Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)

της 11ης Ιουλίου 2013*

«Παράβαση κράτους μέλους — Μεταφορές — Οδηγία 91/440/ΕΟΚ — Ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων — Άρθρο 10, παράγραφος 7 — Ρυθμιστικός φορέας — Αρμοδιότητες — Οδηγία 2001/14/ΕΚ — Κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών — Άρθρο 4, παράγραφος 1 — Πλαίσιο χρεώσεως — Άρθρο 6, παράγραφος 2 — Παροχή κινήτρων στον διαχειριστή υποδομής για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του ύψους των τελών προσβάσεως — Άρθρο 7, παράγραφος 3 — Καθορισμός των τελών που εισπράττονται για τη δέσμη των ελάχιστων παροχών και την τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών — Κόστος άμεσα συναρτώμενο με την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών — Άρθρο 11 — Σύστημα βελτιώσεως των επιδόσεων — Άρθρο 30, παράγραφος 5 — Ρυθμιστικός φορέας έχων δικαιοδοσία ελέγχου — Αρμοδιότητες — Διοικητική προσφυγή κατά των αποφάσεων του ρυθμιστικού φορέα»

Στην υπόθεση C-545/10,

με αντικείμενο προσφυγή λόγω παραβάσεως δυνάμει του άρθρου 258 ΣΛΕΕ, η οποία ασκήθηκε στις 23 Νοεμβρίου 2010,

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τη M. Šimerdová και τον H. Støvlbæk, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

Τσεχικής Δημοκρατίας, εκπροσωπούμενης από τους M. Smolek και T. Müller, καθώς και από τη J. Očková,

καθής,

υποστηριζόμενης από:

το **Βασίλειο της Ισπανίας**, εκπροσωπούμενο από τη S. Centeno Huerta,

παρεμβαίνον,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

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

γενικός εισαγγελέας: N. Jääskinen

* Γλώσσα διαδικασίας: η τσεχική.

γραμματέας: A. Impellizzeri, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 20ής Σεπτεμβρίου 2012,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 13ης Δεκεμβρίου 2012,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με την προσφυγή της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο να διαπιστώσει ότι η Τσεχική Δημοκρατία, μη λαμβάνοντας τα αναγκαία νομοθετικά, κανονιστικά και διοικητικά μέτρα για να συμμορφωθεί προς:

— τα άρθρα 4, παράγραφος 1, 6, παράγραφος 2, 7, παράγραφος 3, 11 και 30, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L 75, σ. 29), όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004 (ΕΕ L 164, σ. 44, στο εξής: οδηγία 2001/14), και

— το άρθρο 10, παράγραφος 7, της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 237, σ. 25), όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004 (ΕΕ L 164, σ. 164, και –διορθωτικό– ΕΕ L 220, σ. 58, στο εξής: οδηγία 91/440),

παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τις διατάξεις αυτές.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Η οδηγία 91/440

2 Το άρθρο 10, παράγραφος 7, της οδηγίας 91/440 όριζε ότι:

«Με την επιφύλαξη των κοινοτικών και εθνικών ρυθμίσεων σχετικά με την πολιτική του ανταγωνισμού και των αρμόδιων για το θέμα αυτό οργάνων, ο ρυθμιστικός φορέας που συγκροτείται σύμφωνα με το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ ή κάθε άλλος φορέας που διαθέτει τον ίδιο βαθμό αυτονομίας παρακολουθεί τον ανταγωνισμό στις αγορές όπου παρέχονται σιδηροδρομικές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένης της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

Ο φορέας αυτός συγκροτείται σύμφωνα με τους κανόνες που προβλέπονται από το άρθρο 30, παράγραφος 1, της προαναφερόμενης οδηγίας. Κάθε αιτών ή κάθε ενδιαφερόμενο μέρος μπορεί να καταθέτει ένσταση στον φορέα αυτόν, εφόσον εκτιμά ότι υπέστη άδικη ή διακριτική μεταχείριση ή ότι ζημιώθηκε καθ' οιονδήποτε τρόπο. Ο ρυθμιστικός φορέας αποφασίζει, το ταχύτερο δυνατό, βάσει της ένστασης [και, ενδεχομένως, αυτεπαγγέλτως], σχετικά με τα κατάλληλα μέτρα για την εξάλειψη των δυσμενών εξελίξεων στις αγορές αυτές. Προκειμένου να εξασφαλίζεται η αναγκαία δυνατότητα

δικαστικού ελέγχου και η απαιτούμενη συνεργασία μεταξύ των εθνικών ρυθμιστικών φορέων, εφαρμόζονται, εν προκειμένω, το άρθρο 30, παράγραφος 6, και το άρθρο 31 της προαναφερόμενης οδηγίας.»

Η οδηγία 2001/14

3 Κατά την ενδέκατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2001/14:

«Τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας θα πρέπει να επιτρέπουν την ισότιμη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση σε όλες τις επιχειρήσεις και να επιδιώκουν, στο μέτρο του δυνατού, να ικανοποιούν τις ανάγκες όλων των χρηστών και τύπων κίνησης με δίκαιο και αμερόληπτο τρόπο.»

4 Το άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής όριζε ότι:

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

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

5 Κατά το άρθρο 6, παράγραφοι 2 και 3, της οδηγίας αυτής:

«2. Στους διαχειριστές υποδομής, με τη δέουσα προσοχή σε θέματα ασφάλειας και συντήρησης και βελτίωσης της ποιότητας εξυπηρέτησης της υποδομής, παρέχονται κίνητρα για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου τελών πρόσβασης.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η διάταξη της παραγράφου 2 εφαρμόζεται είτε μέσω συμβατικής συμφωνίας μεταξύ της αρμόδιας αρχής και του διαχειριστή υποδομής που να καλύπτει περίοδο τουλάχιστον τριών ετών και να προβλέπει την κρατική χρηματοδότηση είτε μέσω της θέσπισης κατάλληλων ρυθμιστικών μέτρων με τις δέουσες εξουσίες.»

6 Το άρθρο 7, παράγραφος 3, της ιδίας αυτής οδηγίας προέβλεπε τα εξής:

«Με την επιφύλαξη των παραγράφων 4 ή 5 ή του άρθρου 8, το τέλος για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και [την] τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.»

7 Το άρθρο 11 της οδηγίας 2001/14 όριζε τα εξής:

«1. Τα συστήματα χρέωσης υποδομής ενθαρρύνουν, μέσω συστήματος επιδόσεων, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον διαχειριστή υποδομής να ελαχιστοποιούν τη [διατάραξη] και να βελτιώνουν την επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου. Αυτό μπορεί να προβλέπει κυρώσεις για πράξεις που διαταράσσουν τη λειτουργία του δικτύου, αποζημίωση των επιχειρήσεων που πλήττονται από τη [διατάραξη] και πριμοδότηση για ανταμοιβή της επίδοσης που είναι καλύτερη από την προγραμματισμένη.

2. Οι βασικές αρχές του συστήματος επιδόσεων ισχύουν σε ολόκληρο το δίκτυο.»

8 Το άρθρο 30 της οδηγίας αυτής όριζε ότι:

«1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 21, παράγραφος 6, τα κράτη μέλη ορίζουν ρυθμιστικό φορέα. Ο φορέας αυτός, ο οποίος μπορεί να είναι το υπουργείο που είναι αρμόδιο για θέματα μεταφορών ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας, είναι ανεξάρτητος [ως προς] την οργάνωση, τις αποφάσεις χρηματοδότησης, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής ή αιτούντα. [...]

2. Ένας αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στον ρυθμιστικό φορέα, εάν πιστεύει ότι δεν έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαίτερα εναντίον αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής ή, αν συντρέχει η περίπτωση, της σιδηροδρομικής επιχείρησης, σχετικά με:

α) δήλωση δικτύου·

β) τα κριτήρια που αυτή περιέχει·

γ) τη διαδικασία κατανομής και το αποτέλεσμά της·

δ) το καθεστώς χρέωσης·

ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τιμών υποδομής που απαιτούνται, ή μπορεί να απαιτούνται, να πληρωθούν·

στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας [91/440].

3. Ο ρυθμιστικός φορέας εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής συμφωνούν με το κεφάλαιο II και δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγμάτευση μεταξύ των αιτούντων και ενός διαχειριστή υποδομής σχετικά με το επίπεδο των τελών υποδομής επιτρέπεται μόνο εφόσον συντελείται υπό την επίβλεψη του ρυθμιστικού φορέα. Ο ρυθμιστικός φορέας παρεμβαίνει εάν οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να αντίκεινται στις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

4. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει την εξουσία να ζητεί σχετικές πληροφορίες από τον διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται εντός του συγκεκριμένου κράτους μέλους, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση.

5. Ο ρυθμιστικός φορέας είναι υποχρεωμένος να αποφασίζει για τις καταγγελίες και να λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση εντός, το πολύ, δύο μηνών από τη λήψη όλων των πληροφοριών.

Παρά την παράγραφο 6, [η] απόφαση του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτική για [όλους τους ενδιαφερόμενους].

Σε περίπτωση προσφυγής επί αρνήσεως παροχής χωρητικότητας υποδομής, ή επί των όρων προσφοράς χωρητικότητας, ο ρυθμιστικός φορέας είτε επιβεβαιώνει ότι δεν απαιτείται τροποποίηση της απόφασης του διαχειριστή υποδομής είτε ζητά τροποποίηση αυτής της απόφασης, σύμφωνα με υποδείξεις που προσδιορίζει ο ρυθμιστικός φορέας.

6. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τον ρυθμιστικό φορέα υπόκεινται σε δικαστική προσφυγή.»

