστάμενες δομές που ορίζονται βάσει του άρθρου 8 και του άρθρου 13, παράγραφος 1, του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να προσαρμόζονται με τη συμμετοχή και άλλων κρατών μελών και διαχειριστών υποδομής στους αντίστοιχους διαδρόμους. Οι εντάξεις αυτές θα πρέπει βασίζονται σε μελέτες αγοράς και να λαμβάνουν υπόψη τη διάσταση των υφιστάμενων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 14, παράγραφος 3, του παρόντος κανονισμού.

[…]»

10. Προ της επενεχθείσας με τον επίδικο κανονισμό τροποποιήσεως, ο αρχικός σιδηροδρομικός εμπορευματικός διάδρομος 2 είχε ως εξής:

«2.	NL, BE, LU, FR	Ρότερνταμ-Αμβέρσα-Λουξεμβούργο-Μετς-Ντιζόν-[Λυόν]/[Βασιλεία]	Ο διάδρομος θα δημιουργηθεί μέχρι τις 10 Νοεμβρίου 2013»

11. Τα άρθρα 4 έως 6 του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές καθορίζουν ορισμένα κριτήρια για τη δημιουργία περαιτέρω εμπορευματικών διαδρόμων, θέτουν τους κανόνες επιλογής για τους διαδρόμους αυτούς, καθώς και για την τροποποίησή τους. Τα άρθρα αυτά ορίζουν:

«Άρθρο 4

Κριτήρια για περαιτέρω εμπορευματικούς διαδρόμους

Η επιλογή περαιτέρω εμπορευματικών διαδρόμων σύμφωνα με το άρθρο 5 και η τροποποίησή τους σύμφωνα με το άρθρο 6 γίνονται με τα εξής κριτήρια:

α) διάβαση του εμπορευματικού διαδρόμου από το έδαφος τουλάχιστον τριών κρατών μελών, ή δύο κρατών μελών εάν η απόσταση μεταξύ των εξυπηρετούμενων από τον διάδρομο τερματικών σταθμών υπερβαίνει τα 500 χιλιόμετρα·

β) συνεκτικότητα του εμπορευματικού διαδρόμου με το ΔΕΔ-Μ, τους διαδρόμους [European Rail Traffic Management System (ERTMS)[6]] ή/και τους διαδρόμους που καθορίζονται από το [RailNetEurope (RNE)[7]]·

γ) ένταξη έργων προτεραιότητας του ΔΕΔ-Μ στον εμπορευματικό διάδρομο·

δ) ισορροπία μεταξύ του κοινωνικοοικονομικού κόστους και του οφέλους που προκύπτει από τη δημιουργία του εμπορευματικού διαδρόμου·

ε) συνοχή του συνόλου των εμπορευματικών διαδρόμων που έχουν προταθεί από τα κράτη μέλη, ώστε να επιτευχθεί η δημιουργία ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές·

στ) ανάπτυξη της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κίνησης και μείζονες ροές εμπορίου και εμπορευματικής κυκλοφορίας κατά μήκος του εμπορευματικού διαδρόμου·

ζ) κατά περίπτωση, καλύτερες διασυνδέσεις μεταξύ κρατών μελών και ευρωπαϊκών τρίτων χωρών·

η) ενδιαφέρον των αιτούντων για τον εμπορευματικό διάδρομο·

θ) ύπαρξη καλής διασύνδεσης με άλλους τρόπους μεταφοράς, ιδίως χάρη σε κατάλληλο δίκτυο τερματικών σταθμών, μεταξύ άλλων σε θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

6 — Το ERTMS είναι σύστημα με σκοπό την εναρμόνιση της σιδηροδρομικής σηματοδοτήσεως το οποίο περιλαμβάνει επίσης τον εντοπισμό των συρμών που κινούνται επί σιδηροτροχιών.

7 — Η RNE αποτελεί ένωση των διαχειριστών υποδομής ιδρυθείσα το 2004.

Άρθρο 5

Επιλογή περαιτέρω εμπορευματικών διαδρόμων

1. Κάθε κράτος μέλος που έχει σιδηροδρομικά σύνορα με άλλο κράτος μέλος συμμετέχει στη δημιουργία τουλάχιστον ενός εμπορευματικού διαδρόμου, εκτός εάν αυτή η υποχρέωση έχει ήδη καλυφθεί στο πλαίσιο του άρθρου 3.

2. Παρά την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη συμμετέχουν, κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, στη δημιουργία του εμπορευματικού διαδρόμου στον οποίο αναφέρεται η εν λόγω παράγραφος ή στην επέκταση υπάρχοντος διαδρόμου, προκειμένου να επιτρέψουν σε γειτονικό κράτος μέλος να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του δυνάμει της εν λόγω παραγράφου.

3. Υπό την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών δυνάμει του άρθρου 7 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ [8], εάν κράτος μέλος, αφού διεξαγάγει κοινωνικοοικονομική ανάλυση, θεωρεί ότι η δημιουργία εμπορευματικού διαδρόμου δεν θα είναι προς όφελος των αιτούντων που ενδέχεται να χρησιμοποιήσουν τον εμπορευματικό διάδρομο ή δεν θα αποφέρει σημαντικά κοινωνικοοικονομικά οφέλη ή θα συνεπάγεται δυσανάλογη επιβάρυνση, το εν λόγω κράτος μέλος δεν είναι υποχρεωμένο να συμμετάσχει κατά τις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου, με την επιφύλαξη της απόφασης της Επιτροπής σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 21 παράγραφος 2.

4. Κράτος μέλος δεν είναι υποχρεωμένο να συμμετάσχει κατά τις παραγράφους 1 και 2, εάν έχει σιδηροδρομικό δίκτυο με διαφορετικό εύρος τροχιάς από το εύρος του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου στο εσωτερικό της Ένωσης.

5. Η δημιουργία εμπορευματικού διαδρόμου προτείνεται από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Προς τον σκοπό αυτόν, απευθύνουν από κοινού στην Επιτροπή επιστολή δήλωσης προθέσεων στην οποία περιλαμβάνεται πρόταση που καταρτίστηκε κατόπιν διαβούλευσης με τους διαχειριστές υποδομής και τους αιτούντες, λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια του άρθρου 4.

Προκειμένου να ανταποκριθούν στην υποχρέωσή τους βάσει των παραγράφων 1 και 2, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη αποστέλλουν από κοινού προς την Επιτροπή επιστολή δήλωσης προθέσεων μέχρι τις 10 Νοεμβρίου 2012.

6. Η Επιτροπή εξετάζει τις προτάσεις δημιουργίας εμπορευματικού διαδρόμου στις οποίες αναφέρεται η παράγραφος 5 και, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 3, εκδίδει απόφαση ως προς τη συμβατότητα των προτάσεων με το παρόν άρθρο το αργότερο εννέα μήνες από την υποβολή τους.

7. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δημιουργούν τον εμπορευματικό διάδρομο το αργότερο δύο έτη από την απόφαση της Επιτροπής στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 6.

Άρθρο 6

Τροποποίηση των περαιτέρω εμπορευματικών διαδρόμων

1. Οι εμπορευματικοί διάδρομοι στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 5 μπορούν να τροποποιηθούν με βάση κοινή πρόταση που υποβάλουν τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη στην Επιτροπή έπειτα από διαβούλευση με τους διαχειριστές υποδομής και τους ενδιαφερόμενους αιτούντες.

8 — Οδηγία του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 237, σ. 25).

2. Η Επιτροπή, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 21, παράγραφος 3, εκδίδει απόφαση σχετικά με την πρόταση λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια του άρθρου 4.»

Γ— *Ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ*

12. Ο κανονισμός (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 661/2010/ΕΕ[9], εξεδόθη επί τη βάσει του άρθρου 172 ΣΛΕΕ. Δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, ο κανονισμός αυτός έχει ως αντικείμενο τη θέσπιση κατευθυντήριων γραμμών για την ανάπτυξη ενός ΔΕΔ-Μ που να περιλαμβάνει δομή δύο επιπέδων και να αποτελείται από το εκτεταμένο δίκτυο και το κεντρικό δίκτυο, συγκροτούμενο επί τη βάσει του εκτεταμένου δικτύου, καθώς και τον καθορισμό έργων κοινού ενδιαφέροντος και τον προσδιορισμό των απαιτήσεων που πρέπει να τηρούνται για τη διαχείριση των υποδομών του ΔΕΔ-Μ.

13. Το άρθρο 2 του κανονισμού αυτού προβλέπει:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στο [ΔΕΔ-Μ] που εκτίθεται στους χάρτες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι. Το [ΔΕΔ-Μ] περιλαμβάνει τις υποδομές μεταφοράς και τις τηλεματικές εφαρμογές, καθώς και μέτρα προώθησης της αποτελεσματικής διαχείρισης και χρήσης αυτών των υποδομών και μέτρα που επιτρέπουν την καθιέρωση και λειτουργία βιώσιμων και αποδοτικών υπηρεσιών μεταφοράς.

2. Η υποδομή του [ΔΕΔ-Μ] 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.»

14. Συμφώνως προς το άρθρο 3, στοιχείο α΄, του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, ως «έργο κοινού ενδιαφέροντος» νοείται οποιοδήποτε έργο διεξάγεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις και σε συμμόρφωση με τις διατάξεις αυτού του κανονισμού.

15. Το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, του εν λόγω κανονισμού ορίζει ότι το ΔΕΔ-Μ σχεδιάζεται, αναπτύσσεται και λειτουργεί με γνώμονα την αποδοτικότητα των πόρων μέσα από την ανάπτυξη, τη βελτίωση και τη συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς.

16. Συμφώνως προς το άρθρο 6 του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, η βαθμιαία ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ επιτυγχάνεται ιδίως με την υλοποίηση της διαρθρώσεως του δικτύου αυτού σε δύο επίπεδα, βάσει συνεπούς και διαφανούς μεθοδολογικής προσεγγίσεως, αποτελούμενης από ένα εκτεταμένο δίκτυο και ένα κεντρικό δίκτυο. Το εκτεταμένο δίκτυο απαρτίζεται από όλες τις υπάρχουσες και τις προγραμματιζόμενες υποδομές του ΔΕΔ-Μ, καθώς και από μέτρα προωθήσεως της αποδοτικής και κοινωνικά και περιβαλλοντικά βιώσιμης χρήσεως αυτών των υποδομών. Το κεντρικό δίκτυο απαρτίζεται από τα μέρη του εκτεταμένου δικτύου που είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας για την επίτευξη των σκοπών αναπτύξεως του ΔΕΔ-Μ. Τα δίκτυα αυτά προσδιορίζονται και αναπτύσσονται σύμφωνα προς τα κεφάλαια ΙΙ και ΙΙΙ, αντιστοίχως, του κανονισμού αυτού.

9 — ΕΕ L 348, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 473/2014 της Επιτροπής, της 17ης Ιανουαρίου 2014 (ΕΕ L 136, σ. 10, στο εξής: κανονισμός ΔΕΔ-Μ).

17. Το άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού έχει ως εξής:

«1. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος συμβάλλουν στην ανάπτυξη του [ΔΕΔ-Μ] με την κατασκευή νέων υποδομών μεταφοράς, την αποκατάσταση και την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς και με μέτρα προώθησης της αποδοτικής αξιοποίησης των πόρων του δικτύου.

2. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος:

α) εξυπηρετούν την επίτευξη των στόχων που εμπίπτουν σε τουλάχιστον δύο από τις τέσσερις κατηγορίες του άρθρου 4·

β) πληρούν τις διατάξεις του κεφαλαίου ΙΙ και, εφόσον πρόκειται για έργα του κεντρικού δικτύου, πληρούν επίσης τις διατάξεις του κεφαλαίου ΙΙΙ·

γ) είναι οικονομικά βιώσιμα, βάσει ανάλυσης του κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους·

δ) παράγουν ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία.

3. Ένα έργο κοινού ενδιαφέροντος μπορεί να περιλαμβάνει ολόκληρο τον κύκλο υλοποίησης, στον οποίο συμπεριλαμβάνονται μελέτες σκοπιμότητας και διαδικασίες αδειοδότησης, εκτέλεσης και αξιολόγησης του σχεδίου.

[...]»

18. Το άρθρο 32, στοιχείο α', του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, που εντάσσεται στο κεφάλαιο ΙΙ το οποίο είναι αφιερωμένο στο εκτεταμένο δίκτυο, ορίζει ότι τα κράτη μέλη λαμβάνουν ιδιαίτερη μέριμνα για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος τα οποία παρέχουν αποτελεσματικές εμπορευματικές μεταφορές με χρήση της υποδομής του εκτεταμένου δικτύου και συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και άλλων αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, έχουν δε ως σκοπό τη βελτίωση της βιώσιμης χρήσεως των υποδομών μεταφοράς, ιδίως μέσω της αποτελεσματικής διαχειρίσεώς τους.

19. Το άρθρο 42 του κανονισμού αυτού προβλέπει τα εξής:

«1. Οι διάδρομοι κεντρικού δικτύου είναι ένα μέσο για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίηση του κεντρικού δικτύου. Για την αποδοτική αξιοποίηση των πόρων στις συνδυασμένες μεταφορές που συμβάλλουν στην συνοχή μέσω βελτιωμένης εδαφικής συνεργασίας, οι διάδρομοι κεντρικού δικτύου επικεντρώνονται σε:

α) ενοποίηση των τρόπων μεταφοράς,

β) διαλειτουργικότητα, και

γ) συντονισμένη ανάπτυξη υποδομών, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα και σε σημεία συμφόρησης.

2. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου διευκολύνουν τα κράτη μέλη να επιτυγχάνουν συντονισμένη και συγχρονισμένη προσέγγιση όσον αφορά τις επενδύσεις σε υποδομές ώστε να αξιοποιείται η μεταφορική ικανότητα με τον αποδοτικότερο τρόπο. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου υποστηρίζουν την εξάπλωση διαλειτουργικών συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας και, όπου αυτό χρειάζεται, τη χρήση της καινοτομίας και των νέων τεχνολογιών.»

20. Το άρθρο 43 του εν λόγω κανονισμού δίδει τον εξής ορισμό των διαδρόμων κεντρικού δικτύου:

«1. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου καλύπτουν τις σημαντικότερες ροές μεγάλων αποστάσεων στο κεντρικό δίκτυο και προορίζονται ειδικότερα να βελτιώσουν τους διασυνοριακούς συνδέσμους εντός της Ένωσης.

2. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου είναι πολύτροποι και ανοικτοί προκειμένου να συμπεριλάβουν όλους τους τρόπους μεταφοράς που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό. Διασχίζουν τουλάχιστον δύο σύνορα και περιλαμβάνουν, ει δυνατόν, τουλάχιστον τρεις τρόπους μεταφοράς, μεταξύ άλλων, όπου χρειάζεται, θαλάσσιες αρτηρίες.»

21. Συμφώνως προς το άρθρο 44, παράγραφος 1, του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, ο κατάλογος των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου καθορίζεται στο μέρος Ι του παραρτήματος του επίδικου κανονισμού. Τα κράτη μέλη συμμετέχουν, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο IV του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, στους εν λόγω διαδρόμους κεντρικού δικτύου.

22. Τα άρθρα 45 έως 47 του κανονισμού αυτού αφορούν τον σχεδιασμό της διοικητικής δομής των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίησή τους, σε συμφωνία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Για κάθε διάδρομο του κεντρικού δικτύου, ένας ή περισσότεροι Ευρωπαίοι Συντονιστές διορίζονται και επικουρούνται από συμβουλευτικό φόρουμ το οποίο συστήνεται εν συμφωνία προς τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής καταρτίζει το πρόγραμμα εργασιών του διαδρόμου με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και ελέγχει την εφαρμογή του.

23. Τέλος, το άρθρο 48 του εν λόγω κανονισμού έχει ως εξής:

«1. Διασφαλίζεται επαρκής συντονισμός μεταξύ των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου και των διαδρόμων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, όπως προβλέπεται στον κανονισμό [για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές], ώστε να αποφεύγεται τυχόν αλληλοεπικάλυψη δραστηριοτήτων, ιδίως κατά τον καθορισμό του προγράμματος εργασίας ή τη σύσταση ομάδων εργασίας.

2. Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου δεν θίγουν τις δομές διακυβέρνησης που αναφέρονται στον κανονισμό [για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές].»

Δ — *Ο επίδικος κανονισμός*

24. Το άρθρο 1 του επίδικου κανονισμού ορίζει ότι σκοπός του είναι η θέσπιση της διευκολύνσεως «Συνδέοντας την Ευρώπη». Η διευκόλυνση αυτή καθορίζει τους όρους, τις μεθόδους και τις διαδικασίες παροχής δημοσιονομικής ενισχύσεως από την Ένωση για τα διευρωπαϊκά δίκτυα, ώστε να υποστηρίζονται έργα υποδομών κοινού ενδιαφέροντος στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας, καθώς και να αξιοποιούνται οι δυνητικές συνέργειες μεταξύ αυτών των τομέων.