Το τσεχικό δίκαιο

Ο νόμος περί σιδηροδρόμων

9 Το άρθρο 34c του νόμου αριθ. 266/1994 περί σιδηροδρόμων (zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách), της 14ης Δεκεμβρίου 1994, όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υπό κρίση διαφοράς (στο εξής: νόμος περί σιδηροδρόμων), ορίζει τα εξής:

«Δήλωση του εθνικού και περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου

(1) Ο φορέας κατανομής χωρητικότητας, κατόπιν διαβουλεύσεως με τον διαχειριστή του δικτύου, καταρτίζει, το αργότερο 12 μήνες μετά τη θέση σε ισχύ του πίνακα δρομολογίων, τη δήλωση του σιδηροδρομικού δικτύου και τη δημοσιεύει στο *Τεύχος Μεταφορών και Τιμών*.

(2) Η δήλωση του σιδηροδρομικού δικτύου πρέπει να μνημονεύει:

[...]

f) τις προϋποθέσεις ανακλήσεως της παρασχεθείσας χωρητικότητας υποδομών η οποία δεν χρησιμοποιήθηκε ή χρησιμοποιήθηκε εν μέρει, περιλαμβανομένων των στοιχείων χρεώσεως για τη χωρητικότητα υποδομών που παρασχέθηκε και δεν χρησιμοποιήθηκε·

g) στοιχεία περί της χρεώσεως για την κατανομή χωρητικότητας υποδομής και περί του καθορισμού των τελών χρήσεως της υποδομής·

[...]»

10 Το άρθρο 34g του νόμου αυτού ορίζει τα εξής:

«1) Ο αιτών κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών μπορεί να ζητήσει από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων, εντός προθεσμίας 15 ημερών από της δημοσιεύσεως της δηλώσεως του σιδηροδρομικού δικτύου, την εξέταση του αιτήματός του, περιλαμβανομένων των μνημονευομένων στη δήλωση αυτή κριτηρίων.

2) Ο αιτών κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών του οποίου το αίτημα δεν ικανοποιήθηκε από τον φορέα κατανομής έχει δικαίωμα, κατά τη διαδικασία του άρθρου 34e, να ζητήσει από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων, εντός προθεσμίας 15 ημερών από της κοινοποιήσεως της δηλώσεως που διαλαμβάνεται στο άρθρο 34e, παράγραφος 4, την εξέταση της διαδικασίας κατανομής της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών, περιλαμβανομένου του αντικτύπου του και του τρόπου του καθορισμού των τιμών.

3) Εφόσον η Υπηρεσία Σιδηροδρόμων διαπιστώσει ότι δεν τηρήθηκε η δέουσα διαδικασία κατά την κατάρτιση της δηλώσεως του δικτύου, περιλαμβανομένων των κριτηρίων που περιέχει, ή κατά τη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου, περιλαμβανομένων των αποτελεσμάτων του και του τρόπου καθορισμού των τιμών, αποφασίζει την τροποποίηση του εν λόγω εγγράφου, περιλαμβανομένων των κριτηρίων που θέτει, ή αποφαίνεται επί της κατανομής της χωρητικότητας αυτής, ιδίως δε επί του τρόπου καθορισμού των τιμών.»

11 Κατά το άρθρο 56, στοιχείο c, του νόμου περί σιδηροδρόμων, ενώπιον του Υπουργείου Μεταφορών «ασκούνται οι διοικητικές προσφυγές, στους τομείς που διέπονται από τον παρόντα νόμο, κατά των αποφάσεων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων, της επιθεωρήσεως σιδηροδρόμων και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοικήσεως».

Ο νόμος περί τιμών

12 Κατά το άρθρο 10, παράγραφος 2, του νόμου αριθ. 526/1990 περί τιμών (zákon č. 526/1990 Sb., o cenách), της 27ης Νοεμβρίου 1990, όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υπό κρίση διαφοράς (στο εξής: νόμος περί τιμών):

«Οι αποφάσεις περί ρυθμίσεως των τιμών που διαλαμβάνονται στην παράγραφο 1 δημοσιεύονται από το Υπουργείο Οικονομικών στο *Επίσημο Δελτίο Τιμών* […]. Δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις του νόμου. […] Η απόφαση περί των τιμών αποκτά κύρος την ημέρα της δημοσιεύσεώς της στο αντίστοιχο επίσημο δελτίο και τίθεται σε ισχύ την καθοριζόμενη σε αυτό ημερομηνία, το νωρίτερο δε κατά τη δημοσίευσή της.»

13 Βάσει του άρθρου 10, παράγραφος 2, του νόμου περί τιμών, το Υπουργείο Οικονομικών δημοσιεύει απόφαση («Výměr») με την οποία καθορίζεται ο κατάλογος των ειδών που υπόκεινται σε διατίμηση. Το Υπουργείο Οικονομικών δημοσιεύει ετησίως την απόφαση αυτή στο *Επίσημο Δελτίο Τιμών*. Με την εν λόγω απόφαση καθορίζεται η ανώτατη τιμή χρήσεως των σιδηροδρομικών υποδομών του εσωτερικού, σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, στο πλαίσιο της εκμεταλλεύσεως των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Ο νόμος περί Δημοσίου Ταμείου Υποδομών Μεταφορών

14 Κατά το άρθρο 2 του νόμου αριθ. 104/2000 περί Δημοσίου Ταμείου Υποδομών Μεταφορών (zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury), της 4ης Απριλίου 2000, όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υπό κρίση διαφοράς (στο εξής: νόμος περί Δημοσίου Ταμείου Υποδομών Μεταφορών):

«Το Ταμείο χρησιμοποιεί τα έσοδά του με σκοπό την ανάπτυξη, την κατασκευή, τη συντήρηση και τον εκσυγχρονισμό των τοπικών και εθνικών οδών, των σιδηροδρομικών γραμμών και των πλωτών υδάτων ως ακολούθως:

[...]

c) χρηματοδότηση της κατασκευής, του εκσυγχρονισμού, της επισκευής και της συντήρησης των εθνικών και περιφερειακών σιδηροδρομικών γραμμών,

[...]

f) χορήγηση πιστώσεων για προπαρασκευαστικές εργασίες ή σχέδια, μελέτες ή πραγματογνωμοσύνες για την κατασκευή, τον εκσυγχρονισμό ή την επισκευή των τοπικών και εθνικών οδών, των σημαντικών για τις μεταφορές οδών ναυσιπλοΐας και για την κατασκευή των εθνικών και περιφερειακών σιδηροδρομικών γραμμών,

[...]»

Ο νόμος περί αρμοδιοτήτων της Αρχής Ανταγωνισμού

15 Κατά το άρθρο 2 του νόμου αριθ. 273/1996 Sb. περί αρμοδιοτήτων της Αρχής Ανταγωνισμού (zákon č. 273/1996 Sb., o působnosti Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže), της 11ης Οκτωβρίου 1996, όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υπό κρίση διαφοράς (στο εξής: νόμος περί αρμοδιοτήτων της Αρχής Ανταγωνισμού), ο φορέας αυτός, μεταξύ άλλων:

«[...]

a) καθορίζει τις προϋποθέσεις που καθιστούν δυνατή την προώθηση και τη διασφάλιση του ανταγωνισμού,

b) ασκεί εποπτεία όσον αφορά τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων,

c) ασκεί άλλες αρμοδιότητες που καθορίζονται με ειδικούς νόμους.»

Ο νόμος περί προστασίας του ανταγωνισμού

16 Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 143, του νόμου αριθ. 143/2001 περί προστασίας του ανταγωνισμού (zákon č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů), της 4ης Απριλίου 2001, όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υπό κρίση διαφοράς (στο εξής: νόμος περί προστασίας του ανταγωνισμού), με τον νόμο αυτό:

«[...] οργανώνεται η προστασία του ανταγωνισμού στην αγορά προϊόντων και υπηρεσιών [...] έναντι οποιασδήποτε πρακτικής παρακωλύει, περιορίζει, νοθεύει ή απειλεί τον ανταγωνισμό μέσω

a) συμφωνιών μεταξύ ανταγωνιστών,

b) της καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως δεσπόζουσας θέσεως από ανταγωνιστές ή

c) συγκεντρώσεως ανταγωνιστριών επιχειρήσεων.»

Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία και η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

17 Στις 10 Μαΐου 2007 η Επιτροπή απέστειλε ερωτηματολόγιο στην Τσεχική Δημοκρατία προκειμένου να διακριβώσει αν αυτό το κράτος μέλος είχε μεταφέρει προσηκόντως στην εσωτερική έννομη τάξη του τις οδηγίες 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, περί τροποποιήσεως της οδηγίας 91/440 (ΕΕ L 75, σ. 1), 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, περί τροποποιήσεως της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη χορήγηση αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ΕΕ L 75, σ. 26), και 2001/14 (στο εξής, από κοινού: πρώτη δέσμη για τους σιδηροδρόμους). Οι τσεχικές αρχές απήντησαν στο ερωτηματολόγιο αυτό με την από 11 Ιουλίου 2007 επιστολή.

18 Στις 21 Νοεμβρίου 2007 η Επιτροπή ζήτησε επιπλέον διευκρινίσεις από την Τσεχική Δημοκρατία, οι οποίες παρασχέθηκαν με την από 21 Δεκεμβρίου 2007 επιστολή.

19 Στις 27 Ιουνίου 2008, βάσει των στοιχείων που είχε κοινοποιήσει η Τσεχική Δημοκρατία, η Επιτροπή όχλησε αυτό το κράτος μέλος καλώντας το να συμμορφωθεί προς τις διατάξεις των οδηγιών 91/440 και 2001/14, ειδικότερα δε προς τις διατάξεις τους σχετικά με τα τέλη χρήσεως των σιδηροδρομικών υποδομών καθώς και σχετικά με τον ρυθμιστικό φορέα.

20 Η Τσεχική Δημοκρατία απήντησε στο ως άνω έγγραφο οχλήσεως της Επιτροπής στις 26 Αυγούστου 2008.

21 Στις 9 Οκτωβρίου 2009 η Επιτροπή απηύθυνε στην Τσεχική Δημοκρατία αιτιολογημένη γνώμη με την οποία αφενός μεν της προσήψε ότι παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 4, παράγραφος 1, 6, παράγραφος 2, 7, παράγραφος 3, 11 και 30, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14, καθώς και από το άρθρο 10, παράγραφος 7, της οδηγίας 91/440, αφετέρου δε κάλεσε την Τσεχική Δημοκρατία να λάβει τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθεί προς αυτήν την αιτιολογημένη γνώμη εντός προθεσμίας δύο μηνών από την παραλαβή της.

22 Με επιστολή της 8ης Δεκεμβρίου 2009, η Τσεχική Δημοκρατία απήντησε στην ως άνω αιτιολογημένη γνώμη, αμφισβητώντας τις παραβάσεις τις οποίες της καταλόγιζε η Επιτροπή.

23 Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή άσκησε την υπό κρίση προσφυγή.

24 Με διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 11ης Ιουλίου 2011, επετράπη στην Ιταλική Δημοκρατία και στο Βασίλειο της Ισπανίας να παρέμβουν υπέρ της Τσεχικής Δημοκρατίας. Με την από 22 Σεπτεμβρίου 2011 επιστολή, η οποία κατατέθηκε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Ιταλική Δημοκρατία παραιτήθηκε από το αίτημά της παρεμβάσεως.

Επί της προσφυγής

Επί της πρώτης αιτιάσεως, η οποία αντλείται από παράβαση του άρθρου 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14

Επιχειρήματα των διαδίκων

25 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η Τσεχική Δημοκρατία, καθορίζοντας το ανώτατο ποσό των τελών χρήσεως σιδηροδρομικής υποδομής, παρέβη το άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14.

26 Το θεσμικό αυτό όργανο διατείνεται ότι από τη διάταξη αυτή προκύπτει ότι το δικαίωμα καθορισμού του πλαισίου χρεώσεως τελών για τη χρήση των σιδηροδρομικών υποδομών, του οποίου απολαύει το κράτος μέλος, πρέπει να ασκείται κατά τρόπο συμβατό με το δικαίωμα του διαχειριστή να καθορίζει και να εισπράττει το εν λόγω τέλος.

27 Ο καθορισμός, όμως, με ετήσια απόφαση του Υπουργείου Οικονομικών, ανώτατης τιμής χρεώσεως για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 10, παράγραφος 2, του νόμου περί τιμών, υπερβαίνει το πλαίσιο χρεώσεως και κανόνων που τα κράτη μέλη έχουν δικαίωμα να καθορίζουν βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14.

28 Η Τσεχική Δημοκρατία ισχυρίζεται ότι η προβαλλόμενη παράβαση στηρίζεται σε εκ μέρους της Επιτροπής ερμηνεία με βάση το γράμμα και τη συστηματική διάρθρωση της διατάξεως του άρθρου 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14, μολονότι απαιτείται χρήση της τελολογικής ερμηνείας του άρθρου αυτού προκειμένου να καθορισθεί το περιεχόμενο των υποχρεώσεων που επιβάλλει.

29 Κατά το εν λόγω κράτος μέλος, η ανάγκη εξαλείψεως των επιπτώσεων του μονοπωλίου του διαχειριστή της υποδομής εμπίπτει στον γενικό σκοπό που επιδιώκεται με την οδηγία 2001/14, στοιχείο το οποίο εξηγεί τους λόγους για τους οποίους το νομοθέτημα αυτό αναθέτει ακριβώς στα κράτη μέλη την αρμοδιότητα καθορισμού πλαισίου ή συστήματος όσον αφορά τη χρέωση τελών.

30 Η Τσεχική Δημοκρατία διευκρινίζει συναφώς ότι, καθόσον η μονοπωλιακή θέση του διαχειριστή της υποδομής μπορεί να έχει ως συνέπεια, μεταξύ άλλων, τον καθορισμό υπερβολικά υψηλού ποσού τελών, το οποίο θα μπορεί να καταβάλει μόνον ο κατεστημένος σιδηροδρομικός μεταφορέας, ο καθορισμός ανώτατου ποσού καθιστά δυνατή την επίτευξη του σκοπού που επιδιώκεται με την οδηγία 2001/14.

31 Εξάλλου, ο καθορισμός ανώτατης τιμής δεν συνεπάγεται ότι ο διαχειριστής της υποδομής δεν μπορεί να καθορίζει ο ίδιος το ποσό των τελών.

32 Το Βασίλειο της Ισπανίας διατείνεται, κατ' ουσίαν, ότι ο καθορισμός ανώτατου ποσού δεν απαγορεύει στον διαχειριστή της υποδομής να καθορίζει τα συγκεκριμένα τέλη.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

33 Βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14, τα κράτη μέλη οφείλουν να καθιερώσουν πλαίσιο χρεώσεως. Μπορούν επίσης να θεσπίσουν ειδικούς κανόνες χρεώσεως, κατά τρόπο σύμφωνο με τη διαχειριστική ανεξαρτησία του διαχειριστή της υποδομής. Κατά τη διάταξη αυτή, στον διαχειριστή απόκειται να καθορίζει το ύψος του τέλους χρήσεως της υποδομής, αφενός, και να προβαίνει στην είσπραξή του, αφετέρου.

34 Επομένως, με τη διάταξη αυτή κατανέμονται οι αρμοδιότητες μεταξύ των κρατών μελών και του διαχειριστή της υποδομής όσον αφορά τα συστήματα χρεώσεως. Συγκεκριμένα, απόκειται στα κράτη μέλη να καθορίζουν το πλαίσιο χρεώσεως, ενώ ο καθορισμός του τέλους και η είσπραξή του απόκεινται στον διαχειριστή της υποδομής.

35 Για να διασφαλισθεί η επίτευξη του σκοπού της ανεξάρτητης διαχειρίσεως, όσον αφορά τον διαχειριστή της υποδομής, ο διαχειριστής αυτός πρέπει να διαθέτει, εντός του πλαισίου χρεώσεως που καθορίζουν τα κράτη μέλη, ορισμένη διακριτική ευχέρεια για τον καθορισμό του ύψους των τελών, έτσι ώστε να μπορεί να τον χρησιμοποιεί ως μέσο διαχειρίσεως (απόφαση της 28ης Φεβρουαρίου 2013, C-483/10, Επιτροπή κατά Ισπανίας, σκέψη 49).

36 Ο καθορισμός, όμως, με ετήσια απόφαση του Υπουργείου Οικονομικών, ανώτατης τιμής χρεώσεως για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 10, παράγραφος 2, του νόμου περί τιμών, συνεπάγεται τον περιορισμό της διακριτικής ευχέρειας του διαχειριστή της υποδομής σε βαθμό που δεν είναι συμβατός με τους σκοπούς της οδηγίας 2001/14.

37 Επισημαίνεται ειδικότερα ότι σύμφωνα με όσα προβλέπει το άρθρο 8, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής, ο διαχειριστής της υποδομής πρέπει να μπορεί να καθορίζει ή να διατηρεί σε ισχύ υψηλότερα τέλη βάσει του μακροπρόθεσμου κόστους ορισμένων επενδυτικών προγραμμάτων.

38 Κατά συνέπεια, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η τσεχική νομοθεσία δεν είναι συναφώς σύμφωνη με το άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14.

39 Η κρίση αυτή δεν κλονίζεται από το επιχείρημα της Τσεχικής Δημοκρατίας το οποίο αντλείται από την ανάγκη αποτροπής του ενδεχομένου η μονοπωλιακή θέση του διαχειριστή της υποδομής να έχει ως συνέπεια τον καθορισμό υπερβολικά υψηλού ποσού τελών. Συγκεκριμένα, κατά το άρθρο 10, παράγραφος 7, της οδηγίας 91/440, ο ρυθμιστικός φορέας που συστάθηκε σύμφωνα με το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14 ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας απολαύει ανάλογου βαθμού ανεξαρτησίας ελέγχει τον ανταγωνισμό στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Στην Τσεχική Δημοκρατία τα καθήκοντα αυτά ανατέθηκαν στην Αρχή Ανταγωνισμού.

40 Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι η Τσεχική Δημοκρατία, καθορίζοντας το ανώτατο ποσό των τελών προσβάσεως στη σιδηροδρομική υποδομή, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14.

Επί της δεύτερης αιτιάσεως, η οποία αντλείται από τη μη παροχή στον διαχειριστή κινήτρων για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του ύψους των τελών προσβάσεως

Επιχειρήματα των διαδίκων

41 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η Τσεχική Δημοκρατία, μη παρέχοντας στους διαχειριστές κίνητρα για τη μείωση του κόστους παροχής της σιδηροδρομικής υποδομής και του ύψους των τελών προσβάσεως στην εν λόγω υποδομή, παρέβη το άρθρο 6, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14.

42 Κατά το θεσμικό όργανο αυτό, το καθεστώς παροχής κινήτρων που προβλέπει η διάταξη αυτή προϋποθέτει άμεση συνάφεια μεταξύ της εκχωρήσεως οικονομικών πόρων και της συμπεριφοράς του διαχειριστή της υποδομής, καθόσον ο διαχειριστής οφείλει να μειώσει το κόστος παροχής της υποδομής ή το ποσό των τελών προσβάσεως.

43 Η Επιτροπή διατείνεται συναφώς ότι τα χρηματοοικονομικά μέσα που παρέχει το Δημόσιο Ταμείο Υποδομών Μεταφορών, κατ' εφαρμογή του νόμου περί Δημοσίου Ταμείου Υποδομών Μεταφορών, σκοπούν μεν να βελτιώσουν την κατάσταση των σιδηροδρομικών υποδομών, πλην όμως ουδόλως συνιστούν κίνητρα προς τον διαχειριστή, ώστε αυτός να μειώσει το κόστος παροχής της υποδομής ή το ύψος των τελών.