25. Δυνάμει του άρθρου 2, σημείο 1, του κανονισμού αυτού, ως «έργο κοινού ενδιαφέροντος» πρέπει να νοείται κάθε έργο που έχει προσδιορισθεί στον κανονισμό ΔΕΔ-Μ, στον κανονισμό (ΕΕ) 347/2013 [10] ή στον κανονισμό σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα των τηλεπικοινωνιακών υποδομών.

10 — Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2013, σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις διευρωπαϊκές ενεργειακές υποδομές, την κατάργηση της απόφασης 1364/2006/ΕΚ και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) 713/2009, (ΕΚ) 714/2009 και (ΕΚ) 715/2009 (ΕΕ L 115, σ. 39).

26. Το παράρτημα Ι, τμήμα Ι, του επίδικου κανονισμού καθορίζει, μεταξύ άλλων, τον διάδρομο του κεντρικού δικτύου «Βόρεια Θάλασσα — Μεσόγειος». Σε σχέση προς το Ηνωμένο Βασίλειο, προβλέπει, μεταξύ άλλων, τις εξής διαδρομές:

— Γλασκώβη/Εδιμβούργο — Liverpool/Manchester — Birmingham,

— Birmingham — Felixstowe/Λονδίνο/Southampton

— Λονδίνο — Lille — Βρυξέλλες

27. Το άρθρο 29 του επίδικου κανονισμού προβλέπει ότι ο κανονισμός για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές τροποποιείται ως εξής:

«Το παράρτημα του κανονισμού [για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές] αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος ΙΙ του [επίδικου] κανονισμού. Κατά συνέπεια, οι τροποποιημένοι σιδηροδρομικοί διάδρομοι εμπορευματικών μεταφορών συνεχίζουν να υπάγονται στις διατάξεις του κανονισμού [για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές].»

28. Στο παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού, ο διάδρομος σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών «Βόρεια Θάλασσα — Μεσόγειος» αντικαθιστά τον αρχικό σιδηροδρομικό εμπορευματικό διάδρομο 2, που οριζόταν στο παράρτημα του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές πριν από την τροποποίησή του με το άρθρο 29 του επίδικου κανονισμού [11].

29. Με τον τρόπο αυτόν, ο αρχικός σιδηροδρομικός εμπορευματικός διάδρομος 2 επεξετάθη μέχρι τη Γλασκώβη, περιλαμβάνοντας, όσον αφορά το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Γλασκώβη, το Εδιμβούργο, το [Southampton], το [Felixstowe] και το Λονδίνο.

ΙΙ – **Η νομοθετική διαδικασία που κατέληξε στην έκδοση του επίδικου κανονισμού**

30. Αρχικώς, το Ηνωμένο Βασίλειο δεν συμμετείχε σε κανέναν από τους αρχικούς σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους, όπως ήσαν αυτοί που προβλέπονταν από τον κανονισμό για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές. Εν συνεχεία, επί τη βάσει κοινωνικοοικονομικών μελετών, κίνησε τη διαδικασία για τη δημιουργία ενός περαιτέρω διαδρόμου σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, συμφώνως προς το άρθρο 5 του κανονισμού αυτού, προκειμένου να επεκταθεί ο αρχικός σιδηροδρομικός εμπορευματικός διάδρομος 2 μέχρι το Λονδίνο, μέσω της υποθαλάσσιας σήραγγας της Μάγχης.

31. Το Ηνωμένο Βασίλειο διευκρινίζει, με την προσφυγή του, ότι, όσον αφορά τον επίδικο κανονισμό, προσχώρησε στις αρχές οι οποίες εκτίθενται στο άρθρο του 1. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την έκδοση του κανονισμού αυτού, υποβλήθηκε πρόταση τροποποιήσεως του σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2 προκειμένου να επεκταθεί μέχρι τη Γλασκώβη. Η επέκταση αυτή δεν εγκρίθηκε από το Ηνωμένο Βασίλειο ούτε, κατά την εκτίμησή του, υποστηριζόταν από την κοινωνικοοικονομική ανάλυση.

11 — Βλ. σημεία 9 και 10 των παρουσών προτάσεων.

32. Έτσι, το Ηνωμένο Βασίλειο απείχε από την ψηφοφορία για την έκδοση του επίδικου κανονισμού και, στις 25 Νοεμβρίου 2013, κατέθεσε δήλωση στην οποία εξέθετε τους λόγους της αποχής του [12]. Εξάλλου, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και η Δημοκρατία της Λεττονίας κατέθεσαν επίσης παρατηρήσεις στις οποίες εξέθεταν τις επιφυλάξεις τους ως προς την επέκταση των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων υπό τις συνθήκες αυτές [13].

III – **Τα αιτήματα των διαδίκων**

33. Το Ηνωμένο Βασίλειο ζητεί από το Δικαστήριο:

— να ακυρώσει το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού, στον βαθμό που αυτές οι διατάξεις επεκτείνουν πέραν του Λονδίνου τον αρχικό σιδηροδρομικό εμπορευματικό διάδρομο 2 και

— να καταδικάσει το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στα δικαστικά έξοδα.

34. Το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, καθώς και η Επιτροπή που παρεμβαίνει προς στήριξή τους, ζητούν από το Δικαστήριο:

— να απορρίψει την προσφυγή και

— να καταδικάσει το Ηνωμένο Βασίλειο στα δικαστικά έξοδα.

IV – **Επί του παραδεκτού της προσφυγής λόγω της υποβολής αιτήματος περί μερικής ακυρώσεως του επίδικου κανονισμού**

35. Το Ηνωμένο Βασίλειο φρονεί ότι το άρθρο 29 του επίδικου κανονισμού και το παράρτημά του ΙΙ αποτελούν διακριτά μέρη δυνάμενα να διαχωριστούν από το υπόλοιπο του κανονισμού αυτού. Συνεπώς, διευκρινίζει ότι η προσφυγή του σκοπεί στη μερική ακύρωση του εν λόγω κανονισμού, ήτοι στην ακύρωση του άρθρου του 29 και του παραρτήματός του ΙΙ.

36. Κατά πάγια νομολογία, η μερική ακύρωση πράξεως της Ένωσης είναι δυνατή μόνον εφόσον τα στοιχεία των οποίων ζητείται η ακύρωση δύνανται να διαχωριστούν από την υπόλοιπη πράξη. Ομοίως, το Δικαστήριο έχει κρίνει κατ' επανάληψη ότι η ανωτέρω επιταγή περί δυνατότητας διαχωρισμού δεν πληρούται όταν η μερική ακύρωση μιας πράξεως θα είχε ως αποτέλεσμα να μεταβληθεί η ουσία της πράξεως αυτής [14].

37. Το Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο καθώς και η Επιτροπή συμφωνούν ως προς το γεγονός ότι το αίτημα περί μερικής ακυρώσεως που υπέβαλε το Ηνωμένο Βασίλειο είναι παραδεκτό.

38. Συμφωνώ με την άποψη αυτή.

39. Πράγματι, το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού μπορούν να διαχωριστούν από το σύνολό του. Εάν το Δικαστήριο αποφανθεί ότι το άρθρο αυτό και το παράρτημα αυτό στερούνται νομιμότητας, ο ως άνω κανονισμός δεν θα έπαυε να παράγει έννομα αποτελέσματα στον βαθμό που οι λοιπές διατάξεις του εν λόγω κανονισμού αφορούν σκοπό διαφορετικό από αυτόν που επιδιώκει το εν λόγω άρθρο και το εν λόγω παράρτημα.

12 — Βλ. έγγραφο του Συμβουλίου 16096/13 ADD 2 επί της προτάσεως κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία της διευκολύνσεως «Συνδέοντας την Ευρώπη», για την τροποποίηση του κανονισμού 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) 680/2007 και (ΕΚ) 67/2010.

13 — Όπ.π.

14 — Βλ. απόφαση Επιτροπή κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (C-427/12, EU:C:2014:170, σκέψη 16 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

40. Έτσι, η ίδια η ουσία του επίδικου κανονισμού είναι η σύσταση της διευκολύνσεως «Συνδέοντας την Ευρώπη» προκειμένου να επιταχυνθούν οι επενδύσεις στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων [15]. Προς τούτο, καθορίζει τους όρους, τις μεθόδους και τις διαδικασίες παροχής δημοσιονομικής ενισχύσεως από την Ένωση για τα διευρωπαϊκά δίκτυα, ώστε να υποστηρίζονται έργα υποδομών κοινού ενδιαφέροντος στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας [16].

41. Αντιθέτως, το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού αφορούν μόνον την ευθυγράμμιση των διαδρόμων για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές που προβλέπονται στο πλαίσιο του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, καθώς και των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου. Συνεπώς, η ακύρωσή τους ουδόλως θα μετέβαλε την ίδια την ουσία του επίδικου κανονισμού.

42. Δεδομένου ότι το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού μπορούν να διαχωριστούν από το υπόλοιπο του κανονισμού αυτού, το αίτημα περί μερικής ακυρώσεως που υπέβαλε το Ηνωμένο Βασίλειο πρέπει, κατά την εκτίμησή μου, να κριθεί παραδεκτό.

V – **Επί της προσφυγής**

43. Προς στήριξη της προσφυγής του, το Ηνωμένο Βασίλειο προβάλλει δύο λόγους ακυρώσεως.

44. Με τον πρώτο λόγο του ακυρώσεως, υποστηρίζει ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν στο παράρτημα του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, ως είχε αρχικώς, με το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού, που είχαν ως συνέπεια να επεκταθεί ο αρχικός σιδηροδρομικός εμπορευματικός διάδρομος 2, έπρεπε να γίνουν συμφώνως προς τα άρθρα 171 ΣΛΕΕ και 172 ΣΛΕΕ, στον βαθμό που οι τροποποιήσεις αυτές κατατείνουν στην πραγματοποίηση των σκοπών που προβλέπει το άρθρο 170 ΣΛΕΕ.

45. Με τον δεύτερο λόγο του ακυρώσεως, το Ηνωμένο Βασίλειο φρονεί ότι, καθώς οι εν λόγω τροποποιήσεις κατατείνουν στην πραγματοποίηση των σκοπών που προβλέπει το άρθρο 170 ΣΛΕΕ, οι επεκτάσεις των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, που αποτελούσαν «σχέδια [έργα] κοινού ενδιαφέροντος», κατά την έννοια του άρθρου 171, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, και οι οποίες αφορούσαν το έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου, έγιναν κατά παράβαση της απαιτήσεως περί εγκρίσεως από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος την οποία προβλέπει το άρθρο 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ.

Α — *Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως που στηρίζεται σε εσφαλμένη επιλογή της νομικής βάσεως για την επέκταση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2*

1. Τα επιχειρήματα των διαδίκων

46. Το Ηνωμένο Βασίλειο υποστηρίζει ότι η τροποποίηση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2 που επήλθε με το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού και η οποία έχει ως συνέπεια την επέκταση του διαδρόμου αυτού μέχρι τη Γλασκώβη θα έπρεπε να γίνει βάσει του άρθρου 172 ΣΛΕΕ, που εντάσσεται στον τίτλο XVI της Συνθήκης ΛΕΕ σχετικά με τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

15 — Βλ. αιτιολογική σκέψη 2 του κανονισμού αυτού.

16 — Βλ. άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού.

47. Πράγματι, φρονεί ότι οι επεκτάσεις των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων είναι ουσιαστικής σημασίας για τη δημιουργία ενός ΔΕΔ-Μ και, ως εκ τούτου, κατατείνουν στην επίτευξη των σκοπών που θέτουν τα άρθρα 170 ΣΛΕΕ και 171 ΣΛΕΕ. Τούτο επιρρωννύεται, κατά το Ηνωμένο Βασίλειο, από το γεγονός ότι η επέκταση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2 έχει ως σκοπό την ευθυγράμμιση του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου με τον διάδρομο αυτόν, πράγμα που αποτελεί έναν εκ των σκοπών του κανονισμού ΔΕΔ-Μ —και επομένως του άρθρου 170 ΣΛΕΕ—, συμφώνως προς την αιτιολογική σκέψη 46 του κανονισμού αυτού που ορίζει ότι «[οι] διάδρομ[οι] του κεντρικού δικτύου θα πρέπει να είναι ευθυγραμμισμένοι με τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους που έχουν καθορισθεί βάσει του κανονισμού [για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές]». Συναφώς, το Ηνωμένο Βασίλειο παραθέτει επίσης την αιτιολογική σκέψη 16 του επίδικου κανονισμού που προβλέπει ότι «[θ]α πρέπει να εξασφαλίζεται, οσάκις ενδείκνυται, η γεωγραφική ευθυγράμμιση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, όπως προβλέπονται στον κανονισμό [για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές] και των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου που προβλέπονται στο μέρος Ι του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού, λαμβανομένων υπόψη των στόχων των αντίστοιχων μέσων, με σκοπό τη μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης και τον εξορθολογισμό της ανάπτυξης και της χρήσης των σιδηροδρομικών υποδομών».

48. Περαιτέρω, το Ηνωμένο Βασίλειο φρονεί ότι η τροποποίηση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2 επιδιώκει ακριβώς τους σκοπούς του άρθρου 170, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, που προβλέπει ότι, «[σ]τα πλαίσια συστήματος ανοιχτών και ανταγωνιστικών αγορών, η δράση της Ένωσης αποσκοπεί στην προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων, καθώς και της πρόσβασης στα δίκτυα αυτά».

49. Συναφώς, το Ηνωμένο Βασίλειο διευκρινίζει ότι οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι και οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου αποτελούν, αμφότεροι, εργαλεία συντονισμού που αποσκοπούν ακριβώς στη βελτίωση της διαλειτουργικότητας και της προσβάσεως στα εθνικά δίκτυα. Το επιχείρημα αυτό επιρρωννύεται από το άρθρο 48, παράγραφος 1, του κανονισμού ΔΕΔ-Μ που προβλέπει ότι «[δ]ιασφαλίζεται επαρκής συντονισμός μεταξύ των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου και των διαδρόμων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, όπως προβλέπεται στον κανονισμό [για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές], ώστε να αποφεύγεται τυχόν αλληλοεπικάλυψη δραστηριοτήτων, ιδίως κατά τον καθορισμό του προγράμματος εργασίας ή τη σύσταση ομάδων εργασίας».

50. Εξάλλου, έστω και εάν αντιλαμβάνεται ότι δεν μπορεί πλέον, από νομικής απόψεως, να αμφισβητήσει τη νομική βάση επί της οποίας εξεδόθη ο κανονισμός για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, το Ηνωμένο Βασίλειο υποστηρίζει ότι ο κύριος σκοπός του κανονισμού αυτού είναι ακριβώς η πραγματοποίηση των σκοπών του άρθρου 170, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, πράγμα το οποίο προβλέπει, εξάλλου, η αιτιολογική σκέψη 5 του εν λόγω κανονισμού, που ορίζει ότι «ο καθορισμός διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων για το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών, στο οποίο οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες θα έχουν τη δυνατότητα να κινούνται υπό καλές συνθήκες και να διέρχονται χωρίς δυσκολίες από το ένα εθνικό δίκτυο σε άλλο, θα καθιστούσε δυνατή τη βελτίωση των συνθηκών χρησιμοποίησης της υποδομής».

51. Περαιτέρω, το Ηνωμένο Βασίλειο φρονεί ότι δεν είναι αναγκαία, εν αντιθέσει προς όσα υποστηρίζουν το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, η δημιουργία νέων σιδηροδρομικών υποδομών προκειμένου οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι να εμπίπτουν στους σκοπούς που επιδιώκει το άρθρο 170 ΣΛΕΕ, πράγμα το οποίο, κατά τα λοιπά, δεν αποτελεί υποχρέωση ούτε βάσει του κανονισμού ΔΕΔ-Μ που αφορά τον καθορισμό των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου.