44 Η Τσεχική Δημοκρατία διατείνεται ότι ο ρόλος που ανατίθεται στα κράτη μέλη βάσει του άρθρου 6, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14, δηλαδή η παροχή κινήτρων προς τους διαχειριστές υποδομής με σκοπό τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του ύψους των τελών προσβάσεως, δεν της έχει ανατεθεί άνευ όρων.

45 Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη οφείλουν να επιδιώξουν και να πραγματώσουν τον σκοπό της διατάξεως αυτής μόνον εφόσον επιτευχθεί επαρκές επίπεδο ποιότητας και ασφάλειας των σιδηροδρομικών υποδομών όσον αφορά το συνολικό δίκτυο ή, τουλάχιστον, σημαντικό τμήμα του.

46 Λαμβανομένης υπόψη, όμως, της παρούσας καταστάσεως των σιδηροδρομικών υποδομών στην Τσεχική Δημοκρατία, το καθεστώς που επιτάσσει η εν λόγω διάταξη δεν μπορεί να εφαρμοσθεί πλήρως χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την ποιότητα των υπηρεσιών των οικείων υποδομών.

47 Η Τσεχική Δημοκρατία υποστηρίζει ότι, εν πάση περιπτώσει, τα κίνητρα που διαλαμβάνονται στο άρθρο 6, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14 παρέχονται επί του παρόντος από το Δημόσιο Ταμείο Υποδομών Μεταφορών. Συγκεκριμένα, το μεγαλύτερο μέρος του κόστους συντηρήσεως των σιδηροδρόμων καλύπτεται από τις επιδοτήσεις που χορηγεί το Δημόσιο μέσω του Ταμείου αυτού, οπότε, χωρίς τις επιδοτήσεις αυτές, το ύψος των τελών για τη χρήση της υποδομής θα ήταν πολλαπλάσιο του σημερινού.

48 Το Βασίλειο της Ισπανίας υποστηρίζει ότι δεν είναι εύλογη η μείωση του ύψους των τελών προσβάσεως άνευ προηγούμενου εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου και, ως εκ τούτου, μειώσεως του κόστους συντηρήσεως.

49 Το εν λόγω κράτος μέλος διατείνεται εξάλλου ότι τα μέτρα για τη μείωση του κόστους πρέπει να τίθενται σε εφαρμογή στο πλαίσιο του σκοπού που διαλαμβάνεται στο άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14, κατά το οποίο οι λογαριασμοί του διαχειριστή υποδομής πρέπει να ισοσκελίζονται άνευ κρατικής χρηματοδοτήσεως.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

50 Από το άρθρο 6, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14 προκύπτει ότι ο διαχειριστής της υποδομής, τηρώντας βεβαίως τις απαιτήσεις ασφάλειας και διατηρώντας και βελτιώνοντας την ποιότητα της υπηρεσίας υποδομής, ενθαρρύνεται με την παροχή κινήτρων να μειώσει το κόστος για την παραχώρηση της υποδομής και το ύψος των τελών προσβάσεως για τη χρήση της.

51 Το άρθρο 6, παράγραφος 3, της εν λόγω οδηγίας προβλέπει ότι η υποχρέωση που απορρέει από την παράγραφο 2 του άρθρου αυτού πρέπει να εκπληρωθεί είτε στο πλαίσιο συμβάσεως πολυετούς ισχύος, η οποία συνάπτεται μεταξύ του διαχειριστή της υποδομής και της αρμόδιας αρχής και προβλέπει την κρατική χρηματοδότηση, είτε με τη θέσπιση των κατάλληλων κανονιστικών μέτρων τα οποία προβλέπουν τις αναγκαίες αρμοδιότητες.

52 Όσον αφορά, εν προκειμένω, το επιχείρημα της Τσεχικής Δημοκρατίας το οποίο αντλείται από τη φθορά των σιδηροδρομικών υποδομών, αρκεί η διαπίστωση ότι, μολονότι βεβαίως τα κράτη μέλη οφείλουν, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 6, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14, να λαμβάνουν υπόψη την κατάσταση στην οποία βρίσκονται οι υποδομές αυτές, στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 6, παράγραφοι 2 και 3, της οδηγίας αυτής, εντούτοις υποχρεούνται επίσης είτε να μεριμνούν για τη σύναψη συμβάσεων πολυετούς ισχύος με αντικείμενο τη χρηματοδότηση οι οποίες προβλέπουν την παροχή κινήτρων είτε να θεσπίζουν προς τούτο το αναγκαίο ρυθμιστικό πλαίσιο.

53 Συγκεκριμένα, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 54 των προτάσεών του, η φθορά των υποδομών δεν αποκλείει τη λήψη μέτρων με σκοπό να διασφαλισθεί ότι, αφενός, το κόστος της διαχειρίσεως υποδομής είναι αντίστοιχο του κόστους αποτελεσματικά διαχειριζομένης υποδομής και ότι, αφετέρου, το εν λόγω κόστος δεν περιλαμβάνει περιττά έξοδα οφειλόμενα σε κακή οργάνωση ή διαχείριση εκ μέρους του διαχειριστή της υποδομής.

54 Πρέπει, πάντως, να διευκρινισθεί συναφώς ότι η επιλογή των κινήτρων που πρέπει να παρασχεθούν και, ειδικότερα, οι συγκεκριμένοι σκοποί που επιδιώκουν μέσω αυτών τα κράτη μέλη πρέπει να είναι συμβατοί με τις απαιτήσεις ασφαλείας και το επίπεδο ποιότητας εξυπηρετήσεως της σιδηροδρομικής υποδομής, σύμφωνα με τα όσα προβλέπει το άρθρο 6, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14.

55 Επιβάλλεται, εξάλλου, η διαπίστωση ότι η κρατική χρηματοδότηση προς τον διαχειριστή της υποδομής, την οποία επικαλείται η Τσεχική Δημοκρατία, μολονότι ενδέχεται βεβαίως να συνεπάγεται μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του ύψους των τελών προσβάσεως, δεν αποτελεί εντούτοις αφεαυτής παροχή κινήτρου προς τον διαχειριστή αυτόν, καθόσον η χρηματοδότηση αυτή δεν προϋποθέτει καμία εκ μέρους του δέσμευση.

56 Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να διαπιστωθεί ότι η Τσεχική Δημοκρατία, μη παρέχοντας στους διαχειριστές κίνητρα για τη μείωση του κόστους παροχής της σιδηροδρομικής υποδομής και του ύψους των τελών προσβάσεως στην εν λόγω υποδομή, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 6, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14.

Επί της τρίτης αιτιάσεως, η οποία αντλείται από παραβίαση της έννοιας του «κόστους που συναρτάται άμεσα με την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών», κατά το άρθρο 7, παράγραφος 3, της οδηγίας 2001/14

Επιχειρήματα των διαδίκων

57 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι στην Τσεχική Δημοκρατία τα τέλη που εισπράττονται για τη δέσμη ελάχιστων παροχών και την τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών δεν είναι ίσα με το κόστος που συναρτάται άμεσα με την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών, κατά παράβαση όσων προβλέπει το άρθρο 7, παράγραφος 3, της οδηγίας 2001/14.

58 Κατά το θεσμικό όργανο αυτό, η έννοια του «κόστους που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης σιδηροδρομικών υπηρεσιών», κατά τη διάταξη αυτή, παραπέμπει στην έννοια του «οριακού κόστους». Η Επιτροπή διατείνεται ότι η δεύτερη αυτή έννοια δηλώνει αποκλειστικώς τις δαπάνες που προκαλεί η πραγματική κυκλοφορία συρμών και όχι τις πάγιες δαπάνες, δεδομένου ότι οι τελευταίες δεν εξαρτώνται από την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

59 Η Τσεχική Δημοκρατία αντιτείνει ότι, καθόσον ούτε η οδηγία 2001/14 ούτε κάποια άλλη διάταξη του δικαίου της Ένωσης απαριθμεί τα έξοδα που ενδέχεται να περιλαμβάνονται στην έννοια του «κόστους που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης σιδηροδρομικής υπηρεσίας», πρέπει να διακριβωθεί, όσον αφορά τον χαρακτηρισμό του κόστους αυτού, εάν είναι δυνατό να αποδειχθεί η ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας του οικείου κόστους με την εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υπηρεσίας, δηλαδή εάν τα έξοδα αυτά όντως πραγματοποιήθηκαν για την εκμετάλλευση της

υπηρεσίας αυτής. Κατά συνέπεια, εμπίπτουν στην έννοια αυτή όλα τα έξοδα που συνδέονται άμεσα με δραστηριότητα ή με αντικείμενο ελλείψει του οποίου ή της οποίας θα ήταν αδύνατη η κυκλοφορία του συρμού στις σιδηροδρομικές γραμμές.

60 Το καθού κράτος μέλος διευκρινίζει ότι, στην Τσεχική Δημοκρατία, η διαδικασία καθορισμού, εκ μέρους του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, του ύψους των τελών, βάσει του άρθρου 34c του νόμου περί σιδηροδρόμων, σε συνδυασμό με την αριθ. 57822/10-OŘ δήλωση του σιδηροδρομικού δικτύου, όσον αφορά τα δρομολόγια της περιόδου 2010/2011 (στο εξής: δήλωση 2010/2011), την οποία εξέδωσε ο εν λόγω διαχειριστής βάσει της διατάξεως αυτής, διασφαλίζει ότι το ποσό αυτό καθορίζεται λαμβανομένων υπόψη μόνον των εξόδων που συναρτώνται άμεσα με την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Για να καθορισθεί εάν κάποια δαπάνη ή ορισμένη κατηγορία δαπανών συναρτάται άμεσα με την παροχή σιδηροδρομικής υπηρεσίας, πρέπει να εξετασθεί αν η δαπάνη αυτή ή η κατηγορία αυτή δαπανών οφείλεται στην εκμετάλλευση συγκεκριμένης σιδηροδρομικής μεταφοράς.