52. Τέλος, το Ηνωμένο Βασίλειο φρονεί ότι το όλο ζήτημα συνοψίζεται στο κατά πόσον το ληφθέν μέτρο είναι στο σύνολό του, πρωτίστως, μέτρο κοινής πολιτικής μεταφορών ή μέτρο που αφορά δίκτυο, αντιδιαστέλλοντας στο σημείο αυτό τα άρθρα 91 ΣΛΕΕ και 170, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ. Μολονότι δεν αρνείται ότι ο κανονισμός για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές σκοπεί να συμβάλει στην ανάπτυξη ανταγωνιστικών και αποδοτικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, επιδιώκοντας έτσι την επίτευξη των σκοπών του άρθρου 91 ΣΛΕΕ, ο κύριος σκοπός του κανονισμού αυτού είναι, στην πραγματικότητα, η δημιουργία ενός δικτύου αποτελούμενου από αξιόπιστους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους, καθώς και από μηχανισμούς συνεργασίας μεταξύ των διαχειριστών της υποδομής, πράγμα το οποίο θα προήγε τους σκοπούς του κανονισμού ΔΕΔ-Μ και, ως εκ τούτου, αυτούς του άρθρου 170, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ.

53. Έτσι, το άρθρο 172 ΣΛΕΕ αποτελεί ειδικότερη νομική βάση από ό,τι το άρθρο 91 ΣΛΕΕ και η τροποποίηση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2 έπρεπε να γίνει συμφώνως προς το πρώτο άρθρο.

54. Για το Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Επιτροπή, το γεγονός ότι μόνον το άρθρο 172 ΣΛΕΕ εμφανίζεται ως νομική βάση στις αιτιολογικές αναφορές του επίδικου κανονισμού οφείλεται στην εφαρμογή των κανόνων περί νομικών βάσεων. Έτσι, το Κοινοβούλιο υπενθυμίζει ότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, η επιλογή της νομικής βάσεως μιας πράξεως της Ένωσης πρέπει να στηρίζεται σε αντικειμενικά στοιχεία επιδεχόμενα δικαστικό έλεγχο, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται, ιδίως, ο σκοπός και το περιεχόμενο της πράξεως αυτής[17]. Παραθέτει επίσης την απόφαση Επιτροπή κατά Συμβουλίου[18], με την οποία το Δικαστήριο τόνισε ότι, «[α]ν από την εξέταση της επίμαχης πράξεως αποδεικνύεται ότι αυτή επιδιώκει διττό σκοπό ή ότι απαρτίζεται από δύο συστατικά μέρη, ο ένας δε εκ των σκοπών αυτών μπορεί να χαρακτηριστεί ως κύριος ή πρωτεύων, ενώ ο δεύτερος απλώς ως παρεπόμενος, ή το ένα εκ των μερών αυτών μπορεί να χαρακτηριστεί ως κύριο ή πρωτεύον, ενώ το δεύτερο απλώς ως παρεπόμενο, η πράξη αυτή πρέπει να στηρίζεται σε μία ενιαία νομική βάση, ήτοι σε εκείνη που επιβάλλει ο κύριος ή πρωτεύων σκοπός ή το κύριο ή πρωτεύον συστατικό μέρος»[19].

55. Έτσι, το Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και η Επιτροπή φρονούν ότι, συμφώνως προς το άρθρο 1 του επίδικου κανονισμού, ο κύριος και πρωτεύων σκοπός του κανονισμού αυτού και το κύριο και πρωτεύον συστατικό του συνίστανται στην παροχή δημοσιονομικής ενισχύσεως από την Ένωση στα διευρωπαϊκά δίκτυα και στη στήριξη έργων κοινού ενδιαφέροντος, ενώ το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού αυτού, που τροποποιούν τον αρχικό σιδηροδρομικό εμπορευματικό διάδρομο 2 δεν επιδιώκουν παρά μόνον έναν παρεπόμενο σκοπό, ήτοι αυτόν της τροποποιήσεως του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές προκειμένου να ευθυγραμμιστούν οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου με τους αρχικούς εμπορευματικούς διαδρόμους. Στην πραγματικότητα, συνεχίζουν το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, εάν είχε εκδοθεί χωριστή πράξη για τους σκοπούς αυτής της τροποποιήσεως, το άρθρο 91 ΣΛΕΕ θα αποτελούσε τη νομική βάση της.

56. Περαιτέρω, αντιλαμβάνομαι ότι, κατά το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, προκειμένου να αποτελεί τμήμα του ΔΕΔ-Μ, ο διάδρομος πρέπει να αποτελεί έργο υπό την έννοια ότι πρέπει να υφίσταται υποχρέωση τροποποιήσεως υφιστάμενης υποδομής ή δημιουργίας νέας υποδομής, πράγμα το οποίο δεν συμβαίνει εν προκειμένω. Πράγματι, η υποχρέωση καθορισμού ενός αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου δεν επέβαλε στα κράτη μέλη τη δημιουργία νέων σιδηροδρομικών γραμμών. Περιοριζόταν να τους επιβάλλει την απαίτηση να μεριμνούν για τον καλύτερο συντονισμό

17 — Αποφάσεις Επιτροπή κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (C-411/06, EU:C:2009:518, σκέψη 45 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία), καθώς και Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (C-130/10, EU:C:2012:472, σκέψη 42 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

18 — C-137/12, EU:C:2013:675.

19 — Σκέψη 53.

των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε ορισμένες υφιστάμενες σιδηροδρομικές γραμμές και στην καλύτερη διαχείριση των γραμμών αυτών, ιδίως μέσω μίας ενιαίας θυρίδας (καλούμενης «μονοαπευθυντικής»). Το Συμβούλιο συνάγει εντεύθεν ότι η χρήση και μόνο μιας υποδομής δεν μπορεί να θεωρηθεί ως «υποδομή» κατά την έννοια του άρθρου 170, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ.

57. Εξάλλου, το Κοινοβούλιο φρονεί ότι ο λόγος της τροποποιήσεως του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2, ήτοι η ευθυγράμμιση με αυτόν τον διάδρομο του αντίστοιχου διαδρόμου του κεντρικού δικτύου, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 16 του επίδικου κανονισμού, ουδόλως αποδεικνύει ότι οι διάδρομοι αυτοί συνδέονται και ότι με αμφότερους επιδιώκονται οι σκοποί του άρθρου 170, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ. Κατά την εκτίμησή του, η ευθυγράμμιση αυτή δεν αφορά παρά μόνον τον εξορθολογισμό της χρήσεως της υποδομής, μέσω των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, με σκοπό την ανάπτυξή της διά της δημιουργίας του κεντρικού δικτύου, προκειμένου, μεταξύ άλλων, να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος εργασίας.

58. Το Κοινοβούλιο προβάλλει, επίσης, το γεγονός ότι ο όρος «δίκτυο» στον κανονισμό για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές έχει λειτουργικό χαρακτήρα. Κατά την εκτίμησή του, εάν κάθε μέτρο που έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της χρήσεως υποδομών, όπως είναι αυτά που προβλέπει ο ως άνω κανονισμός, μπορούσε να χαρακτηριστεί ως «μέτρο που αφορά το ΔΕΔ-Μ», τότε θα περιελάμβανε όλα τα μέτρα σχετικά με τις μεταφορές στον τομέα αυτόν, όπως είναι τα μέτρα που αφορούν την ασφάλεια ή τους κανόνες τιμολογήσεως. Ένα μέτρο δικτύου που αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές, κατά τα άρθρα 11 έως 13 του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, θα είχε ως μόνο σκοπό την πλήρωση των κριτηρίων περί των μεταφορικών υποδομών και θα συνιστούσε τη βάση προκειμένου να είναι δυνατός ο προσδιορισμός των έργων κοινού ενδιαφέροντος.

59. Το δε Συμβούλιο επισημαίνει ότι ο κανονισμός για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές εξεδόθη επί τη βάσει του άρθρου 91 ΣΛΕΕ και ότι δεν περιέχει «προσανατολισμούς» σε σχέση με τα διευρωπαϊκά δίκτυα κατά την έννοια του άρθρου 171, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ. Επομένως, εμπίπτει πλήρως στην κοινή πολιτική για τις μεταφορές. Όσον αφορά, ειδικότερα, το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού, επισημαίνει ότι η ανάγκη να διασφαλιστεί η γεωγραφική ευθυγράμμιση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων με τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου δεν έχει ως συνέπεια η τροποποίηση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2 να εμπίπτει στο ΔΕΔ-Μ.

60. Όσον αφορά το επιχείρημα του Ηνωμένου Βασιλείου ότι, προκειμένου να προσδιοριστεί εάν ένα μέτρο εμπίπτει στο άρθρο 170 ΣΛΕΕ, πρέπει να εξετάζεται εάν το μέτρο αυτό αποτελεί μέτρο δικτύου εν αντιδιαστολή προς μέτρο κοινής πολιτικής για τις μεταφορές, το Συμβούλιο φρονεί ότι πρέπει να γίνεται αναφορά στο άρθρο 9 του κανονισμού ΔΕΔ-Μ και στις προϋποθέσεις που αυτό απαριθμεί. Σημειώνει, επίσης, ότι τα άρθρα 11 έως 13 του κανονισμού αυτού αφορούν τα επιμέρους στοιχεία υποδομής, τις απαιτήσεις που ισχύουν για τις υποδομές και τις προτεραιότητες της αναπτύξεως των υποδομών. Συνεπώς, μέτρο που εμπίπτει στο ΔΕΔ-Μ πρέπει να είναι μέτρο που να αφορά τις υποδομές.

61. Τέλος, το Συμβούλιο προσθέτει ότι το άρθρο 11 του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, που περιλαμβάνεται στο κεφάλαιό του ΙΙΙ το οποίο επιγράφεται «Επενδύσεις στον εμπορευματικό διάδρομο», δεν αποτελεί παρά μόνον ένα μέσο διαχειρίσεως ή συντονισμού και δεν επιβάλλει επενδύσεις στις σιδηροδρομικές υποδομές, απορρίπτοντας έτσι το επιχείρημα του Ηνωμένου Βασιλείου κατά το οποίο ο κανονισμός αυτός καταλήγει, και αυτός, σε έργα τα οποία αναγνωρίζονται ως έργα κοινού ενδιαφέροντος δυνάμενα να χρηματοδοτηθούν από πόρους που χορηγούνται στο πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ.

62. Για την Επιτροπή, το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού δεν εμπίπτουν στο καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής του. Συνιστούν επίσημη τροποποίηση του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές η οποία συνετελέσθη επί τη βάσει του άρθρου 91 ΣΛΕΕ. Συνεπώς, οι διατάξεις αυτές διέπονται από αυτό το τελευταίο άρθρο.

63. Η Επιτροπή φρονεί, και αυτή, ότι οι διατάξεις σχετικά με τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους αποτελούν κατ' ουσίαν εργαλεία συντονισμού και διαχειρίσεως ούτως ώστε οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών να είναι πιο ανταγωνιστικές. Συνεπώς, δεν εμπίπτουν παρά μόνο στην κοινή πολιτική για τις μεταφορές.

2. Η εκτίμησή μου

64. Ο πρώτος λόγος ακυρώσεως που προέβαλε το Ηνωμένο Βασίλειο αντλείται από παράβαση ουσιώδους τύπου, κατά την έννοια του άρθρου 263, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ. Πιο συγκεκριμένα, το κράτος μέλος αυτό φρονεί ότι η επέκταση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2 κατατείνει στην επίτευξη των σκοπών του άρθρου 170 ΣΛΕΕ και ότι η τροποποίηση που επέφεραν το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού θα έπρεπε, ως εκ τούτου, να συντελεστεί συμφώνως προς τα άρθρα 171 ΣΛΕΕ και 172 ΣΛΕΕ.

65. Καίτοι ο κανονισμός αυτός όντως εξεδόθη επί τη βάσει του άρθρου 172 ΣΛΕΕ, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, υποστηριζόμενα από την Επιτροπή, φρονούν ότι η τροποποίηση που επήλθε στον αρχικό σιδηροδρομικό εμπορευματικό διάδρομο 2 με το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του εν λόγω κανονισμού δεν επιδιώκει παρά μόνον έναν παρεπόμενο σκοπό σε σχέση με αυτόν που επιδιώκει ο ίδιος αυτός κανονισμός και ότι η επέκταση του διαδρόμου αυτού εμπίπτει στην κοινή πολιτική μεταφορών. Έτσι, η ενδεδειγμένη νομική βάση για αυτήν και μόνον την τροποποίηση θα ήταν το άρθρο 91 ΣΛΕΕ εάν αποτελούσε το αντικείμενο χωριστής πράξεως.

66. Επομένως, το όλο ζήτημα είναι κατά πόσον η γεωγραφική ευθυγράμμιση των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων με τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου εμπίπτει στην κοινή πολιτική για τις μεταφορές ή στην πολιτική για τα ΔΕΔ-Μ. Το ζήτημα αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία. Πράγματι, εάν το Δικαστήριο εκτιμήσει ότι η ενδεδειγμένη νομική βάση είναι πράγματι το άρθρο 172 ΣΛΕΕ, η εσφαλμένη επιλογή της διαδικασίας λήψεως αποφάσεως θα μπορούσε να έχει στερήσει από το Ηνωμένο Βασίλειο το δικαίωμά του να ασκήσει επιρροή επί του περιεχομένου της πράξεως, καθόσον το άρθρο 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ ορίζει ότι απαιτείται η έγκριση του κράτους μέλους που ενδιαφέρεται για τους προσανατολισμούς και τα έργα κοινού ενδιαφέροντος σχετικά με τα διευρωπαϊκά δίκτυα και καθόσον το Ηνωμένο Βασίλειο δεν συναινεί στην επέκταση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2 μέχρι τη Γλασκώβη.

67. Υπενθυμίζω ότι, κατά πάγια νομολογία, «η επιλογή της νομικής βάσεως μιας πράξεως της Ένωσης πρέπει να στηρίζεται σε αντικειμενικά στοιχεία επιδεχόμενα δικαστικό έλεγχο, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται, ιδίως, ο σκοπός και το περιεχόμενο της πράξεως» [20]. «Δεν ασκεί καμία επιρροή επί της επιλογής αυτής η νομική βάση που έχει επιλεγεί για την έκδοση άλλων πράξεων της Ένωσης που εμφανίζουν ενδεχομένως παρόμοια χαρακτηριστικά, διότι η νομική βάση μιας πράξης πρέπει να καθορίζεται βάσει του σκοπού και του περιεχομένου της συγκεκριμένης πράξης» [21].

68. Εξάλλου, το Δικαστήριο έχει επανειλημμένως κρίνει ότι, «[α]ν από την εξέταση της οικείας πράξεως αποδεικνύεται ότι η πράξη αυτή επιδιώκει διττό σκοπό ή ότι απαρτίζεται από δύο συνιστώσες εκ των οποίων η μία μπορεί να χαρακτηριστεί ως κύρια ή δεσπόζουσα, ενώ η άλλη είναι απλώς παρακολουθηματική, η πράξη πρέπει να στηρίζεται σε μία και μόνο νομική βάση, δηλαδή την απαιτούμενη από τον κύριο ή δεσπόζοντα σκοπό ή από την κύρια ή δεσπόζουσα συνιστώσα» [22].

20 — Αποφάσεις Ηνωμένο Βασίλειο κατά Συμβουλίου (C-81/13, EU:C:2014:2449, σκέψη 35 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία), καθώς και Ισπανία κατά Συμβουλίου (C-147/13, EU:C:2015:299, σκέψη 68 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

21 — Βλ. απόφαση Ηνωμένο Βασίλειο κατά Συμβουλίου (C-81/13, EU:C:2014:2449, σκέψη 36 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

22 — Βλ. απόφαση Επιτροπή κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (C-43/12, EU:C:2014:298, σκέψη 30 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

69. Επομένως, υπό το πρίσμα αυτής της νομολογίας πρέπει να διαπιστωθεί εάν, όπως υποστηρίζει το Ηνωμένο Βασίλειο, η μόνη ενδεδειγμένη νομική βάση για τις επεκτάσεις των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων οι οποίες απορρέουν από το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού είναι το άρθρο 172 ΣΛΕΕ.

70. Η ανάλυση αυτή απαιτεί, κατ' αρχάς, να εξεταστούν τα άρθρα της Συνθήκης ΛΕΕ σχετικά με την κοινή πολιτική μεταφορών και τα σχετικά με τα διευρωπαϊκά δίκτυα. Εν συνεχεία, θα πρέπει να εξεταστεί, υπό το πρίσμα του σκοπού και του περιεχομένου του άρθρου 29 και του παραρτήματος ΙΙ του επίδικου κανονισμού, εάν η δράση της Ένωσης που προβλέπουν οι διατάξεις αυτές εμπίπτει ή όχι στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 170 επ. ΣΛΕΕ.

α) Η κοινή πολιτική για τις μεταφορές και τα διευρωπαϊκά δίκτυα

71. Κατά το άρθρο 90 ΣΛΕΕ, οι στόχοι των Συνθηκών επιδιώκονται, όσον αφορά τις μεταφορές, στο πλαίσιο κοινής πολιτικής για τις μεταφορές. Μεταξύ των στόχων αυτών, το άρθρο 3, παράγραφος 3, ΣΕΕ ορίζει ότι «[η] Ένωση εγκαθιδρύει εσωτερική αγορά. Εργάζεται για την αειφόρο ανάπτυξη της Ευρώπης με γνώμονα την ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη και τη σταθερότητα των τιμών, την κοινωνική οικονομία της αγοράς με υψηλό βαθμό ανταγωνιστικότητας, με στόχο την πλήρη απασχόληση και την κοινωνική πρόοδο, και το υψηλό επίπεδο προστασίας και βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος. Προάγει την επιστημονική και τεχνολογική πρόοδο».

72. Το άρθρο 91, παράγραφος 1, στοιχεία α' και β', ΣΛΕΕ φιλοδοξεί ακριβώς να επιτύχει αυτόν τον στόχο της πραγματοποιήσεως μιας εσωτερικής αγοράς χαράσσοντας τις γενικές γραμμές τις οποίες πρέπει να ακολουθεί ο νομοθέτης της Ένωσης. Έτσι, η διάταξη αυτή προβλέπει ότι αυτός καθορίζει «κοινούς κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από ή προς την επικράτεια ενός κράτους μέλους ή που διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσοτέρων κρατών μελών» και τους «όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό».

73. Η εν λόγω διάταξη παρέχει στον νομοθέτη της Ένωσης την αναγκαία βάση προκειμένου να προβεί στην απελευθέρωση των υπηρεσιών και στο άνοιγμα του τομέα των μεταφορών στον ανταγωνισμό [23]. Επομένως, η διάταξη αυτή διέπει τους όρους του ανταγωνισμού και τις συναλλαγές στο εσωτερικό της Ένωσης. Στον σιδηροδρομικό τομέα, για παράδειγμα, υπήρξαν τρεις διαδοχικές δέσμες νομοθετικών μέτρων που κατέστησαν δυνατή την προοδευτική απελευθέρωση των υπηρεσιών και το άνοιγμα στον ανταγωνισμό [24].

74. Το δε άρθρο 91, παράγραφος 1, στοιχεία γ' και δ', ΣΛΕΕ αφορά μέτρα που δεν έχουν εμπορικό χαρακτήρα. Έτσι, ο νομοθέτης της Ένωσης, δυνάμει της διατάξεως αυτής, καθορίζει τα μέτρα που μπορούν να βελτιώσουν την ασφάλεια των μεταφορών και θεσπίζει κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη. Όσον αφορά την ασφάλεια των μεταφορών, μπορώ να παραθέσω την οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού

23 — Βλ. απόφαση Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (C-13/83, EU:C:1985:220, σκέψη 62).

24 — Η πρώτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους περιλαμβάνει την οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440 (ΕΕ L 75, σ. 1), την οδηγία 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ΕΕ L 75, σ. 26), και την οδηγία 2001/14. Η δεύτερη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους περιλαμβάνει τον κανονισμό (ΕΚ) 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (κανονισμός για τον Οργανισμό) (ΕΕ L 164, σ. 1), και την οδηγία 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 (ΕΕ L 164, σ. 44). Η τρίτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους περιλαμβάνει την οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440 και της οδηγίας 2001/14 (ΕΕ L 315, σ. 44), και την οδηγία 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 L 315, σ. 51). Πρέπει, επίσης, να γίνει μνεία της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L 343, σ. 32).

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης[25], ή, ακόμη, στον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, την οδηγία 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία[26].

75. Όσον αφορά την έκφραση «κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη», το Δικαστήριο είχε την ευκαιρία να διευκρινίσει το περιεχόμενο της εννοίας αυτής με την απόφασή του Schumalla[27]. Έτσι, έκρινε ότι τα όργανα της Ένωσης διαθέτουν ευρεία κανονιστική εξουσία για την έκδοση των ενδεδειγμένων κοινών κανόνων στον τομέα της κοινής πολιτικής για τις μεταφορές[28]. Ειδικότερα, από την απόφαση αυτή συνάγεται ότι οι κοινές διατάξεις που συμβάλλουν στην εξάλειψη των δυνάμενων να νοθεύσουν ουσιωδώς τους όρους του ανταγωνισμού ανισοτήτων στον τομέα των μεταφορών είναι, για τη χάραξη μιας κοινής πολιτικής για τις μεταφορές, «χρήσιμες», κατά την έννοια του άρθρου 91, παράγραφος 1, στοιχείο δ', ΣΛΕΕ[29]. Βάσει της διατάξεως αυτής ο νομοθέτης της Ένωσης έλαβε ορισμένα μέτρα, μεταξύ άλλων, στον τομέα της φορολογίας και στον τομέα της κοινωνικής ασφαλίσεως[30].

76. Το δε άρθρο 170 ΣΛΕΕ αφορά τη δημιουργία και την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων με σκοπό τη συμβολή στην επίτευξη της εσωτερικής αγοράς, καθώς και στην ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής της συνοχής, συμφώνως προς τα άρθρα 26 ΣΛΕΕ και 174 ΣΛΕΕ, αντιστοίχως. Επίσης, διευκρινίζεται, στο άρθρο 170 ΣΛΕΕ, ότι σκοπός των διευρωπαϊκών δικτύων είναι να παράσχουν τη δυνατότητα στους πολίτες της Ένωσης, στους οικονομικούς φορείς, καθώς και στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοικήσεως και περιφερειακής διοικήσεως να επωφελούνται πλήρως από τη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα.

77. Έτσι, η δημιουργία και η ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων, μεταξύ άλλων των ΔΕΔ-Μ, πρέπει να παρέχουν τη δυνατότητα διασυνδέσεως των εθνικών δικτύων μεταξύ τους προκειμένου να αρθούν όλα τα εμπόδια στην κυκλοφορία των εμπορευμάτων και των προσώπων. Συχνά, τα εμπόδια αυτά είναι γεωγραφικά, όπως στην περίπτωση των Άλπεων μεταξύ της Γαλλίας και της Ιταλίας, ή τεχνικά, όπως είναι η ύπαρξη διαφορετικών ενσωματωμένων εθνικών συστημάτων σηματοδοτήσεως και ελέγχου της ταχύτητας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές που παρέχουν στους συρμούς τη δυνατότητα να αντιδρούν στα διαβιβαζόμενα μέσω του εδάφους σήματα. Τέτοια εμπόδια αποτελούν οπωσδήποτε τροχοπέδη στη δημιουργία της εσωτερικής αγοράς.

78. Όσον αφορά την επίτευξη των σκοπών του άρθρου 174 ΣΛΕΕ, υπενθυμίζω ότι αυτό προβλέπει, στο πρώτο και το δεύτερο εδάφιό του, ότι, «[π]ροκειμένου να προαχθεί η αρμονική ανάπτυξη του συνόλου της, αναπτύσσει και εξακολουθεί τη δράση της με σκοπό την ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής της συνοχής» και ότι «[η] Ένωση αποσκοπεί, ιδιαίτερα, στη μείωση των διαφορών μεταξύ των επιπέδων ανάπτυξης των διαφόρων περιοχών και στη μείωση της καθυστέρησης των πλέον μειονεκτικών περιοχών». Στην ανακοίνωσή της για την εδαφική συνοχή[31], η Επιτροπή διευκρινίζει ότι η συνοχή αυτή «συνίσταται στη διασφάλιση της αρμονικής αναπτύξεως όλων

25 — ΕΕ L 403, σ. 18.

26 — ΕΕ L 163, σ. 1.

27 — 97/78, EU:C:1978:211.

28 — Σκέψη 4. Βλ., επίσης, απόφαση Ισπανία και Φινλανδία κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (C-184/02 και C-223/02, EU:C:2004:497, σκέψη 29).

29 — Βλ. αποφάσεις Schumalla (97/78, EU:C:1978:211, σκέψη 6), καθώς και Ισπανία και Φινλανδία κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (C-184/02 και C-223/02, EU:C:2004:497, σκέψη 40).

30 — Βλ., μεταξύ άλλων, οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187, σ. 42), και οδηγία 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών (ΕΕ L 80, σ. 35).

31 — Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Επιτροπή των Περιφερειών και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή σχετικά με την πράσινη βίβλο για την εδαφική συνοχή: μετατρέποντας την εδαφική ποικιλομορφία σε πλεονέκτημα [COM(2008) 616 τελικό].

[των εδαφών της Ένωσης] και στην παροχή στους κατοίκους τους της δυνατότητας αντλήσεως των μέγιστων δυνατών πλεονεκτημάτων από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους. Υπό την έννοια αυτή, αποτελεί μέσο προκειμένου να καταστεί η ποικιλομορφία πλεονέκτημα το οποίο θα συμβάλει στην αειφόρο ανάπτυξη του συνόλου της Ένωσης» [32].

79. Όσον αφορά τα ΔΕΔ-Μ, τα ανωτέρω εξειδικεύονται διά της αρμονικής αναπτύξεως του ευρωπαϊκού δικτύου προκειμένου να παρασχεθεί στους οικονομικούς παράγοντες και στους χρήστες πρόσβαση σε καινοτόμες, αποτελεσματικές και ανταγωνιστικές υποδομές σε όλες τις περιοχές της Ένωσης [33]. Ως εκ τούτου, τα ΔΕΔ-Μ διαδραματίζουν ουσιαστικό ρόλο στην αρμονική ανάπτυξη του συνόλου της Ένωσης, δεδομένου ότι θα παράσχουν τη δυνατότητα κινητικότητας στους οικονομικούς φορείς υπό συνθήκες που φιλοδοξούν να είναι βέλτιστες προκειμένου να κατανεμηθεί καλύτερα η οικονομική δραστηριότητα στο σύνολο του εδάφους της Ένωσης [34]. Χάρη σε αυτά θα καταστεί δυνατή η διασύνδεση των πλέον απομονωμένων περιοχών της Ένωσης με τις πλέον κεντρικές και αστικοποιημένες περιοχές. Επομένως, αποτελούν μέσο στην υπηρεσία των οικονομικών παραγόντων και των πολιτών της Ένωσης. Συναφώς, η θέση, στη Συνθήκη ΛΕΕ, του τίτλου που αφορά τα διευρωπαϊκά δίκτυα δεν είναι, κατά την άποψή μου, άνευ σημασίας, δεδομένου ότι έχει τοποθετηθεί ακριβώς μετά τον τίτλο XV, που είναι αφιερωμένος στην προστασία των καταναλωτών, και πριν από τον τίτλο XVII, ο οποίος αφορά τη βιομηχανία.

80. Στην Πράσινη Βίβλο της για τα ΔΕΔ-Μ [35] η Επιτροπή εκθέτει ότι «η πολιτική για τις μεταφορές σκοπεί στην προαγωγή αποτελεσματικών μεταφορικών υπηρεσιών από οικονομικής και περιβαλλοντικής απόψεως, ασφαλών και αξιόπιστων, εντός της εσωτερικής αγοράς και πέραν αυτής» [36]. Η δε πολιτική για τα ΔΕΔ-Μ «πρέπει να διασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες αυτές λειτουργούν με τον βέλτιστο δυνατόν τρόπο, επί τη βάσει ολοκληρωμένης και καινοτόμου υποδομής που χρησιμοποιεί τις πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις στους τομείς της ενέργειας, των υποδομών και των [μέσων μεταφοράς στο πλαίσιο των διάφορων τρόπων μεταφοράς]» [37].

81. Βάσει των ανωτέρω στοιχείων, το ζήτημα που τίθεται επομένως είναι εάν το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού αποτελούν απλά μέσα που εξυπηρετούν πρωτίστως, αν όχι αποκλειστικώς, την πραγματοποίηση της εσωτερικής αγοράς ή εάν βαίνουν πέραν του σκοπού αυτού και αφορούν, ειδικότερα, την αρμονική ανάπτυξη του συνόλου της Ένωσης.

β) Εμπίπτει η επέκταση των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 170 ΣΛΕΕ επ;

82. Το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού εντάσσονται στο πεδίο αυτό. Ο κανονισμός αυτός σκοπεί στη δημιουργία ενός χρηματοπιστωτικού μέσου για τη χρηματοδότηση των έργων κοινού ενδιαφέροντος που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της πολιτικής των διευρωπαϊκών δικτύων [38]. Ειδικότερα, σκοπός του είναι, κατά την αιτιολογική του σκέψη 2, η επιτάχυνση των επενδύσεων στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων και η μόχλευση των χρηματοδοτήσεων που προέρχονται τόσο από τον δημόσιο όσο και από τον ιδιωτικό τομέα.

32 — Σημείο 1, σ. 3.

33 — Βλ., μεταξύ άλλων, αιτιολογικές σκέψεις 2 έως 5 του κανονισμού ΔΕΔ-Μ.

34 — Στην προαναφερθείσα ανακοίνωσή της για την εδαφική συνοχή, η Επιτροπή επισημαίνει ότι «[η] πολιτική για τις μεταφορές έχει προφανείς συνέπειες επί της εδαφικής συνοχής, ιδίως όσον αφορά την εγκατάσταση της οικονομικής δραστηριότητας και την κατανομή του πληθυσμού. Διαδραματίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στη βελτίωση των σχέσεων μεταξύ των λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών και μάλιστα εντός αυτών» (σημείο 3.1, σ. 10).

35 — ΔΕΔ-Μ: μια επανεξέταση των πολιτικών — Προς την καλύτερη ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στην υπηρεσία της κοινής πολιτικής για τις μεταφορές [COM(2009) 44 τελικό].

36 — Σημείο 1, σ. 3.

37 — Όπ.π.

38 — Βλ. άρθρα 1 και 3 του εν λόγω κανονισμού.

83. Προς τούτο, ο επίδικος κανονισμός διευκρινίζει τους σκοπούς που επιδιώκονται στο πλαίσιο κάθε τομέα που αναφέρει. Για παράδειγμα, στον τομέα των μεταφορών, ορίζεται, στο άρθρο 4, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού, ότι ο προβλεπόμενος χρηματοπιστωτικός μηχανισμός υποστηρίζει τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που έχουν ως σκοπό, μεταξύ άλλων, την εξάλειψη των σημείων συμφορήσεως, την ενίσχυση της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων, τη γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων και, ιδίως, τη βελτίωση των διασυνοριακών τμημάτων. Εξάλλου, ο εν λόγω κανονισμός καθορίζει τον προϋπολογισμό για συγκεκριμένη περίοδο [39] και ορίζει τις διάφορες μορφές χρηματοπιστωτικών ενισχύσεων, καθώς και τις δημοσιονομικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για την εφαρμογή τους [40].

84. Το άρθρο 29 του επίδικου κανονισμού περιλαμβάνεται στον τελευταίο τίτλο του κανονισμού αυτού που είναι αφιερωμένος στις γενικές και τελικές διατάξεις. Μόνη η αιτιολογική σκέψη 16 του εν λόγω κανονισμού μάς βοηθά να κατανοήσουμε τον λόγο για τον οποίον ο νομοθέτης της Ένωσης ενέταξε το άρθρο 29 αυτό στον επίδικο κανονισμό. Έτσι, η ως άνω αιτιολογική σκέψη 16 ορίζει ότι «[θ]α πρέπει να εξασφαλίζεται, οσάκις ενδείκνυται γεωγραφική ευθυγράμμιση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, όπως προβλέπονται στον κανονισμό [για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές] και των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου που προβλέπονται στο μέρος Ι του παραρτήματος Ι του [επίδικου κανονισμού] λαμβανομένων υπόψη των στόχων των αντίστοιχων μέσων, με σκοπό τη μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης και τον εξορθολογισμό της ανάπτυξης και της χρήσης των σιδηροδρομικών υποδομών».

85. Το αντικείμενο του άρθρου 29 και του παραρτήματος ΙΙ του επίδικου κανονισμού είναι, επομένως, η τροποποίηση των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων προκειμένου αυτοί να αντιστοιχούν στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου που έχουν προεπιλεγεί στον τομέα των μεταφορών, όπως είναι αυτοί που προβλέπονται στο μέρος Ι του παραρτήματος Ι του κανονισμού αυτού.

86. Ωστόσο, αυτή και μόνον η διαπίστωση δεν μας παρέχει τη δυνατότητα επιλύσεως του ζητήματος εάν οι διατάξεις αυτές εμπίπτουν ή όχι στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 170 ΣΛΕΕ. Στον βαθμό που οι εν λόγω διατάξεις έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση του αρχικού κειμένου του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, πρέπει να εξεταστεί ο σκοπός και το περιεχόμενο του κανονισμού αυτού προκειμένου να προσδιοριστεί εάν η επέκταση των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, όπως αυτή καθορίζεται από το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού, θα έπρεπε να έχει συντελεσθεί συμφώνως προς το άρθρο 172 ΣΛΕΕ.