61 Η Τσεχική Δημοκρατία, στηριζόμενη σε γνωμοδότηση της Ενώσεως των Ευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων και Διαχειριστριών Υποδομής (CER), η οποία εκδόθηκε τον Μάιο του 2011 σχετικά με την πρώτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους, υποστηρίζει ειδικότερα ότι οι δαπάνες για τον προγραμματισμό, την κατανομή των σιδηροδρομικών διαδρομών, τη διαχείριση της κυκλοφορίας, την αποστολή και τη σηματοδότηση κινήσεως συρμών πρέπει να περιλαμβάνονται στην κατηγορία του κόστους που συναρτάται άμεσα με την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

62 Κατά το άρθρο 7, παράγραφος 3, της οδηγίας 2001/14, τα τέλη που εισπράττονται για τη δέσμη ελάχιστων παροχών και την τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών πρέπει να είναι ίσα με το κόστος που συναρτάται άμεσα με την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών, με την επιφύλαξη των διατάξεων των παραγράφων 4 ή 5 του άρθρου 7 ή του άρθρου 8 της οδηγίας αυτής.

63 Κατά την Επιτροπή, το «κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης σιδηροδρομικών υπηρεσιών», κατά το άρθρο 7, παράγραφος 3, της οδηγίας 2001/14, νοείται ως το οριακό κόστος που συναρτάται με την πραγματική εκμετάλλευση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Η Επιτροπή διευκρίνισε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ότι τούτο αντιστοιχεί κυρίως στις δαπάνες λόγω της φθοράς που υφίστανται οι σιδηροτροχιές εξαιτίας της κυκλοφορίας των συρμών. Κατά την Τσεχική Δημοκρατία, αντιθέτως, τα έξοδα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για να υπολογισθεί το ύψος των τελών είναι αυτά για τα οποία μπορεί να αποδειχθεί άμεση αιτιώδης συνάφεια με την εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υπηρεσίας, δηλαδή οι αναγκαίες δαπάνες που καταβάλλονται για την εκμετάλλευση της υπηρεσίας αυτής.

64 Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η οδηγία 2001/14 ουδόλως περιέχει ορισμό της έννοιας του «κόστους που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτελέσεως των σιδηροδρομικών υπηρεσιών» και ότι καμία διάταξη του δικαίου της Ένωσης δεν καθορίζει επακριβώς τις δαπάνες που εμπίπτουν (ή αυτές που δεν εμπίπτουν) στην έννοια αυτή.

65 Δεδομένου, εξάλλου, ότι πρόκειται για έννοια της οικονομικής επιστήμης της οποίας η εφαρμογή εγείρει σημαντικές πρακτικές δυσχέρειες, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 75 των προτάσεών του, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, στην παρούσα κατάσταση του δικαίου της Ένωσης, τα κράτη μέλη διαθέτουν ορισμένο περιθώριο εκτιμήσεως ως προς τη μεταφορά στην εσωτερική έννομη τάξη και την εφαρμογή της έννοιας αυτής στο εσωτερικό δίκαιο.

66 Ως εκ τούτου, εν προκειμένω πρέπει να διακριβωθεί αν βάσει της επίμαχης τσεχικής νομοθεσίας επιτρέπεται να περιλαμβάνονται στον υπολογισμό των τελών που εισπράττονται για τη δέσμη ελάχιστων παροχών και την τροχαία πρόσβαση στις σιδηροδρομικές υποδομές στοιχεία τα οποία προδήλως δεν συναρτώνται άμεσα με την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

67 Κατά την Επιτροπή, από την απόφαση αριθ. 501/2005, περί καθορισμού των εξόδων τα οποία φέρει ο διαχειριστής των σιδηροδρομικών γραμμών και τα οποία σχετίζονται με την εκμετάλλευση και τη λειτουργία, τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων (vyhláška č. 501/2005 Sb., o vymezení nákladů provozovatele dráhy spojených s provozováním a zajišťováním provozuschopnosti, modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty), της 8ης Δεκεμβρίου 2005 (στο εξής: απόφαση αριθ. 501/2005) προκύπτει ότι τα γενικά έξοδα συμπεριλαμβάνονται στον υπολογισμό των τελών. Η Επιτροπή υποστηρίζει επίσης ότι το ύψος των τελών στην Τσεχική Δημοκρατία καθορίζεται βάσει «προτύπου χωρητικότητας» που χρησιμοποιείται για την κατανομή των δαπανών. Η Επιτροπή διατείνεται, όμως, ότι τα κράτη μέλη δεν πρέπει να υπολογίζουν κατ' αυτόν τον τρόπο το κόστος που συναρτάται άμεσα με την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών, δεδομένου ότι το κόστος αυτό διαφοροποιείται αναλόγως της πραγματικής εκμεταλλεύσεως.

68 Η Τσεχική Δημοκρατία, αντιθέτως, υποστηρίζει ότι η απόφαση αριθ. 501/2005 αφορά αποκλειστικά τον καθορισμό των εξόδων στα οποία υποβλήθηκε ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής πριν την 1η Ιουλίου 2008 και ότι η πράξη αυτή δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση τη βάση για τον καθορισμό των τελών χρήσεως της εν λόγω υποδομής. Επομένως, χωρίς να αμφισβητεί ότι τα γενικά έξοδα περιλαμβάνονταν, κατ' εφαρμογή της αποφάσεως αυτής, στον υπολογισμό των εξόδων στα οποία υποβλήθηκε ο διαχειριστής της υποδομής, η Τσεχική Δημοκρατία επισημαίνει, πάντως, ότι τα έξοδα αυτά δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό των τελών τα οποία αφορά το άρθρο 7, παράγραφος 3, της οδηγίας 2001/14. Αυτό το κράτος μέλος διατείνεται επίσης ότι το πρότυπο περί δυνατότητας κατανομής των δαπανών δεν χρησιμοποιείται για να καθορισθεί άμεσα το ύψος των τελών, αλλά αποτελεί απλώς μία από τις παραμέτρους υπολογισμού της ανώτατης τιμής για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής από συγκεκριμένο συρμό σε ορισμένο τμήμα του δικτύου.

69 Κατά την Τσεχική Δημοκρατία, η διαδικασία καθορισμού του ύψους των τελών προκύπτει από το άρθρο 34c του νόμου περί σιδηροδρόμων, σε συνδυασμό με τη δήλωση του δικτύου για τα έτη 2010/2011, κατά την οποία το ποσό αυτό εξαρτάται από το είδος του συρμού, το βάρος του και την απόσταση που διανύει. Η μέθοδος υπολογισμού του τιμήματος για τη χρήση της υπηρεσίας μεταφοράς λαμβάνει επίσης υπόψη τις ειδικές διατάξεις και το πλαίσιο χρεώσεως, όπως καθορίζονται από τον ρυθμιστικό φορέα, τις δαπάνες που σχετίζονται με την εκμετάλλευση της υπηρεσίας, εκφραζόμενες σε χιλιόμετρα προς συρμό, τις δαπάνες που συναρτώνται άμεσα με τη λειτουργία της υπηρεσίας και οφείλονται πράγματι στην εκμετάλλευση της υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς, εκφραζόμενες σε μικτούς τόνους ανά χιλιόμετρο, καθώς και τις επιπλέον δαπάνες που συνδέονται άμεσα με τη χρήση της υπηρεσίας μεταφοράς.

70 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, στο πλαίσιο διαδικασίας λόγω παραβάσεως, βάσει του άρθρου 258 ΣΛΕΕ, απόκειται στην Επιτροπή να αποδείξει την ύπαρξη της προβαλλομένης παραβάσεως. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή οφείλει να προσκομίσει στο Δικαστήριο τα αναγκαία στοιχεία για τη διακρίβωση της παραβάσεως, χωρίς να μπορεί να επικαλεσθεί οποιοδήποτε τεκμήριο (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 28ης Φεβρουαρίου 2013, C-555/10, Επιτροπή κατά Αυστρίας, σκέψη 62, και C-556/10, Επιτροπή κατά Γερμανίας, σκέψη 66 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

71 Εν προκειμένω, όμως, η Τσεχική Δημοκρατία αμφισβητεί ότι τα τέλη χρήσεως της υποδομής καθορίζονται βάσει της αποφάσεως αριθ. 501/2005 και του προτύπου περί δυνατότητας κατανομής των δαπανών, ενώ η Επιτροπή δεν κατόρθωσε να αποδείξει ότι η σχετική αιτίασή της είναι βάσιμη.

72 Κατά τα λοιπά, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το τσεχικό νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο και ειδικότερα η δήλωση για τα έτη 2010/2011 περιλαμβάνει τα στοιχεία τα οποία καθιστούν δυνατό στον διαχειριστή της υποδομής να καθορίζει (και στον ρυθμιστικό φορέα να ελέγχει) το ύψος των τελών σύμφωνα με την προϋπόθεση του άρθρου 7, παράγραφος 3, της οδηγίας 2001/14. Όσον αφορά τη συγκεκριμένη εφαρμογή των εν λόγω στοιχείων, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Επιτροπή δεν παρέθεσε συγκεκριμένα παραδείγματα τελών προσβάσεως που καθορίσθηκαν στην Τσεχική Δημοκρατία κατά τρόπο αντίθετο προς την προϋπόθεση αυτή. Κατά τη νομολογία, όμως, που υπομνήσθηκε στη σκέψη 70 της παρούσας αποφάσεως, η Επιτροπή δεν μπορεί να επικαλεσθεί συναφώς οποιοδήποτε τεκμήριο.

73 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η τρίτη αιτίαση που προβάλλει η Επιτροπή προς στήριξη της προσφυγής της είναι αβάσιμη.