87. Μολονότι ο τίτλος του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές θα μπορούσε να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι αυτός έχει ως αποκλειστικό ή κύριο σκοπό τη βελτίωση της εσωτερικής σιδηροδρομικής αγοράς, η εξέταση των διατάξεων αυτών αποδεικνύει, στην πραγματικότητα, ότι βαίνει πέραν μιας απλής εναρμονίσεως των όρων της εσωτερικής αγοράς στον τομέα αυτού του τρόπου μεταφοράς.

88. Σημειώνω, κατ' αρχάς, ότι η αιτιολογική σκέψη 3 του κανονισμού αυτού διαλαμβάνει ότι, «[π]ροκειμένου να είναι ανταγωνιστικές έναντι των άλλων τρόπων μεταφοράς, οι υπηρεσίες διεθνών και εθνικών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών [...] πρέπει να μπορέσουν να επωφεληθούν από καλής ποιότητας και επαρκώς χρηματοδοτημένη σιδηροδρομική υποδομή, δηλαδή υποδομή που επιτρέπει την παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών υπό καλές συνθήκες όσον αφορά την εμπορική ταχύτητα και το πρόγραμμα δρομολογίων». Προκειμένου, ακριβώς, να

39 — Βλ. άρθρο 5 του επίδικου κανονισμού.

40 — Βλ. κεφάλαια ΙΙ έως V του κανονισμού αυτού.

βελτιστοποιηθεί η χρήση του δικτύου και να εξασφαλισθεί η αξιοπιστία του, ο κανονισμός για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές προβλέπει «πρόσθετες διαδικασίες για την ενίσχυση της συνεργασίας όσον αφορά την κατανομή των διεθνών σιδηροδρομικών χρονοδιαδρόμων για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μεταξύ των διαχειριστών υποδομής» [41].

89. Η αιτιολογική σκέψη 5 του εν λόγω κανονισμού δίδει έμφαση στην αναγκαία διαλειτουργικότητα των εθνικών υποδομών. Έτσι, προβλέπει ότι «ο καθορισμός διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων για το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών, στο οποίο οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες θα έχουν τη δυνατότητα να κινούνται υπό καλές συνθήκες και να διέρχονται χωρίς δυσκολίες από το ένα εθνικό δίκτυο σε άλλο, θα καθιστούσε δυνατή τη βελτίωση των συνθηκών χρησιμοποίησης της υποδομής». Η αιτιολογική σκέψη 9 του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές δίδει έμφαση, επίσης, στην ανάγκη και τη σημασία διασυνδέσεως των υφιστάμενων σιδηροδρομικών υποδομών κατά τη σχεδίαση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων.

90. Το άρθρο 1 του κανονισμού αυτού ορίζει ότι αντικείμενό του είναι η θέσπιση «κανόν[ων] σχετικ[ών] με τη δημιουργία και την οργάνωση διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές με σκοπό την ανάπτυξη ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών». Προς τούτο, θεσπίζει «κανόνες για την επιλογή, την οργάνωση, τη διαχείριση και τον ενδεικτικό σχεδιασμό των επενδύσεων των εμπορευματικών διαδρόμων».

91. Έτσι, αρκετοί αρχικοί σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι υπεδείχθησαν από τα κράτη μέλη και περιλαμβάνονται στο παράρτημα του εν λόγω κανονισμού [42]. Συναντάμε, μεταξύ των διαδρόμων αυτών, τον αρχικό σιδηροδρομικό εμπορευματικό διάδρομο 2 ο οποίος κατέστη, μετά από την τροποποίηση που επέφερε ο επίδικος κανονισμός, ο διάδρομος «Βόρεια Θάλασσα — Μεσόγειος». Περαιτέρω σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι μπορούν, εν συνεχεία, να επιλεγούν και να τροποποιηθούν κατά τη διαδικασία που προβλέπουν τα άρθρα 4 έως 6 του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.

92. Το άρθρο 8 του κανονισμού αυτού προβλέπει τη δημιουργία, για κάθε εμπορευματικό διάδρομο, μιας εκτελεστικής επιτροπής η οποία συγκροτείται από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, καθώς και ενός διοικητικού συμβουλίου που συγκροτείται από τους οικείους διαχειριστές υποδομών. Αποστολή αυτής της εκτελεστικής επιτροπής και αυτού του διοικητικού συμβουλίου είναι να διασφαλίζουν την ανάπτυξη του οικείου εμπορευματικού διαδρόμου σύμφωνα με το εκτελεστικό σχέδιο που έχει καταρτίσει το διοικητικό συμβούλιο, συμφώνως προς το άρθρο 9 του εν λόγω κανονισμού.

93. Κατά το άρθρο 11 του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, το διοικητικό συμβούλιο πρέπει, επίσης, να καταρτίζει και ανά τακτά χρονικά διαστήματα να αναθεωρεί επενδυτικό σχέδιο για την υποδομή του διαδρόμου εμπορευματικών μεταφορών και να το υποβάλλει στην εκτελεστική επιτροπή προς έγκριση. Το σχέδιο αυτό περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, κατάλογο των προβλεπόμενων έργων για την επέκταση, την ανακαίνιση ή την αναδιευθέτηση της σιδηροδρομικής υποδομής και του εξοπλισμού της στον εμπορευματικό διάδρομο ή ακόμη σχέδιο αναπτύξεως των διαλειτουργικών συστημάτων στον σιδηροδρομικό εμπορευματικό διάδρομο [43].

41 — Βλ. αιτιολογική σκέψη 4 του κανονισμού αυτού.

42 — Βλ. άρθρο 3 του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.

43 — Βλ. άρθρο 11, παράγραφος 1, στοιχεία α′ και β′, του κανονισμού αυτού.

94. Εξάλλου, δυνάμει του άρθρου 13 του εν λόγω κανονισμού, το διοικητικό συμβούλιο που έχει την ευθύνη για τον εμπορευματικό διάδρομο πρέπει να δημιουργήσει μια μονοαπευθυντική θυρίδα η οποία να παρέχει τη δυνατότητα στους οικείους οικονομικούς φορείς να υποβάλλουν αιτήσεις σχετικά με σιδηροδρομικούς διαδρόμους [44] σε μία μόνον υπηρεσία για διαδρομή που εκτείνεται στο έδαφος διαφόρων κρατών μελών.

95. Η δημιουργία προκαθορισμένων διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων πραγματοποιείται από τους διάφορους ενδιαφερόμενους διαχειριστές της υποδομής, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών της αγοράς και μετά από εκτίμηση των αναγκών για χωρητικότητα [45].

96. Έτσι, επισημαίνω ότι ο κανονισμός για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές έχει ως αντικείμενο τη δημιουργία και την ανάπτυξη με λογική συνοχή και συντονισμένα σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων στους οποίους συμμετέχουν όλοι οι παράγοντες του σχετικού τομέα ή με τους οποίους παράγοντες υπάρχει διαβούλευση.

97. Το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού αυτού, ορίζει τον εμπορευματικό διάδρομο ως «το σύνολο των καθορισμένων σιδηροδρομικών γραμμών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών πορθμειακών γραμμών, στην επικράτεια ή μεταξύ κρατών μελών και, κατά περίπτωση, σε ευρωπαϊκές τρίτες χώρες, οι οποίες συνδέουν δύο ή περισσότερους τερματικούς σταθμούς κατά μήκος βασικής διαδρομής του εμπορευματικού διαδρόμου και, κατά περίπτωση, οι παρακαμπτήριες γραμμές και οι γραμμές που τις συνδέουν, συμπεριλαμβανομένων της σιδηροδρομικής υποδομής και του εξοπλισμού της, καθώς και των σχετικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας 2001/14».

98. Η επιλογή της αναπτύξεως του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου διά της δημιουργίας εμπορευματικών διαδρόμων δεν είναι άνευ σημασίας. Πράγματι, η έννοια του διαδρόμου προϋποθέτει τη συνεκτίμηση πλειάδας δεικτών και χαρακτηριστικών χάρη στα οποία μπορεί να επιτευχθεί η αρμονική ανάπτυξη μιας περιοχής. Ο διάδρομος έχει οριστεί, π.χ., ως μια «ζώνη της οποίας η έκταση εξαρτάται από τους χρησιμοποιούμενους δείκτες: γεωγραφικές συνθήκες, πληθυσμιακή πυκνότητα, πολιτιστικά κριτήρια, σφαίρες επιρροής, θεσμικές δομές, πολιτικές διαιρέσεις, και λοιπά» [46]. Με βάση τον όρο «διάδρομος» είναι δυνατό «να καθοριστούν οι άξονες μεταφοράς […], να περιγραφούν οι διαδικασίες για την έξοδο της ενδοχώρας από την απομόνωση […], να δικαιολογηθεί η πρόσβαση σε πόρους […], να καταγραφεί ένα δίκτυο αλληλένδετων αστικών κόμβων που παρουσιάζουν σημαντικές κινήσεις, σχέσεις και ανταλλαγές μεταξύ τους […] ή ακόμη να περιγραφούν οδοί σε διαφορετικές γεωγραφικές κλίμακες» [47].

99. Δεν αμφισβητώ το γεγονός ότι ο κανονισμός για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, διά της δημιουργίας σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, σκοπεί τη βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Κατά τα λοιπά, όλες οι ρυθμίσεις τις οποίες θέσπισε η Ένωση για αυτόν τον τομέα που παρουσιάζει κάμψη από το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου έγιναν υπό αυτήν την οπτική της αναζωογονήσεως του εν λόγω τομέα, ο οποίος χαρακτηρίζεται από την απώλεια ταχύτητας σε σχέση με τις οδικές, τις θαλάσσιες ή τις εναέριες μεταφορές.

44 — Ο σιδηροδρομικός διάδρομος είναι μια ζώνη στην οποία είναι δυνατό να τοποθετηθεί ορισμένος αριθμός συρμών παρόμοιας ταχύτητας και με πολύ γρήγορη διαδοχή, από ένα σημείο σε ένα άλλο σε μία δεδομένη στιγμή. Με άλλα λόγια, πρόκειται για την ικανότητα χρήσεως μιας υποδομής για την κυκλοφορία ενός συρμού μεταξύ δύο σημείων του σιδηροδρομικού δικτύου.

45 — Βλ. άρθρο 14 του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.

46 — Βλ. Debrie, J., και Comtois, C., «Une relecture du concept de corridors de transport: illustration comparée Europe/Amérique du Nord», *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 58/2010, σ. 127, ιδίως σημείο 2.1.1, σ. 128.

47 — Όπ.π.

100. Εντούτοις, η ανάλυση του περιεχομένου του κανονισμού αυτού μάς οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ο πραγματικός σκοπός του είναι να διασφαλίσει κατά τρόπο ισόρροπο και αρμονικό τις μεταφορές στο έδαφος της Ένωσης, με γνώμονα τις ειδικές ανάγκες των εμπλεκόμενων φορέων στο επίπεδο τόσο των οικονομικών όσο και των κοινωνικών αναγκών [48]. Το άρθρο 4 του εν λόγω κανονισμού είναι ιδιαιτέρως διαφωτιστικό ως προς το σημείο αυτό. Συγκεκριμένα, επιβάλλει την υποχρέωση να λαμβάνονται υπόψη διάφορα κριτήρια για τον καθορισμό περαιτέρω σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων. Η επιλογή των διαδρόμων αυτών πρέπει να γίνεται μετά από συνεκτίμηση, μεταξύ άλλων, του αν ο εμπορευματικός διάδρομος διέρχεται από το έδαφος τουλάχιστον τριών ή δύο κρατών μελών, εάν η απόσταση μεταξύ των εξυπηρετούμενων από τον διάδρομο τερματικών σταθμών υπερβαίνει τα 500 χιλιόμετρα, της συνοχής του οικείου διαδρόμου με το ΔΕΔ-Μ, τους διαδρόμους ERTMS ή/και τους διαδρόμους που καθορίζονται από το RNE, της εντάξεως έργων προτεραιότητας του ΔΕΔ-Μ [49] στον εμπορευματικό διάδρομο ή ακόμη της ισορροπίας μεταξύ του κοινωνικοοικονομικού κόστους και του οφέλους που προκύπτει από τη δημιουργία του εμπορευματικού διαδρόμου [50].

101. Επομένως, φρονώ ότι ο κανονισμός για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές ανταποκρίνεται στον διττό σκοπό που επιδιώκει η πολιτική των διευρωπαϊκών δικτύων όπως αυτός καθορίζεται στο άρθρο 170 ΣΛΕΕ, ήτοι στον σκοπό της εγκαθιδρύσεως ή της διασφαλίσεως της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς (άρθρο 26 ΣΛΕΕ) και της προαγωγής της αρμονικής αναπτύξεως του συνόλου της Ένωσης με σκοπό την ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής της συνοχής (άρθρο 174 ΣΛΕΕ).

102. Εξάλλου, φαίνεται ότι ο ίδιος ο νομοθέτης της Ένωσης είχε όντως κατά νου τη δημιουργία σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων οι οποίοι να συμμετέχουν στην ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ. Έτσι, αναφέρεται στις προπαρασκευαστικές εργασίες που οδήγησαν στην έκδοση του κανονισμού αυτού ότι σκοπός του εμπορευματικού διαδρόμου είναι να καταστεί δυνατή η εκτέλεση εμπορευματικών διεθνών και εθνικών σιδηροδρομικών μεταφορών στο έδαφος τουλάχιστον δύο κρατών μελών και ότι το χαρακτηριστικό του είναι ότι αποτελεί μέρος του ΔΕΔ-Μ [51].

103. Ένα από τα επιχειρήματα του Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής είναι ότι ο κανονισμός για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές δεν μπορεί να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 170 επ. ΣΛΕΕ καθόσον είναι αναγκαίο η εν λόγω πράξη να έχει ως σκοπό τη δημιουργία νέων σιδηροδρομικών υποδομών.

104. Δεν συμμερίζομαι την άποψη αυτή.

105. Κατ' αρχάς, από κανένα στοιχείο του κανονισμού αυτού δεν συνάγεται ότι ο καθορισμός σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, καθώς και η πρόβλεψη μέτρων που ευνοούν τη διαχείρισή τους και τη χρήση τους κατά τρόπο αποτελεσματικό δεν απαιτούν τη δημιουργία υλικών υποδομών. Φρονώ ότι ενδέχεται ακόμη και να είναι αναγκαία η προσφυγή σε τέτοιου είδους έργα προκειμένου να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ των υποδομών των κρατών μελών, πράγμα στο οποίο, το υπενθυμίζω, αποσκοπεί ο καθορισμός των διαδρόμων αυτών [52], δεδομένου ότι η

48 — Το σχέδιο της Επιτροπής, στην πρότασή της κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές [COM(2008) 852 τελικό], ήταν, μεταξύ άλλων, «να δημιουργήσει ένα σύστημα μεταφορών που θα εξυπηρετεί πολίτες και επιχειρήσεις [της Ένωσης] και το οποίο θα είναι όσο το δυνατόν καθαρότερο και αποτελεσματικότερο» (σκέψη 1.1).

49 — Πρέπει να σημειωθεί ότι η έννοια των «έργων προτεραιότητας», που χρησιμοποιείται στο άρθρο 4, στοιχείο γ', του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, αντικαταστάθηκε συμφώνως προς το άρθρο 58, παράγραφος 2, του κανονισμού ΔΕΔ-Μ. Η τελευταία αυτή διάταξη ορίζει, πράγματι, ότι «[π]αραπομπές σε "σχέδια προτεραιότητας", όπως απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙΙ της απόφασης 661/2010/ΕΕ [του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΕΕ L 204, σ. 1)] νοούνται ως παραπομπές στο "κεντρικό δίκτυο", όπως προσδιορίζεται στον παρόντα κανονισμό».

50 — Βλ. άρθρο 4, στοιχεία α' έως δ', του κανονισμού αυτού.

51 — Βλ. πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που μνημονεύεται στην υποσημείωση 48 (σ. 13), έγγραφα του Κοινοβουλίου Α7-0162/2010 (σ. 47) και P6_TA(2009)0285 (σ. 7), καθώς και έγγραφο του Συμβουλίου 11069/5/09 REV 5 ADD 1.

52 — Βλ. αιτιολογική σκέψη 5 του εν λόγω κανονισμού.

διαλειτουργικότητα ορίζεται ως «η ικανότητα της υποδομής ενός τρόπου μεταφοράς να επιτρέπει την ασφαλή και απρόσκοπτη κίνηση των οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε αυτόν για την επίτευξη των επιθυμητών επιπέδων απόδοσης για την εν λόγω υποδομή ή τρόπο μεταφοράς, και περιλαμβανομένων όλων των κανονιστικών, τεχνικών και λειτουργικών προϋποθέσεων» [53].