Επί της τετάρτης αιτιάσεως, η οποία αντλείται από έλλειψη συστήματος για τη βελτίωση των επιδόσεων

Επιχειρήματα των διαδίκων

74 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η Τσεχική Δημοκρατία, παραλείποντας να καθιερώσει σύστημα βελτιώσεως των επιδόσεων δυνάμενο να παρακινήσει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον διαχειριστή της υποδομής να μειώσουν στο ελάχιστο τη διατάραξη του σιδηροδρομικού δικτύου και να βελτιώσουν τις επιδόσεις του, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 11, παράγραφοι 1 και 2, της οδηγίας 2001/14.

75 Η Τσεχική Δημοκρατία διατείνεται, καταρχάς, ότι, λαμβανομένου υπόψη του βαθμού εναρμονίσεως σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι είναι ανεπαρκές το σύστημα βελτιώσεως των επιδόσεων που καθιερώνεται με τη δήλωση δικτύου για τα έτη 2010/2011, η οποία έχει ως νομική βάση το άρθρο 34c του νόμου περί σιδηροδρόμων.

76 Το κράτος μέλος αυτό προσθέτει, εν συνεχεία, ότι το άρθρο 51, παράγραφοι 1 έως 4 και 6 έως 8, του νόμου περί σιδηροδρόμων προβλέπει την επιβολή προστίμων είτε σε περίπτωση μη τηρήσεως των υποχρεώσεων που σκοπούν στη διασφάλιση της εκμεταλλεύσεως του δικτύου είτε ελλείψει μέτρων για την αντιμετώπιση της διαταράξεως του δικτύου αυτού.

77 Τέλος, με το υπόμνημά της ανταπαντήσεως, η Τσεχική Δημοκρατία επισημαίνει ότι το άρθρο 34c, παράγραφος 2, στοιχείο k, του νόμου περί σιδηροδρόμων, όπως τροποποιήθηκε με τον νόμο αριθ. 134/2011 (zákon č. 134/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb.), της 3ης Μαΐου 2011, προβλέπει πλέον ότι η δήλωση δικτύου πρέπει να περιλαμβάνει «καθορισμό του συστήματος χρηματοοικονομικών κινήτρων προς την αρχή κατανομής και τον μεταφορέα προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η διατάραξη και να αυξηθεί η διαπεραστικότητα του δικτύου, με σκοπό τη διαπραγμάτευση συμβάσεως εκμεταλλεύσεως της σιδηροδρομικής υπηρεσίας· το σύστημα μπορεί να περιλαμβάνει πρόστιμα και αποζημιώσεις».

78 Το Βασίλειο της Ισπανίας διατείνεται ότι πρέπει να αναλύεται κάθε συγκεκριμένο μέτρο και να εξετάζεται εάν, ως προς το σύνολο του συστήματος χρεώσεως για τη χρήση σιδηροδρομικών υποδομών, τα μέτρα αυτά είναι αποτελεσματικά όσον αφορά την ελαχιστοποίηση της διαταράξεως και τη βελτίωση της λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου, στοιχείο που αποτελεί σκοπό της οδηγίας 2001/14.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

79 Κατά το άρθρο 11, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14, τα συστήματα χρεώσεως για τη χρήση της υποδομής παρέχουν κίνητρα στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον διαχειριστή της υποδομής για την ελαχιστοποίηση της διαταράξεως του σιδηροδρομικού δικτύου και τη βελτίωση των επιδόσεών του. Κατά την ιδία αυτή διάταξη, το σύστημα αυτό μπορεί να περιλαμβάνει κυρώσεις, αποζημιώσεις και πριμοδοτήσεις.

80 Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι, αφενός, τα κράτη μέλη πρέπει να περιλαμβάνουν στα συστήματα χρεώσεως της υποδομής σύστημα βελτιώσεως των επιδόσεων ως κίνητρο τόσο για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όσο και για τον διαχειριστή της υποδομής να βελτιώσουν τις επιδόσεις του δικτύου. Αφετέρου, όσον αφορά το είδος των κινήτρων που μπορούν να παρέχουν, τα κράτη μέλη διατηρούν την ελευθερία επιλογής των συγκεκριμένων μέτρων που θα αποτελούν μέρος του εν λόγω συστήματος, υπό την προϋπόθεση ότι τα μέτρα αυτά θα συνιστούν σύνολο χαρακτηριζόμενο από συνοχή και διαφάνεια το οποίο θα μπορεί να χαρακτηρισθεί ως «σύστημα βελτιώσεως των επιδόσεων» (προμνημονευθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Ισπανίας, σκέψη 64).

81 Εν προκειμένω, όμως, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι οι νομοθετικές και συμβατικές διατάξεις που επικαλείται η Τσεχική Δημοκρατία αποτελούν τέτοιο σύνολο.

82 Όσον αφορά, καταρχάς, το άρθρο 34c του νόμου περί σιδηροδρόμων, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι δεν περιέχει καμία διάταξη προβλέπουσα ότι η δήλωση δικτύου θα περιλαμβάνει σύστημα βελτιώσεως των επιδόσεων. Όσον αφορά τη δήλωση δικτύου για τα έτη 2010/2011, πρέπει να επισημανθεί ότι, κατά το σημείο της 6.4, ο διαχειριστής της υποδομής δέχεται ενδεχόμενο αίτημα μεταφορέα για την πρόβλεψη οικονομικής αποζημιώσεως με τη μορφή αμοιβαίων συμβατικών ποινικών ρητρών, των οποίων οι αρχές πρέπει να καθορίζονται βάσει συμβάσεως. Ως εκ τούτου, ακόμη κι αν γίνει δεκτό ότι είχε τεθεί σε εφαρμογή κατά την εκπνοή της προθεσμίας που τάχθηκε με την αιτιολογημένη γνώμη, το καθεστώς αυτό, του οποίου η εφαρμογή επαφίεται στην επιλογή των συμβαλλομένων μερών, έχει χαρακτήρα ενδοτικού απλώς δικαίου και δεν μπορεί, επομένως, να γίνει δεκτό ότι συνιστά πλήρη και προσήκουσα εφαρμογή του άρθρου 11 της οδηγίας 2001/14.

83 Όσον αφορά, εν συνεχεία, το άρθρο 51, παράγραφοι 1 έως 4 και 6 έως 8, του νόμου περί σιδηροδρόμων, το οποίο μνημόνευσε η Τσεχική Δημοκρατία στο υπόμνημά της ανταπαντήσεως, πρέπει να επισημανθεί ότι δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι με το άρθρο αυτό καθιερώνεται σύστημα βελτιώσεως των επιδόσεων στο πλαίσιο του συστήματος χρεώσεως για τη χρήση της υποδομής, κατά την έννοια του άρθρου 11 της οδηγίας 2001/14, δεδομένου ότι το άρθρο αυτό απλώς προβλέπει την επιβολή προστίμων, είτε σε περίπτωση μη τηρήσεως των υποχρεώσεων που σκοπούν στη διασφάλιση της εκμεταλλεύσεως του δικτύου είτε ελλείψει μέτρων για την αντιμετώπιση της διαταράξεως του δικτύου αυτού.

84 Τέλος, όσον αφορά το άρθρο 2 του νόμου περί Δημοσίου Ταμείου Υποδομών Μεταφορών, δεδομένου ότι απλώς προβλέπει την παροχή χρηματοοικονομικών μέσων με σκοπό τη συντήρηση ή τη βελτίωση των σιδηροδρομικών υποδομών, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι με τη διάταξη αυτή καθιερώνεται σύστημα δυνάμενο να ενθαρρύνει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον διαχειριστή της υποδομής να βελτιώσουν τις επιδόσεις του δικτύου.

85 Κατά τα λοιπά, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, η ύπαρξη παραβάσεως πρέπει να εκτιμάται σε συνάρτηση με την κατάσταση του κράτους μέλους κατά τη λήξη της ταχθείσας με την αιτιολογημένη γνώμη προθεσμίας και ότι οι επελθούσες στη συνέχεια μεταβολές δεν λαμβάνονται υπόψη από το Δικαστήριο (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 8ης Νοεμβρίου 2012, C-528/10, Επιτροπή κατά Ελλάδας, σκέψη 26, και, σχετικώς, απόφαση της 28ης Φεβρουαρίου 2013, C-473/10, Επιτροπή κατά Ουγγαρίας, σκέψη 96).

86 Ως εκ τούτου, καθόσον ο νόμος αριθ. 134/2011 της 3ης Μαΐου 2011 θεσπίσθηκε μετά την εκπνοή της προθεσμίας που έταξε η Επιτροπή με την αιτιολογημένη γνώμη της 9ης Οκτωβρίου 2009, ο νόμος αυτός με σκοπό την τροποποίηση του υφιστάμενου νομικού πλαισίου δεν πρέπει να ληφθεί υπόψη στο πλαίσιο του εκ μέρους του Δικαστηρίου ελέγχου του βάσιμου της υπό κρίση προσφυγής λόγω παραβάσεως.

87 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, κατά τον χρόνο εκπνοής της ταχθείσας με την αιτιολογημένη γνώμη προθεσμίας, η Τσεχική Δημοκρατία δεν είχε καθιερώσει σύστημα βελτιώσεως των επιδόσεων δυνάμενο να παρακινήσει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον διαχειριστή της υποδομής να μειώσουν στο ελάχιστο τη διατάραξη του σιδηροδρομικού δικτύου και να βελτιώσουν τις επιδόσεις του, σύμφωνα με όσα επιτάσσει το άρθρο 11 της οδηγίας 2001/14.

88 Ως εκ τούτου, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η τέταρτη αιτίαση που προβάλλει η Επιτροπή προς στήριξη της προσφυγής της είναι βάσιμη.

Επί της πέμπτης αιτιάσεως, η οποία αντλείται από την ύπαρξη διοικητικής προσφυγής κατά των αποφάσεων του ρυθμιστικού φορέα και από την αναρμοδιότητα του δευτέρου να ενεργεί αυτεπαγγέλτως

Επιχειρήματα των διαδίκων

89 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το άρθρο 30, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14 σκοπεί να καταστήσει δυνατό στον ρυθμιστικό φορέα να αποφαίνεται με πλήρη ανεξαρτησία και να λαμβάνει ταχέως και αποτελεσματικώς μέτρα πρόσφορα για τη διόρθωση δυσλειτουργίας στην αγορά. Η Επιτροπή προσθέτει ότι με την παράγραφο 6 του ιδίου αυτού άρθρου δεν εισάγεται δυνατότητα διοικητικού ελέγχου των αποφάσεων του ρυθμιστικού φορέα, αλλά προβλέπεται απλώς η δυνατότητα δικαστικού ελέγχου.

90 Όπως, όμως, συνάγεται από το άρθρο 56, στοιχείο c, του νόμου περί σιδηροδρόμων, οι αποφάσεις του Οργανισμού Σιδηροδρόμων, ο οποίος αποτελεί τον ρυθμιστικό φορέα στην Τσεχική Δημοκρατία, μπορούν να προσβληθούν με διοικητική προσφυγή ενώπιον του Υπουργείου Μεταφορών, αντιθέτως προς ό,τι προβλέπει το άρθρο 30, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14.

91 Η Επιτροπή διατείνεται επίσης ότι το άρθρο 30, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14 έχει την έννοια ότι ο ρυθμιστικός φορέας αποφαίνεται και λαμβάνει μέτρα όσον αφορά όλα τα ζητήματα που διαλαμβάνονται στο άρθρο 30 της εν λόγω οδηγίας και ειδικότερα τα απαριθμούμενα στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου αυτού. Από τις διατάξεις, όμως, του άρθρου 34g του νόμου περί σιδηροδρόμων προκύπτει σαφώς ότι ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων είναι αρμόδιος να εξετάζει, κατόπιν αιτήματος συγκεκριμένου αιτούντος, τη δήλωση σιδηροδρομικού δικτύου, περιλαμβανομένων των κριτηρίων που περιέχει η δήλωση αυτή, και τη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών. Η Επιτροπή συνάγει εξ αυτού ότι ο εν λόγω οργανισμός δεν είναι αρμόδιος να λαμβάνει αποφάσεις και μέτρα διορθωτικού χαρακτήρα επί όλων των ζητημάτων που διαλαμβάνονται στο άρθρο 30, παράγραφοι 2 και 3, της οδηγίας 2001/14, όπως είναι, για παράδειγμα, το ύψος ή η διάρθρωση των τελών για τη χρήση υποδομών τα οποία υποχρεούται ή ενδέχεται να υποχρεωθεί να καταβάλει ο, κατά το άρθρο 2, στοιχείο β′, της οδηγίας αυτής, αιτών, όπως προβλέπει το άρθρο 30, παράγραφος 2, στοιχείο ε′, της εν λόγω οδηγίας.

92 Τέλος, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το άρθρο 30, παράγραφος 3, της οδηγίας 2001/14 επιτάσσει, όσον αφορά τα ζητήματα που διαλαμβάνονται στη διάταξη αυτή, να ενεργεί αυτεπαγγέλτως ο ρυθμιστικός φορέας, ενώ το άρθρο 34g του νόμου περί σιδηροδρόμων προβλέπει ότι ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων ενεργεί μόνον κατόπιν αιτήσεως συγκεκριμένου αιτούντος.

93 Η Τσεχική Δημοκρατία αντιτείνει, πρώτον, ότι η οδηγία 2001/14 δεν αποκλείει το ενδεχόμενο οι αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα να υπόκεινται υποχρεωτικώς, πριν την ενδεχόμενη εξέτασή τους από δικαστήριο, στον έλεγχο άλλου ανεξάρτητου οργάνου της εκτελεστικής εξουσίας.

94 Ειδικότερα, από το άρθρο 30, παράγραφος 6, της οδηγίας 2001/14 δεν είναι δυνατό να απορρέουν απαιτήσεις περί της εσωτερικής οργανώσεως της εντός των κρατών μελών διοικητικής διαδικασίας, καθόσον τα κράτη μέλη είναι καταρχήν ελεύθερα όσον αφορά την οργάνωση των κανόνων τους περί διαδικασίας.

95 Όσον αφορά, δεύτερον, την αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα, η Τσεχική Δημοκρατία διατείνεται ότι, στο πλαίσιο διαδικασίας λόγω παραβάσεως, βάσει του άρθρου 258 ΣΛΕΕ, απόκειται στην Επιτροπή να αποδείξει την ύπαρξη της προβαλλομένης παραβάσεως. Στην αιτιολογημένη γνώμη την οποία κοινοποίησε η Επιτροπή, όμως, δεν γίνεται μνεία, πλην του άρθρου 30, παράγραφος 2, στοιχείο ε′, της οδηγίας 2001/14, καμίας άλλης διατάξεως η οποία δεν μεταφέρθηκε προσηκόντως στην εσωτερική έννομη τάξη όσον αφορά το εύρος των αρμοδιοτήτων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων. Συνεπώς, η Τσεχική Δημοκρατία προτείνει να εξετασθεί μόνον το ζήτημα της μεταφοράς στην εσωτερική έννομη τάξη του άρθρου 30, παράγραφος 2, στοιχείο ε′, της οδηγίας 2001/14 ως μοναδικός λόγος της προσφυγής που διατυπώνεται κατά τρόπο επαρκώς ακριβή, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου.

96 Η Τσεχική Δημοκρατία υποστηρίζει συναφώς ότι η αρμοδιότητα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων, όσον αφορά το άρθρο 30, παράγραφος 2, στοιχείο ε′, της οδηγίας 2001/14, καλύπτεται πλήρως από το άρθρο 34g, σε συνδυασμό με το άρθρο 34c, παράγραφος 2, του νόμου περί σιδηροδρόμων. Από τις προμνημονευθείσες διατάξεις προκύπτει πράγματι ότι η αρμοδιότητα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων περιλαμβάνει τον έλεγχο του ύψους των τελών ή της διαρθρώσεως των τελών χρήσεως υποδομών. Κατά την Τσεχική Δημοκρατία, όμως, εφόσον ο ρυθμιστικός φορέας έχει την αναγκαία αρμοδιότητα για τη λήψη μέτρων κατά την έννοια του άρθρου 30, παράγραφος 2, στοιχείο ε′, της οδηγίας 2001/14, τότε έχει λογικώς και την αναγκαία αρμοδιότητα για να κινήσει αυτεπαγγέλτως τη διαδικασία διερευνήσεως στο πλαίσιο κρατικού ελέγχου.

97 Στο υπόμνημά της απαντήσεως, η Επιτροπή διατείνεται ότι από το άρθρο 34g του νόμου περί σιδηροδρόμων προκύπτει σαφώς ότι οι αρμοδιότητες του Οργανισμού Σιδηροδρόμων περιορίζονται στον έλεγχο της δηλώσεως δικτύου και της διαδικασίας κατανομής της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών. Επισημαίνει επίσης ότι, κατ' εφαρμογή της διατάξεως αυτής, ο ως άνω έλεγχος διενεργείται κατόπιν ενστάσεως αιτούντος η οποία υποβάλλεται εντός προθεσμίας δεκαπέντε ημερών από της δημοσιεύσεως της δηλώσεως σιδηροδρομικού δικτύου ή της κοινοποιήσεως της γνωμοδοτήσεως που διαλαμβάνεται στο άρθρο 34e, παράγραφος 4, του νόμου περί σιδηροδρόμων. Ως εκ τούτου, κατά το εν λόγω θεσμικό όργανο, οι αρμοδιότητες του Οργανισμού Σιδηροδρόμων δεν αντιστοιχούν σε αυτές που πρέπει να διαθέτει ο ρυθμιστικός φορέας βάσει του άρθρου 30, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14.

98 Με το υπόμνημά της ανταπαντήσεως, η Τσεχική Δημοκρατία υποστηρίζει ότι οι αιτιάσεις της Επιτροπής, πέραν αυτής περί αρμοδιότητας του ρυθμιστικού φορέα σχετικά με το ύψος των τελών, πρέπει να κριθούν απαράδεκτες. Το καθού κράτος μέλος υποστηρίζει συναφώς ότι, στο δικόγραφο της προσφυγής της, η Επιτροπή οριοθέτησε το αντικείμενο της αιτιάσεως όπως και στην αιτιολογημένη γνώμη, δηλαδή θίγοντας αποκλειστικώς το ζήτημα του εύρους της αρμοδιότητας του Οργανισμού Σιδηροδρόμων όσον αφορά το ύψος των τελών. Αντιθέτως, με το υπόμνημά της απαντήσεως, η Επιτροπή διεύρυνε τις αιτιάσεις περί της μεταφοράς του άρθρου 30, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14 στην τσεχική έννομη τάξη προσθέτοντας πέντε νέες αιτιάσεις, οι οποίες δεν περιλαμβάνονταν ούτε στην αιτιολογημένη γνώμη ούτε στο εισαγωγικό δικόγραφο της προσφυγής, κατά παράβαση του δικαιώματος αυτού του κράτους μέλους σε δίκαιη δίκη.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

– Επί του πρώτου σκέλους της πέμπτης αιτιάσεως

99 Με το πρώτο σκέλος της πέμπτης αιτιάσεως, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, βάσει του άρθρου 56 του νόμου περί σιδηροδρόμων, οι αποφάσεις του Οργανισμού Σιδηροδρόμων υπόκεινται σε προσφυγή ενώπιον του Υπουργείου Μεταφορών. Μια τέτοια, όμως, προηγούμενη διοικητική προσφυγή αντιβαίνει στο άρθρο 30, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14.