106. Ακολούθως, αυτή η προϋπόθεση περί δημιουργίας νέων υλικών υποδομών ουδόλως προκύπτει από το γράμμα των άρθρων 170 ΣΛΕΕ και 171 ΣΛΕΕ.

107. Το άρθρο 170, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ ορίζει ότι η Ένωση συμβάλλει στη δημιουργία και την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων όσον αφορά τα έργα υποδομής στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας. Η δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκην τη δημιουργία νέων υποδομών και μπορεί να στηρίζεται, εν μέρει, στις ήδη υφιστάμενες εθνικές υποδομές. Τούτο επιρρωννύεται από τις αιτιολογικές σκέψεις 7 και 8 του κανονισμού ΔΕΔ-Μ οι οποίες τονίζουν, αντιστοίχως, ότι «[τ]ο [ΔΕΔ-Μ] αποτελείται σε μεγάλο βαθμό από υπάρχουσες υποδομές» και ότι «[αυτό το ΔΕΔ-Μ] 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» [54].

108. Περαιτέρω, κατά το άρθρο 170, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, η δράση της Ένωσης αποσκοπεί στην προώθηση της διασυνδέσεως και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων, καθώς και της προσβάσεως στα δίκτυα αυτά. Φρονώ ότι πρόκειται πράγματι για τα υφιστάμενα εθνικά δίκτυα που πρέπει να διασυνδεθούν μεταξύ τους και να καταστούν διαλειτουργικά.

109. Τέλος, το άρθρο 171, παράγραφος 1, δεύτερη περίπτωση, ΣΛΕΕ αφορά τις δράσεις με σαφή προσανατολισμό στη διαλειτουργικότητα των δικτύων, με έμφαση στα τεχνικά πρότυπα. Οι δράσεις αυτές δεν απαιτούν κατ' ανάγκην τη δημιουργία νέων υποδομών. Κατά τα λοιπά, η διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων αποτελεί έναν από τους σκοπούς που εμπίπτουν στους προσανατολισμούς της Ένωσης και τον οποίον καθορίζει ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ. Πράγματι, ήδη στην αιτιολογική του σκέψη 2, αναφέρεται ότι η «διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων μπορεί να ισχυροποιηθεί με καινοτόμες λύσεις που θα αποσκοπούν στη βελτίωση της συμβατότητας μεταξύ των συστημάτων, όπως το εποχούμενο υλικό και οι σιδηροτροχιές πολλαπλού εύρους». Μολονότι αυτό το τελευταίο σύστημα απαιτεί, αναμφιβόλως, την εκτέλεση εργασιών επί των σιδηροτροχιών και, ως εκ τούτου, επί της ίδιας της σιδηροδρομικής υποδομής, αντιθέτως τούτο δεν ισχύει στην περίπτωση του καλούμενου εποχούμενου υλικού. Εξάλλου, η αιτιολογική σκέψη 5 του κανονισμού αυτού ορίζει ότι «[η] Λευκή Βίβλος [55] ζητεί την ανάπτυξη της τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών που αφορά τις μεταφορές, για να εξασφαλισθεί βελτιωμένη και ενοποιημένη διαχείριση της κυκλοφορίας και να απλουστευθούν οι διοικητικές διαδικασίες με βελτιωμένη υλικοτεχνική υποστήριξη των εμπορευματικών μεταφορών, με παρακολούθηση και εντοπισμό των εμπορευμάτων και βελτιστοποιημένα δρομολόγια και ροές κυκλοφορίας. Επειδή *αυτά τα μέτρα προωθούν την αποτελεσματική διαχείριση και χρήση των υποδομών μεταφορών θα πρέπει να ενταχθούν στο πεδίο εφαρμογής του [εν λόγω] κανονισμού*» [56].

53 — Βλ. άρθρο 3, στοιχείο ιε', του κανονισμού ΔΕΔ-Μ.

54 — Η υπογράμμιση δική μου.

55 — Λευκή Βίβλος της Επιτροπής με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» [COM(2011) 144 τελικό/2].

56 — Η υπογράμμιση δική μου.

110. Έτσι, το άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού ΔΕΔ-Μ διευκρινίζει, μεταξύ άλλων, ότι το ΔΕΔ-Μ περιλαμβάνει τις υποδομές μεταφοράς και τις τηλεματικές εφαρμογές, καθώς και μέτρα για την προώθηση της αποτελεσματικής διαχειρίσεως και χρήσεως αυτών των υποδομών και μέτρα για την καθιέρωση και λειτουργία βιώσιμων και αποδοτικών υπηρεσιών μεταφοράς. Εντεύθεν συνάγεται ότι μέτρα τα οποία δεν συνεπάγονται τη δημιουργία νέων υλικών υποδομών, υπό την έννοια νέων σιδηροδρομικών γραμμών, εμπίπτουν μολαταύτα στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού που αφορά τα ΔΕΔ-Μ.

111. Εάν απαιτείτο μια πράξη της Ένωσης να προβλέπει τη δημιουργία νέων υποδομών προκειμένου να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 170 ΣΛΕΕ, τούτο θα περιόριζε σε σημαντικό βαθμό, κατά την εκτίμησή μου, τις δυνατότητες εκδόσεως τέτοιων πράξεων όχι μόνο στον τομέα των μεταφορών, αλλά και στον τομέα των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας, άλλων τομέων που ανήκουν στο διευρωπαϊκό δίκτυο. Τα διευρωπαϊκά δίκτυα, ανεξαρτήτως του αν αυτά εμπίπτουν στον τομέα των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών ή της ενέργειας, δεν περιορίζονται στις υλικές υποδομές. Περιλαμβάνουν όλα τα μέτρα που είναι πρόσφορα για την επίτευξη των σκοπών του άρθρου 170 ΣΛΕΕ.

112. Υπό το πρίσμα του συνόλου των ανωτέρω εκτιμήσεων, φρονώ ότι η επέκταση των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, όπως προβλέπει το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 170 ΣΛΕΕ για τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

113. Κατά συνέπεια, ο πρώτος λόγος ακυρώσεως, που στηρίζεται σε εσφαλμένη επιλογή της νομικής βάσεως για την επέκταση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2, είναι βάσιμος.

114. Απομένει πλέον να εξεταστεί εάν ο νομοθέτης της Ένωσης έπρεπε να απαιτήσει την έγκριση του Ηνωμένου Βασιλείου για την επέκταση αυτή, συμφώνως προς το άρθρο 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ.

Β — *Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως που στηρίζεται σε παράβαση του άρθρου 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ λόγω μη τηρήσεως της απαιτήσεως περί εγκρίσεως από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος*

115. Με τον δεύτερο λόγο του ακυρώσεως, το Ηνωμένο Βασίλειο υποστηρίζει ότι η επέκταση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2 συνετελέσθη κατά παράβαση του άρθρου 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, καθόσον η διάταξη αυτή προβλέπει ότι «[ο]ι προσανατολισμοί και τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν το έδαφος κράτους μέλους απαιτούν την έγκριση του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους».

1. Τα επιχειρήματα των διαδίκων

116. Το Ηνωμένο Βασίλειο προβάλλει δύο επιχειρήματα προς στήριξη του δευτέρου του λόγου ακυρώσεως, ήτοι ότι η επέκταση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2 συνιστά έργο κοινού ενδιαφέροντος και ότι αφορά το έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου.

α) Η επέκταση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2 συνιστά έργο κοινού ενδιαφέροντος

117. Το Ηνωμένο Βασίλειο φρονεί ότι οι τροποποιήσεις που απορρέουν από το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού συνιστούν «σχέδια [έργα] κοινού ενδιαφέροντος», κατά την έννοια του άρθρου 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ. Έτσι, οι τροποποιήσεις αυτές που έχουν ως αποτέλεσμα την επέκταση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2 καθορίσθηκαν στο πλαίσιο των προσανατολισμών της πολιτικής του ΔΕΔ-Μ. Ειδικότερα, η αιτιολογική σκέψη 46 του κανονισμού ΔΕΔ-Μ και η αιτιολογική σκέψη 16 του επίδικου κανονισμού, οι οποίες επισημαίνουν

ότι οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου θα πρέπει να ευθυγραμμιστούν με τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους που έχουν καθοριστεί συμφώνως προς τον κανονισμό για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, εκφράζουν όντως την ανάγκη μιας τέτοιας επεκτάσεως. Εξάλλου, το Ηνωμένο Βασίλειο επισημαίνει ότι η επέκταση αυτή προβλέφθηκε στο πλαίσιο του επίδικου κανονισμού ο οποίος στηρίζεται στο άρθρο 172 ΣΛΕΕ.

118. Περαιτέρω, το Ηνωμένο Βασίλειο υποστηρίζει ότι η εν λόγω επέκταση ανταποκρίνεται σαφώς στον ορισμό των έργων κοινού ενδιαφέροντος του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού ΔΕΔ-Μ.

119. Το Ηνωμένο Βασίλειο διευκρινίζει, επίσης, ότι το εκτεταμένο δίκτυο, το κεντρικό δίκτυο και οι διάδρομοι που το αποτελούν, καθώς και οι αρχικοί σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι συνδέονται στενά. Έτσι, αντιλαμβάνομαι ότι, για το Ηνωμένο Βασίλειο, δυνάμει του άρθρου 9, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού αυτού, το εκτεταμένο δίκτυο συνιστά τη βάση χάρη στην οποία μπορούν να προσδιοριστούν τα έργα κοινού ενδιαφέροντος. Το δε κεντρικό δίκτυο αποτελείται από μέρη του εκτεταμένου δικτύου που έχουν τη μεγαλύτερη στρατηγική σημασία για την επίτευξη των σκοπών της αναπτύξεως του ΔΕΔ-Μ, συμφώνως προς το άρθρο 38, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού. Αυτό το κεντρικό δίκτυο, εξάλλου, αποτελείται από διαδρόμους που καλύπτουν τις σημαντικότερες ροές μεγάλων αποστάσεων στο κεντρικό δίκτυο και προορίζονται ειδικότερα να βελτιώσουν τους διασυνοριακούς συνδέσμους εντός της Ένωσης[57]. Ωστόσο, οι επεκτάσεις των αρχικών διαδρόμων εμπορευματικών μεταφορών, στον βαθμό που συνεπάγονται την ευθυγράμμιση των διαδρόμων αυτών του κεντρικού δικτύου με τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους, συμμετέχουν επίσης στους σκοπούς της αναπτύξεως του ΔΕΔ-Μ και μπορούν, συνεπώς, να προσδιοριστούν ως έργα κοινού ενδιαφέροντος, δεδομένου ότι αποτελούν, στην πραγματικότητα, τμήμα του εκτεταμένου δικτύου.

120. Το Ηνωμένο Βασίλειο επισημαίνει, εξάλλου, ότι το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, το οποίο προβλέπει το ίδιο προσανατολισμούς που καλύπτουν τους σκοπούς της πολιτικής των διευρωπαϊκών δικτύων, κατά την έννοια του άρθρου 171, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, περιγράφει ως έργο κοινού ενδιαφέροντος κάθε έργο που συμβάλλει στην ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ, μεταξύ άλλων με μέτρα προωθήσεως της αποδοτικής αξιοποιήσεως των πόρων του δικτύου. Ωστόσο, αυτό ακριβώς επιδιώκουν οι τροποποιήσεις του πίνακα με τους αρχικούς σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους, δεδομένου ότι, κατά την αιτιολογική σκέψη 16 του επίδικου κανονισμού, η ευθυγράμμιση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου και των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων επιχειρείται «με σκοπό τη μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης και τον εξορθολογισμό της ανάπτυξης και της χρήσης των σιδηροδρομικών υποδομών».

121. Το Ηνωμένο Βασίλειο προσθέτει ότι, εν πάση περιπτώσει, οι αρχικοί σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι, όπως είναι αυτοί που είχαν αρχικώς καθοριστεί από τον κανονισμό για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, αποτελούν οι ίδιοι έργα κοινού ενδιαφέροντος, καθόσον αποτελούν θεμελιώδεις πτυχές του ΔΕΔ-Μ. Κατά το Ηνωμένο Βασίλειο, ο κανονισμός αυτός δεν αφορά τη δημιουργία εσωτερικής σιδηροδρομικής αγοράς. Αφορά, κατά τις αιτιολογικές σκέψεις του 5 και 10, τη δημιουργία ενός διεθνούς σιδηροδρομικού δικτύου στο οποίο οι συρμοί θα μπορούν να κυκλοφορούν υπό καλές συνθήκες και να μεταβαίνουν ευχερώς από το ένα εθνικό δίκτυο στο άλλο. Το άρθρο 4, στοιχεία β' και γ', του εν λόγω κανονισμού αποδεικνύει ότι σκοπός του είναι η διασφάλιση της συνοχής των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων με το ΔΕΔ-Μ, καθώς και η συνεκτίμηση της ενσωματώσεως των έργων του κεντρικού δικτύου στους διαδρόμους αυτούς.

122. Περαιτέρω, το Ηνωμένο Βασίλειο φρονεί ότι η έννοια των έργων κοινού ενδιαφέροντος δεν πρέπει να ερμηνεύεται κατά τρόπο συσταλτικό. Έτσι, η έννοια αυτή δεν περιλαμβάνει μόνον τα έργα που αποσκοπούν στη δημιουργία υποδομών. Συναφώς, παραθέτει το άρθρο 3, στοιχείο α', του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, το οποίο ορίζει ως έργο κοινού ενδιαφέροντος κάθε έργο το οποίο εκτελείται

57 — Άρθρο 43, παράγραφος 1, του κανονισμού ΔΕΔ-Μ.

σύμφωνα με τις απαιτήσεις των διατάξεων του ως άνω κανονισμού και σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις αυτές, καθώς και του άρθρου 7, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, υποστηρίζοντας ότι αυτό το τελευταίο κάνει απλή αναφορά στην κατασκευή νέων υποδομών μεταφοράς ως ένα από τα μέσα χάρη στα οποία τα έργα κοινού ενδιαφέροντος μπορούν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ.

123. Επομένως, το Ηνωμένο Βασίλειο φρονεί ότι η επέκταση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2, όπως αυτή που προβλέπει το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού, συνιστά «έργο [σχέδιο] κοινού ενδιαφέροντος», κατά την έννοια του άρθρου 171 ΣΛΕΕ. Προς τούτο, αρκεί η επέκταση αυτή να έχει καθοριστεί στο πλαίσιο των προσανατολισμών που έχει ορίσει ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ και ο επίδικος κανονισμός, να έχει προβλεφθεί από τον επίδικο κανονισμό, του οποίου ο σκοπός είναι να παράσχει τη δυνατότητα επεξεργασίας και χρηματοδοτήσεως έργων κοινού ενδιαφέροντος στο πλαίσιο της πολιτικής για τα διευρωπαϊκά δίκτυα, και να εμπίπτει σαφώς στην περιγραφή των έργων κοινού ενδιαφέροντος, κατά την έννοια του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού ΔΕΔ-Μ.

124. Για το Κοινοβούλιο, οι αρχικοί σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι δεν μπορούν να συνιστούν «σχέδια» [«έργα»], κατά την έννοια του άρθρου 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ. Το γεγονός και μόνον ότι επιτρέπεται ενιαία απάντηση ως προς τη χρήση τους, μέσω της μονοαπευθυντικής θυρίδας, αποτελεί απλώς τη λογική συνέπεια της υπάρξεως της υποδομής. Έτσι, οι αρχικοί σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι έχουν ως μόνο σκοπό να καταστήσουν ευχερέστερη τη χρήση των σιδηροδρομικών γραμμών προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα της σιδηροδρομικής μεταφοράς των εμπορευμάτων.

125. Το Κοινοβούλιο υποστηρίζει ότι, ενόψει του γράμματος του άρθρου 7, παράγραφος 4, του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, η σχέση μεταξύ έργου κοινού ενδιαφέροντος και υποδομής είναι αυτονόητη. Υπενθυμίζει, συναφώς, ότι η διάταξη αυτή απαιτεί από τα κράτη μέλη να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζεται η εκτέλεση των έργων κοινού ενδιαφέροντος σύμφωνα με τα σχετικά ενωσιακά και εθνικά νομοθετήματα, ιδίως με τις ενωσιακές νομοθετικές πράξεις για το περιβάλλον, την προστασία του κλίματος, την ασφάλεια, τον ανταγωνισμό, τις κρατικές ενισχύσεις, τις δημόσιες συμβάσεις, τη δημόσια υγεία και την προσβασιμότητα. Δεν αντιλαμβάνεται, συνεπώς, για ποιο λόγο και με ποιον τρόπο η δημιουργία μιας επιτροπής συντονισμού ή μιας μονοαπευθυντικής θυρίδας θα μπορούσε να είναι συγκρίσιμη με κάτι το οποίο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις αυτές.

126. Το Κοινοβούλιο επισημαίνει, προκειμένου να διαφοροποιήσει τους αρχικούς σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους από τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου, ότι αυτοί οι τελευταίοι, κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 42 έως 44 του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, έχουν σαφώς διαφορετική φιλοσοφία από αυτήν που διαπνέει τους πρώτους. Έτσι, επαναλαμβάνοντας κατά λέξη αυτές τις αιτιολογικές σκέψεις, επισημαίνει ότι μια προσέγγιση ανά διαδρόμους όσον αφορά το κεντρικό δίκτυο θα μπορούσε να παράσχει τη δυνατότητα συντονισμού διαφόρων έργων σε υπερεθνική βάση, καθώς και ότι οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου θα πρέπει να παρέχουν τη δυνατότητα αναπτύξεως της υποδομής του κεντρικού δικτύου. Συνεχίζει επισημαίνοντας ότι το ιδιαίτερο αντικείμενο και η ιδιαίτερη φύση τους συνεπάγονται την ανάγκη προσδιορισμού τόσο των ιδιωτικών όσο και των δημοσίων πηγών χρηματοδοτήσεως για τα περίπλοκα διασυνοριακά έργα που αφορούν κάθε διάδρομο του κεντρικού δικτύου.

127. Το δε Συμβούλιο προβάλλει το γεγονός ότι ο κανονισμός για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές εξεδόθη επί τη βάσει του άρθρου 91 ΣΛΕΕ και ότι δεν περιέχει προσανατολισμούς σε σχέση με τα διευρωπαϊκά δίκτυα ούτε κάποιον ορισμό των έργων κοινού ενδιαφέροντος. Επομένως, εμπίπτει απολύτως στην κοινή πολιτική για τις μεταφορές.

128. Και το Συμβούλιο φρονεί ότι, από το γράμμα του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, καθίσταται σαφές ότι τα έργα κοινού ενδιαφέροντος είναι έργα που έχουν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων υποδομών μεταφοράς, καθώς και την αποκατάσταση και τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων υποδομών.

129. Εξάλλου, επισημαίνει ότι δεν αρκεί ένα μέτρο απλώς να είναι σύμφωνο προς κάποια από τις απαιτήσεις του άρθρου 7 του κανονισμού αυτού, όπως αφήνει να εννοηθεί το Ηνωμένο Βασίλειο, προκειμένου το μέτρο αυτό να εμπίπτει στον ορισμό του έργου κοινού ενδιαφέροντος. Συναφώς, το Ηνωμένο Βασίλειο δεν απέδειξε ότι η επέκταση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2 είναι σύμφωνη προς τα κεφάλαια ΙΙ και ΙΙΙ του εν λόγω κανονισμού —που περιλαμβάνουν τις διατάξεις σε σχέση, αντιστοίχως, με το εκτεταμένο δίκτυο και το κεντρικό δίκτυο—, όπως προβλέπει το άρθρο 7, παράγραφος 2, στοιχείο β′, του κανονισμού ΔΕΔ-Μ.

130. Για την Επιτροπή, η δημιουργία, η ευθυγράμμιση και η αντικατάσταση του πίνακα με τους αρχικούς σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους δεν εμπίπτουν στους προσανατολισμούς που καθορίζει το άρθρο 171, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και, συνεπώς, δεν μπορούν να λογίζονται ως έργα κοινού ενδιαφέροντος.

131. Η Επιτροπή φρονεί, επίσης, ότι ο λόγος υπάρξεως της απαιτήσεως περί εγκρίσεως από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος του έργου κοινού ενδιαφέροντος, όπως ορίζει το άρθρο 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, δεν μπορεί να είναι ότι κάθε μέτρο που παράγει αποτελέσματα σε ένα κράτος μέλος απαιτεί την έγκριση αυτού του κράτους.

β) Η επέκταση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2 αφορά το έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου.

132. Για το Ηνωμένο Βασίλειο, οι επεκτάσεις των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων αφορούν, προφανώς, το έδαφος κάποιου κράτους μέλους, κατά την έννοια του άρθρου 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ. Κατά το Ηνωμένο Βασίλειο, η έγκριση από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος προκειμένου να αποφασιστούν οι προσανατολισμοί και τα έργα κοινού ενδιαφέροντος, κατά την έννοια του άρθρου 171 ΣΛΕΕ, είναι αναγκαία στοιχεία εκ του λόγου ότι επηρεάζουν τα συμφέροντα των κρατών μελών, πράγμα το οποίο συμβαίνει εν προκειμένω με τη δημιουργία και την επέκταση ενός αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου.

133. Συγκεκριμένα, το Ηνωμένο Βασίλειο διευκρινίζει ότι, άπαξ δημιουργηθεί ο διάδρομος αυτός, πηγάζει εντεύθεν μια σειρά υποχρεώσεων για το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος βάσει του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές. Μεταξύ άλλων, το άρθρο 14 του κανονισμού αυτού επιβάλλει να δεσμεύονται για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες προκαθορισμένες σιδηροδρομικές διαδρομές οι οποίες πρέπει να κατανέμονται μέσω της μονοαπευθυντικής θυρίδας, η οποία δημιουργήθηκε με το άρθρο 13 του εν λόγω κανονισμού. Τούτο θα έχει προφανή αποτελέσματα επί της χωρητικότητας υποδομής του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους. Εξάλλου, το γεγονός ότι η διαδικασία που προβλέπει ο κανονισμός για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές για την επιλογή των περαιτέρω εμπορευματικών διαδρόμων λαμβάνει υπόψη, συμφώνως προς το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, το κατά πόσον η δημιουργία ενός διαδρόμου συνεπάγεται δυσανάλογη επιβάρυνση για το κράτος μέλος και την περίσταση ότι ένα κράτος μέλος δεν είναι υποχρεωμένο, όπως επισημαίνει το άρθρο 5, παράγραφος 4, του εν λόγω κανονισμού, να συμμετάσχει στη δημιουργία ενός τέτοιου διαδρόμου σε περίπτωση που έχει σιδηροδρομικό δίκτυο με διαφορετικό εύρος τροχιάς από το εύρος του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου στο εσωτερικό της Ένωσης, αποδεικνύει ότι η δημιουργία σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου έχει συγκεκριμένα αποτελέσματα που είναι σημαντικά για το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.

134. Κατά το Ηνωμένο Βασίλειο, προκειμένου έργο κοινού ενδιαφέροντος να αφορά το έδαφος κράτους μέλους, κατά την έννοια του άρθρου 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, το έργο αυτό δεν πρέπει να έχει κατ' ανάγκην ως αποτέλεσμα τη δημιουργία νέας υποδομής. Τούτο αποδεικνύεται από το γεγονός ότι οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου οι οποίοι, δυνάμει του άρθρου 42, παράγραφος 1, του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, αποτελούν ένα μέσο προκειμένου να καταστεί ευχερέστερη η συντονισμένη

δημιουργία του κεντρικού δικτύου, δεν απαιτούν, καθ' εαυτούς, τη δημιουργία νέων υποδομών. Εντούτοις, η δημιουργία των διαδρόμων αυτών δεν αποκλείει τον χαρακτηρισμό τους ως σχεδίων [έργων] κοινού ενδιαφέροντος που αφορά το έδαφος κράτους μέλους, κατά την έννοια του άρθρου 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ.

135. Για το Κοινοβούλιο, οι περιπτώσεις στις οποίες οι προσανατολισμοί και τα έργα κοινού ενδιαφέροντος αφορούν το έδαφος κράτους μέλους, κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, δεν είναι δυνατό να ανακύψουν παρά μόνον εάν ένα έργο υποδομής έχει άμεση σχέση προς το έδαφος. Τυχόν διασταλτική ερμηνεία της εννοίας αυτής θα είχε ως αποτέλεσμα να απαιτείται η έγκριση εκάστου κράτους μέλους για κάθε μέτρο το οποίο συμβάλλει στη βελτίωση της λειτουργίας των διευρωπαϊκών δικτύων, δεδομένου ότι κάθε μέτρο της φύσεως αυτής αναμένεται, εξ ορισμού, να τύχει εφαρμογής στο έδαφος των κρατών μελών. Το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο παραθέτουν την απόφαση Ισπανία κατά Συμβουλίου [58] με την οποία το Δικαστήριο αποφάνθηκε, σε σχέση προς το άρθρο 192, παράγραφος 2, στοιχείο β', ΣΛΕΕ, το οποίο προβλέπει μια εξαιρετική διαδικασία ψηφοφορίας για τα μέτρα που επηρεάζουν τη χωροταξία και τις χρήσεις γης σε περιβαλλοντικά ζητήματα, ότι τα μέτρα τα οποία δεν ρυθμίζουν την εκτέλεση συγκεκριμένων σχεδίων σε ζητήματα υποδομής έχουν γενικό χαρακτήρα και, ως εκ τούτου, δεν απαιτούν την προσφυγή στην εξαιρετική διαδικασία. Τούτο ισχύει και για τα «μέτρα [...], [τα οποία] μολονότι επιβάλλουν ορισμένα όρια ως προς τον τρόπο χρήσεως των εδαφών των κρατών μελών, δεν ρυθμίζουν τη χρήση για την οποία προορίζονται» [59].

136. Το Κοινοβούλιο κάνει έναν παραλληλισμό με τους αρχικούς σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους και επισημαίνει ότι, εν προκειμένω, ακόμη και ένας τέτοιος έμμεσος συσχετισμός δεν μπορεί να υπάρξει, δεδομένου ότι κανένα στοιχείο δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι επιβάλλει τον ελάχιστον περιορισμό στις χρήσεις γης, διότι ο μόνος σκοπός των διαδρόμων αυτών είναι ο συντονισμός μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και η δημιουργία μιας μονοαπευθυντικής θυρίδας, προκειμένου οι εμπορευματικές μεταφορές να καταστούν ανταγωνιστικές.

137. Το Κοινοβούλιο φρονεί, περαιτέρω, ότι οι αρχικοί σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι δεν μπορούν να επηρεάσουν το έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου, καθόσον η απώλεια του ελέγχου επί της κατανομής χωρητικότητας, όπως προέβαλε το κράτος μέλος αυτό, δεν αποτελεί παρά μόνο μια αμιγώς επιχειρησιακού χαρακτήρα θεώρηση των πραγμάτων. Το γεγονός ότι ένας διαχειριστής υποδομής υποχρεούται να διαβουλευθεί με άλλους σχετικά με την κατανομή σιδηροδρομικών χρονοδιαδρόμων δεν επηρεάζει το έδαφος ενός κράτους μέλους.

138. Το δε Συμβούλιο φρονεί ότι η σχέση με το έδαφος του κράτους μέλους υφίσταται μόνον όταν το οικείο έργο υποδομής σχετίζεται κατά τρόπο άμεσο με το έδαφος του κράτους αυτού, ήτοι έχει συγκεκριμένες συνέπειες επί της αυτονομίας του τελευταίου ως προς τη χωροταξία του. Τούτο δεν συνέβαινε με τους αρχικούς σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους οι οποίοι δεν κατέληγαν σε σχέδια έργων, όπως τούτο μπορεί να συμβαίνει, αντιθέτως, με τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου.

139. Το Συμβούλιο υποστηρίζει ότι η απαίτηση αυτή σχετικά με τις υποδομές απορρέει ευθέως από το άρθρο 170 ΣΛΕΕ και ότι έχει ουσιαστική σημασία για τη δημιουργία των διευρωπαϊκών δικτύων. Κατά το Συμβούλιο, το άρθρο 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, που καθορίζει τη διαδικασία λήψεως αποφάσεως, πρέπει να ερμηνεύεται κατά τρόπο συσταλτικό.

58 — C-36/98, EU:C:2001:64.

59 — Σκέψη 53.

2. Η εκτίμησή μου

140. Το άρθρο 172, πρώτο εδάφιο, ΣΛΕΕ προβλέπει μια διαδικασία συναποφάσεως, μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών. Ωστόσο, στην περίπτωση που η πράξη η οποία αποτελεί το αντικείμενο της διαδικασίας αυτής αφορά τους προσανατολισμούς ή τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν το έδαφος ενός κράτους μέλους, απαιτείται η έγκριση αυτού του κράτους.

141. Ο δεύτερος λόγος ακυρώσεως οδηγεί, συνεπώς, στην εξέταση, αρχικώς, του ζητήματος κατά πόσον η επέκταση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2 καλύπτεται από την έννοια των «σχεδίων [έργων] κοινού ενδιαφέροντος», κατά την έννοια του άρθρου 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, και, εν συνεχεία, του ζητήματος κατά πόσον αυτή αφορά το έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου, υπό την έννοια της διατάξεως αυτής.

α) Επί του ζητήματος αν η επέκταση ενός αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου εμπίπτει στην έννοια του έργου κοινού ενδιαφέροντος

142. Ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ, ο οποίος, το υπενθυμίζω, καθορίζει τους προσανατολισμούς της Ένωσης για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ, προσδιορίζει τα έργα κοινού ενδιαφέροντος [60]. Τα τελευταία είναι αυτά τα οποία συμβάλλουν στη δημιουργία του ΔΕΔ-Μ. Περαιτέρω, ανταποκρίνονται στις προτεραιότητες που καθορίζονται με τους προσανατολισμούς [61], μεταξύ άλλων στις γενικές προτεραιότητες που καθορίζει το άρθρο 10 του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, καθώς και, όσον αφορά την υπό κρίση υπόθεση, στις προτεραιότητες σχετικά με την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών τις οποίες απαριθμεί το άρθρο 13 του κανονισμού αυτού.

143. Προκειμένου ένα έργο να χαρακτηριστεί ως έργο κοινού ενδιαφέροντος πρέπει, επομένως, να ανταποκρίνεται στο πλαίσιο που καθορίζει ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ. Προς τούτο, το άρθρο 3, στοιχείο α′, του κανονισμού αυτού ορίζει το έργο κοινού ενδιαφέροντος ως «οποιοδήποτε έργο διεξάγεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις και σε συμμόρφωση με τις διατάξεις [αυτού του] κανονισμού».

144. Το άρθρο 7 του κανονισμού ΔΕΔ-Μ προσθέτει ορισμένα περαιτέρω στοιχεία για τον καλύτερο προσδιορισμό της εννοίας αυτής. Πράγματι, επισημαίνεται, στην παράγραφο 1, ότι «[τ]α έργα κοινού ενδιαφέροντος συμβάλλουν στην ανάπτυξη του [ΔΕΔ-Μ] με την κατασκευή νέων υποδομών μεταφοράς, την αποκατάσταση και την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς και με μέτρα προώθησης της αποδοτικής αξιοποίησης των πόρων του δικτύου».

145. Εξάλλου, το άρθρο 7, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού διευκρινίζει ότι ένα έργο κοινού ενδιαφέροντος πρέπει να συμβάλλει στην επίτευξη των σκοπών που εμπίπτουν σε τουλάχιστον δύο από τις τέσσερις κατηγορίες του άρθρου 4 του εν λόγω κανονισμού, να είναι σύμφωνο προς τα όσα επιτάσσει το κεφάλαιό του ΙΙ, σε σχέση με το εκτεταμένο δίκτυο, καθώς και το κεφάλαιό του ΙΙΙ, εφόσον αφορά το κεντρικό δίκτυο, να είναι οικονομικά βιώσιμο, βάσει κοινωνικοοικονομικής αναλύσεως της σχέσεως κόστους/οφέλους, και να παράγει ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία. Οι τέσσερις κατηγορίες που απαριθμεί το άρθρο 4 του κανονισμού ΔΕΔ-Μ είναι η συνοχή, η αποδοτικότητα, η βιωσιμότητα και η αύξηση των οφελών για τους χρήστες του.

146. Επομένως, πρέπει να ληφθεί υπόψη το σύνολο των στοιχείων αυτών προκειμένου να εξεταστεί εάν ο αρχικός σιδηροδρομικός εμπορευματικός διάδρομος 2 μπορεί να χαρακτηριστεί ως «έργο κοινού ενδιαφέροντος», κατά την έννοια του άρθρου 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ.

60 — Βλ. άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού αυτού.

61 — Βλ. αιτιολογική σκέψη 20 του εν λόγω κανονισμού.

147. Σε σχέση προς το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, το Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και η Επιτροπή προβαίνουν, κατά την άποψή μου, σε μια άκρως συσταλτική ερμηνεία της διατάξεως αυτής. Φρονούν, κατ' ουσίαν, ότι ένα έργο κοινού ενδιαφέροντος συνεπάγεται κατ' ανάγκην την κατασκευή ή την ανάπτυξη σιδηροδρομικών υποδομών, πράγμα που δεν ισχύει για τους αρχικούς σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους.

148. Όπως προελέχθη στα σημεία 105 έως 111 των παρουσών προτάσεων, η δημιουργία και η ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων δεν περιορίζεται στη δημιουργία νέων υποδομών. Συνεπώς, το ίδιο ισχύει και για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος, στον βαθμό που αυτά συμβάλλουν στην πραγματοποίηση των δικτύων αυτών.

149. Το γράμμα του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού ΔΕΔ-Μ κινείται στην ίδια λογική, δεδομένου ότι, πέραν της δημιουργίας νέων υποδομών, ορίζει, επίσης, ότι τα έργα κοινού ενδιαφέροντος συμβάλλουν στην ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ με μέτρα προωθήσεως της αποδοτικής αξιοποιήσεως των πόρων του δικτύου. Κατά τα λοιπά, το περιεχόμενο του ως άνω άρθρου παρουσιάζει απόλυτη λογική συνοχή με το άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού που ορίζει ότι το ΔΕΔ-Μ περιλαμβάνει τις υποδομές μεταφοράς και τις τηλεματικές εφαρμογές καθώς και «μέτρα προώθησης της αποτελεσματικής διαχείρισης και χρήσης αυτών των υποδομών και μέτρα που επιτρέπουν την καθιέρωση και λειτουργία βιώσιμων και αποδοτικών υπηρεσιών μεταφοράς». Μεταξύ των μέτρων αυτών, μπορώ να παραθέσω αυτά που απαριθμεί το άρθρο 32 του εν λόγω κανονισμού, που προβλέπει ότι τα κράτη μέλη λαμβάνουν ιδιαίτερη μέριμνα για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος τα οποία παρέχουν αποτελεσματικές εμπορευματικές μεταφορές με χρήση της υποδομής του εκτεταμένου δικτύου και συμβάλλουν στην παράλληλη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και άλλων αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, έχουν δε σκοπό, μεταξύ άλλων, τη βελτίωση της βιώσιμης χρήσεως των υποδομών μεταφοράς, καθώς και την αποτελεσματική διαχείρισή τους, τη διευκόλυνση πολυτροπικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των απαραίτητων συνοδευτικών ροών πληροφοριών, και τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ μεταφορέων, ή, ακόμη, την ανάλυση των χαρακτηριστικών και των επιδόσεων των στόλων, των διοικητικών απαιτήσεων και των ανθρώπινων πόρων και την παροχή σχετικών πληροφοριών.

150. Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ο χαρακτηρισμός ως «έργων κοινού ενδιαφέροντος» δεν περιορίζεται στα έργα που απαιτούν κατασκευή ή τροποποίηση των υποδομών. Βαίνει πέραν αυτών και περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τα μέτρα χάρη στα οποία είναι δυνατή η συντονισμένη και η κατά λογική συνοχή διαχείριση και χρήση των υποδομών αυτών, πράγμα στο οποίο κατατείνουν και οι αρχικοί σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι. Μια τέτοια προσέγγιση στηρίζεται στην κοινή λογική, στον βαθμό που, προκειμένου να επιτύχει τη βέλτιστη λειτουργία του ΔΕΔ-Μ, η κατασκευή ή η βελτίωση εγκαταστάσεων υποδομών δεν επαρκεί βεβαίως και πρέπει κατ' ανάγκην να συνοδεύεται από αποτελεσματική διαχείριση και χρήση.

151. Περαιτέρω, δεν υπάρχει αμφιβολία, κατά την άποψή μου, ότι η δημιουργία περαιτέρω σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, όπως είναι η επέκταση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2, ανταποκρίνεται στους σκοπούς του άρθρου 4 του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, ιδίως στους σκοπούς της συνοχής και της αποδοτικότητας.

152. Πράγματι, όπως εξέθεσα ανωτέρω, η δημιουργία των διαδρόμων αυτών έχει ως σκοπό την ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής στο έδαφος της Ένωσης, μεταξύ άλλων δίδοντας έμφαση στη διαλειτουργικότητα και τη διασύνδεση [62]. Εξάλλου, η ανάπτυξη σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων σκοπεί, επίσης, στην παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών υπό καλές συνθήκες [63]. Ο σκοπός αυτός είναι ταυτόσημος με αυτόν που ορίζει το άρθρο 4, στοιχείο δ', του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, ήτοι με την αύξηση των οφελών για τους χρήστες του ΔΕΔ-Μ.

62 — Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 5, 9 και 11 του κανονισμού για τις εμπορευματικές μεταφορές.

63 — Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 3 και 4 του κανονισμού αυτού.

153. Εξάλλου, κατά το άρθρο 4 του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, η επιλογή περαιτέρω εμπορευματικών διαδρόμων και η τροποποίησή τους συντελούνται λαμβανομένων υπόψη διαφόρων κριτηρίων. Μεταξύ άλλων, το σημείο του β′ προβλέπει ότι η επιλογή αυτή πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη λογική συνοχή του εμπορευματικού διαδρόμου με το ΔΕΔ-Μ, με τους διαδρόμους ERTMS ή/και τους διαδρόμους που καθορίζονται από το RNE. Εξάλλου, το σημείο του γ′ ορίζει ότι η εν λόγω επιλογή πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη την ένταξη έργων του κεντρικού δικτύου στον εμπορευματικό διάδρομο. Ως εκ τούτου, φρονώ ότι οι περαιτέρω σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι πρέπει κατ' ανάγκην να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του κεφαλαίου ΙΙ του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, σχετικά με το εκτεταμένο δίκτυο, καθώς και στις απαιτήσεις του κεφαλαίου του ΙΙΙ σχετικά με το κεντρικό δίκτυο [64].

154. Ακόμη, στο πλαίσιο της επιλογής των περαιτέρω σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, είναι αναγκαία η υποβολή κοινωνικοοικονομικής αναλύσεως με ιδιαίτερη έμφαση στην ισορροπία μεταξύ κόστους και οφέλους που προκύπτει από τη δημιουργία των διαδρόμων αυτών [65].

155. Τέλος, ως προς την ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία που πρέπει να έχει ένα έργο κοινού ενδιαφέροντος [66], αυτή ορίζεται ως η «αξία ενός έργου η οποία, επιπλέον της δυνητικής αξίας για το αντίστοιχο κράτος μέλος μεμονωμένα, οδηγεί σε σημαντική βελτίωση είτε των συνδέσεων είτε της ροής των μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών, η οποία μπορεί να καταδειχθεί με αναφορά σε βελτιώσεις όσον αφορά την απόδοση, τη βιωσιμότητα, την ανταγωνιστικότητα ή τη συνοχή, σύμφωνα με τους στόχους που ορίζονται στο άρθρο 4 [του κανονισμού ΔΕΔ-Μ]» [67]. Βάσει των κριτηρίων που ορίζει το άρθρο 4 του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές και του λόγου υπάρξεως των εμπορευματικών διαδρόμων, όπως τον εξέθεσα στα σημεία 97 και 98 των παρουσών προτάσεων, φρονώ ότι οι περαιτέρω σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι, όπως είναι η επέκταση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2, αποσκοπούν αναμφισβήτητα σε μια τέτοια βελτίωση.

156. Ως εκ τούτου, βάσει των στοιχείων αυτών, φρονώ ότι η επέκταση των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων πρέπει να χαρακτηριστεί ως «έργο κοινού ενδιαφέροντος», κατά την έννοια του άρθρου 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ.

β) Επί του ζητήματος εάν η επέκταση των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων αφορά το έδαφος κράτους μέλους

157. Το άρθρο 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ προβλέπει ότι οι προσανατολισμοί και τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν το έδαφος κράτους μέλους απαιτούν την έγκριση αυτού του τελευταίου.

158. Κατά την άποψή μου, η επιλογή να προβλεφθεί ένα είδος δικαιώματος αρνησικυρίας υπέρ του ενδιαφερομένου κράτους μέλους εξηγείται από το γεγονός ότι η πολιτική των διευρωπαϊκών δικτύων έχει και ορισμένες εδαφικές πτυχές και, ως εκ τούτου, ενδιαφέρει, κατά κάποιον τρόπο, τις χρήσεις γης που αποτελούν έναν τομέα ο οποίος εμπίπτει κατά παράδοση στην εθνική κυριαρχία των κρατών μελών.

159. Όπως ανέλυσα ανωτέρω στα σημεία 132 έως 139 των παρουσών προτάσεων, οι διάδικοι δεν συμφωνούν ως προς την ερμηνεία που πρέπει να δοθεί στην έκφραση «που αφορούν το έδαφος κράτους μέλους» του άρθρου 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ.

64 — Δεδομένου ότι το κεντρικό δίκτυο αποτελείται, συμφώνως προς το άρθρο 38 του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, από τα μέρη του εκτεταμένου δικτύου που είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας, η ανάπτυξη του πρώτου συντελείται υποχρεωτικώς συμφώνως προς τις απαιτήσεις που ισχύουν για το δεύτερο.

65 — Βλ. άρθρο 4, στοιχείο δ′, του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.

66 — Άρθρο 7, παράγραφος 2, στοιχείο δ′, του κανονισμού ΔΕΔ-Μ.

67 — Βλ. άρθρο 3, στοιχείο δ′, του κανονισμού αυτού.

160. Κατά την άποψή μου, οι όροι που χρησιμοποιεί η διάταξη αυτή είναι σαφείς και δεν χρήζουν ερμηνείας. Αφ' ης στιγμής ένα έργο που χαρακτηρίζεται ως «κοινού ενδιαφέροντος» σχετίζεται με το έδαφος κράτους μέλους, απαιτείται η έγκριση του κράτους αυτού για την εκτέλεση του έργου. Πράγματι, ένα έργο κοινού ενδιαφέροντος, όπως ανέλυσα ανωτέρω, προβλέπει μια ολόκληρη σειρά μέτρων για το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος τα οποία θα έχουν οπωσδήποτε αντίκτυπο επί του εδάφους του.

161. Η χρήση, από τους συντάκτες της Συνθήκης ΛΕΕ, των απολύτως σαφών όρων «που αφορούν το έδαφος κράτους μέλους» δεν επιδέχεται άλλη ερμηνεία πέραν αυτής που απορρέει από το πραγματικό τους νόημα.

162. Εν προκειμένω, η επέκταση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2, που αποτελεί το αντικείμενο της υπό κρίση προσφυγής, ενδιαφέρει ένα τμήμα της διαδρομής Λονδίνου — Γλασκώβης. Επομένως, είναι αναμφισβήτητο ότι αυτό το έργο κοινού ενδιαφέροντος αφορά το έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου, κατά την έννοια του άρθρου 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ. Ως εκ τούτου, για το εν λόγω έργο κοινού ενδιαφέροντος θα έπρεπε να ζητηθεί η έγκριση αυτού του κράτους μέλους, πράγμα που δεν συνέβη εν προκειμένω.

163. Έχοντας υπόψη το σύνολο των ανωτέρω στοιχείων, φρονώ ότι ο δεύτερος λόγος ακυρώσεως του Ηνωμένου Βασιλείου, που στηρίζεται σε παράβαση της απαιτήσεως περί εγκρίσεως την οποία θέτει το άρθρο 172, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, είναι βάσιμος.

Γ — *Τελικές παρατηρήσεις*

164. Φρονώ σκόπιμο να διευκρινίσω ότι οποιαδήποτε άλλη ανάλυση της υποθέσεως θα κατέληγε, ούτως ή άλλως, σε ταυτόσημη λύση.

165. Πράγματι, εάν γινόταν δεκτό ότι η επέκταση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2 στηρίχθηκε επί της ορθής νομικής βάσεως, ήτοι επί του άρθρου 91 ΣΛΕΕ, πράγμα το οποίο εν ουδεμία περιπτώσει θα απαιτούσε την έγκριση του ενδιαφερόμενου από αυτήν την επέκταση κράτους μέλους, εντούτοις και πάλι το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού θα έπρεπε να ακυρωθούν.

166. Έτσι, υπενθυμίζω ότι ο κανονισμός για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές προβλέπει μιαν απολύτως συγκεκριμένη διαδικασία για την επιλογή και την τροποποίηση των περαιτέρω σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων. Μεταξύ άλλων, το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού ορίζει ότι, «εάν κράτος μέλος, αφού διεξαγάγει κοινωνικοοικονομική ανάλυση, θεωρεί ότι η δημιουργία εμπορευματικού διαδρόμου δεν θα είναι προς όφελος των αιτούντων που ενδέχεται να χρησιμοποιήσουν τον εμπορευματικό διάδρομο ή δεν θα αποφέρει σημαντικά κοινωνικοοικονομικά οφέλη ή θα συνεπάγεται δυσανάλογη επιβάρυνση, το εν λόγω κράτος μέλος δεν είναι υποχρεωμένο να συμμετάσχει κατά τις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου, με την επιφύλαξη της απόφασης της Επιτροπής σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 21, παράγραφος 2». Εξάλλου, το άρθρο 5, παράγραφος 5, του εν λόγω κανονισμού διευκρινίζει ότι «[η] δημιουργία εμπορευματικού διαδρόμου προτείνεται από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη». Επομένως, μόνον κατόπιν δικής τους πρωτοβουλίας είναι δυνατή η δημιουργία εμπορευματικού διαδρόμου.

167. Εν προκειμένω, το Ηνωμένο Βασίλειο κίνησε διαδικασία, συμφώνως προς τις διατάξεις αυτές, για την επέκταση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2 μέχρι το Λονδίνο [68].

68 — Βλ. σημεία 23 επ. του δικογράφου της προσφυγής του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς και σημείο 33 του υπομνήματος αντικρούσεως του Συμβουλίου.

168. Ωστόσο, το κράτος μέλος αυτό ουδεμία πρόταση υπέβαλε σχετικά με την επέκταση μέχρι τη Γλασκώβη ούτε κάποια κοινωνικοοικονομική ανάλυση από την οποία θα μπορούσε ενδεχομένως να αποδειχθεί το όφελος μιας τέτοιας επεκτάσεως. Το Ηνωμένο Βασίλειο φρονεί ότι η επέκταση αυτή θα έπρεπε να διέπεται από τις διαδικασίες που προβλέπει ο κανονισμός για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές[69]. Κατά το Συμβούλιο, αντιλαμβάνομαι ότι δεν ήταν αναγκαία η συμμόρφωση προς τη διαδικασία που ειδικώς προβλέπει το άρθρο 5 του κανονισμού αυτού[70]. Η δε Επιτροπή φρονεί ότι ελάχιστη σημασία έχει, υπό τις περιστάσεις της παρούσας υποθέσεως, το ότι υφίσταται ειδική διαδικασία για την τροποποίηση των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων[71].

169. Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, στο πλαίσιο της διαδικασίας για την έκδοση του επίδικου κανονισμού, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, καθώς και η Δημοκρατία της Λεττονίας εξέφρασαν τις ανησυχίες τους για τη μη τήρηση της διαδικασίας που προβλέπει ο κανονισμός για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές για την τροποποίηση των αρχικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων[72].

170. Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του επίδικου κανονισμού, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση του αρχικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου 2, εξεδόθησαν άνευ τηρήσεως της διαδικασίας που προβλέπει το άρθρο 5 του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.

171. Η μη τήρηση της διαδικασίας αυτής δεν μπορεί παρά να επάγεται την ακύρωση του άρθρου 29 και του παραρτήματος ΙΙ του επίδικου κανονισμού καθόσον τούτο συνιστά αναμφισβήτητα παράβαση ουσιώδους τύπου, κατά την έννοια του άρθρου 263, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ. Πράγματι, η εσφαλμένη επιλογή της διαδικασίας για τη λήψη αποφάσεως στέρησε το Ηνωμένο Βασίλειο από το δικαίωμά του να επηρεάσει το ίδιο το περιεχόμενο των διατάξεων αυτών.

VI – **Πρόταση**

172. Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ανωτέρω εκτιμήσεων, προτείνω στο Δικαστήριο:

1) να ακυρώσει το άρθρο 29 και το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) 680/2007 και (ΕΚ) 67/2010, και

2) να καταδικάσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα δικαστικά έξοδα, η δε Ευρωπαϊκή Επιτροπή να φέρει τα δικαστικά έξοδά της.

69 — Βλ. σημείο 12 του υπομνήματος απαντήσεως του Ηνωμένου Βασιλείου στο υπόμνημα παρεμβάσεως της Επιτροπής.

70 — Βλ. σημείο 42 του υπομνήματος αντικρούσεως του Συμβουλίου.

71 — Βλ. σημείο 39 υπομνήματος παρεμβάσεως της Επιτροπής.

72 — Βλ. έγγραφο 16096/13 ADD 2 του Συμβουλίου.