100 Η Τσεχική Δημοκρατία υποστηρίζει αντιθέτως ότι η οδηγία 2001/14, ερμηνευόμενη με γνώμονα την αρχή της διαδικαστικής αυτονομίας των κρατών μελών, δεν αποκλείει το ενδεχόμενο οι αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα να υπόκεινται υποχρεωτικώς, προ ενδεχομένου δικαστικού ελέγχου, στον έλεγχο ετέρου διοικητικού οργάνου.

101 Συναφώς, επιβάλλεται, καταρχάς, η διαπίστωση ότι το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14 δεν προβλέπει, αλλά και δεν αποκλείει ρητώς τη δυνατότητα των κρατών μελών να προβλέπουν τέτοιο προηγούμενο διοικητικό έλεγχο.

102 Εν συνεχεία, πρέπει να υπομνησθεί ότι, βάσει του άρθρου 30, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής, τα κράτη μέλη υπέχουν την υποχρέωση να προβούν στη σύσταση ρυθμιστικού φορέα, ο οποίος μπορεί να είναι, μεταξύ άλλων, το αρμόδιο για ζητήματα μεταφορών υπουργείο.

103 Τέλος, κατά την παράγραφο 6 του εν λόγω άρθρου, οι αποφάσεις που λαμβάνει ο ρυθμιστικός φορέας κατ' εφαρμογή της παραγράφου 5 του ιδίου αυτού άρθρου πρέπει να υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο.

104 Από την όλη οικονομία των προμνημονευθεισών διατάξεων προκύπτει ότι το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14 έχει την έννοια ότι οι διοικητικές αποφάσεις που λαμβάνει ο ρυθμιστικός φορέας υπόκεινται μόνο σε δικαστικό έλεγχο.

105 Ως εκ τούτου, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το πρώτο σκέλος της πέμπτης αιτιάσεως είναι βάσιμο.

– Επί του δευτέρου σκέλους της πέμπτης αιτιάσεως

106 Με το δεύτερο σκέλος της πέμπτης αιτιάσεως της προσφυγής της, η Επιτροπή προσάπτει στην Τσεχική Δημοκρατία ότι δεν ανέθεσε στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων όλες τις αρμοδιότητες που πρέπει να διαθέτει ένας τέτοιος ρυθμιστικός φορέας βάσει του άρθρου 30, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14.

107 Κατά την Τσεχική Δημοκρατία, οι αιτιάσεις της Επιτροπής πέραν αυτής που αφορά την αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα ως προς το ύψος των τελών, πρέπει να κριθούν απαράδεκτες.

108 Συναφώς, πρέπει να επισημανθεί ότι από το άρθρο 120, στοιχείο γ', του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου και από τη σχετική με τη διάταξη αυτή νομολογία προκύπτει ότι με κάθε εισαγωγικό δικόγραφο πρέπει να προσδιορίζεται σαφώς και επακριβώς το αντικείμενο της διαφοράς καθώς και να παρατίθενται συνοπτικά τα προβαλλόμενα επιχειρήματα, έτσι ώστε να καθίσταται δυνατό στον καθού να προετοιμάσει την άμυνά του και στο Δικαστήριο να ασκήσει τον έλεγχό του. Ως εκ τούτου, τα ουσιώδη πραγματικά και νομικά στοιχεία επί των οποίων στηρίζεται προσφυγή πρέπει να προκύπτουν κατά τρόπο εύλογο και κατανοητό από το ίδιο το κείμενο του δικογράφου της προσφυγής, τα δε αιτήματα που περιλαμβάνει το δικόγραφο αυτό πρέπει να είναι διατυπωμένα κατά τρόπο μη διφορούμενο, ούτως ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος είτε να αποφανθεί το Δικαστήριο ultra petita είτε να παραλείψει να αποφανθεί επί κάποιας αιτιάσεως (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 16ης Ιουλίου

2009, C-165/08, Επιτροπή κατά Πολωνίας, Συλλογή 2009, σ. I-6843, σκέψη 42, και της 14ης Ιανουαρίου 2010, C-343/08, Επιτροπή κατά Τσεχικής Δημοκρατίας, Συλλογή 2010, σ. I-275, σκέψη 26).

109 Το Δικαστήριο έχει επίσης κρίνει ότι, στο πλαίσιο προσφυγής ασκηθείσας δυνάμει του άρθρου 258 ΣΛΕΕ, οι αιτιάσεις πρέπει να εκτίθενται στην προσφυγή κατά τρόπο συνεπή και ακριβή, έτσι ώστε να παρέχουν στο κράτος μέλος και στο Δικαστήριο τη δυνατότητα να αντιληφθούν επακριβώς τη σημασία της προσαπτομένης παραβάσεως του δικαίου της Ένωσης, στοιχείο που συνιστά απαραίτητη προϋπόθεση προκειμένου το μεν εν λόγω κράτος να μπορέσει να προβάλει λυσιτελώς τους αμυντικούς ισχυρισμούς του, το δε Δικαστήριο να διαπιστώσει την ύπαρξη της προβαλλομένης παραβάσεως (βλ., μεταξύ άλλων, προμνημονευθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Πολωνίας, σκέψη 43).

110 Όσον αφορά, εν προκειμένω, τις αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα, η Επιτροπή υποστήριξε, με την προσφυγή της, ότι το άρθρο 30, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14 έχει την έννοια ότι ο φορέας αυτός πρέπει να μπορεί να αποφαίνεται και να λαμβάνει μέτρα επί όλων των ζητημάτων που διαλαμβάνονται στο εν λόγω άρθρο, ιδίως δε επί αυτών που απαριθμούνται στις παραγράφους του 2 και 3.

111 Επιβάλλεται, εντούτοις, η διαπίστωση ότι, στο πλαίσιο των αιτιάσεών του, το θεσμικό όργανο αυτό έθιξε μόνον το ζήτημα της αρμοδιότητας που διαλαμβάνεται στην παράγραφο 2, στοιχείο ε΄, του εν λόγω άρθρου 30, όσον αφορά το ύψος και τη διάρθρωση των τελών χρήσεως, καθώς και την προβαλλόμενη αδυναμία του Οργανισμού Σιδηροδρόμων να ενεργεί αυτεπαγγέλτως.

112 Κατά συνέπεια, το δεύτερο σκέλος της πέμπτης αιτιάσεως είναι παραδεκτό μόνον καθόσον η προβαλλόμενη παράβαση του άρθρου 30, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14 αφορά την αρμοδιότητα που διαλαμβάνεται στην παράγραφο 2, στοιχείο ε΄, του άρθρου αυτού και τη δυνατότητα του ρυθμιστικού φορέα να ενεργεί αυτεπαγγέλτως.

113 Όσον αφορά, πρώτον, τη δυνατότητα του ρυθμιστικού φορέα να ενεργεί αυτεπαγγέλτως, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το άρθρο 34g του νόμου περί σιδηροδρόμων προβλέπει ότι ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων ενεργεί μόνον κατόπιν αιτήσεως αιτούντος, ενώ το άρθρο 30, παράγραφος 3, της οδηγίας 2001/14 επιτάσσει να ενεργεί αυτεπαγγέλτως ο ρυθμιστικός φορέας. Η Επιτροπή στηρίζεται συναφώς σε ερμηνεία του άρθρου 34g του νόμου περί σιδηροδρόμων κατά την οποία, όπως και στην περίπτωση των διαδικασιών οι οποίες διαλαμβάνονται στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου αυτού, το δικαίωμα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων να ενεργεί δυνάμει της παραγράφου 3 του εν λόγω άρθρου προϋποθέτει σχετική αίτηση εκ μέρους αιτούντος [την κατανομή χωρητικότητας], κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο β΄, της οδηγίας 2001/14.

114 Η ερμηνεία αυτή του άρθρου 34g, παράγραφος 3, του νόμου περί σιδηροδρόμων αμφισβητείται πάντως από την Τσεχική Δημοκρατία. Συγκεκριμένα, το καθού κράτος μέλος διατείνεται ότι ο κρατικός έλεγχος στον τομέα των σιδηροδρόμων ασκείται βάσει του άρθρου 58, παράγραφος 2, του νόμου περί σιδηροδρόμων, κατά το οποίο ο ρυθμιστικός φορέας ελέγχει αν «τηρούνται και εκπληρώνονται στο πλαίσιο της εκμεταλλεύσεως των σιδηροδρόμων και των σιδηροδρομικών μεταφορών οι υποχρεώσεις τις οποίες υπέχει ο κύριος των σιδηροδρόμων, ο διαχειριστής των σιδηροδρόμων και ο μεταφορέας, όπως ο νόμος προβλέπει».

115 Κατά το κράτος μέλος αυτό, η εν λόγω διάταξη, σε συνδυασμό με τον νόμο αριθ. 552/1991, περί κρατικού ελέγχου (zákon č. 552/1991 Sb., o státní kontrole), της 6ης Δεκεμβρίου 1991, όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υπό κρίση υποθέσεως, βάσει του οποίου παρέχεται στους αρμόδιους για την άσκηση του κρατικού ελέγχου φορείς η εξουσία ελέγχου και, ως εκ τούτου, η αρμοδιότητα κινήσεως της διαδικασίας λόγω παραβάσεως, λήψεως διορθωτικών μέτρων ή επιβολής προστίμων λόγω των κατ' αυτόν τον τρόπο διαπιστούμενων διοικητικών παραβάσεων, παρέχει στον ρυθμιστικό φορέα το δικαίωμα να λαμβάνει αυτεπαγγέλτως τις αποφάσεις που διαλαμβάνονται στο άρθρο34g, παράγραφος 3, του νόμου περί σιδηροδρόμων.

116 Πρέπει να υπομνησθεί συναφώς ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, στο πλαίσιο διαδικασίας λόγω παραβάσεως δυνάμει του άρθρου 258 ΣΛΕΕ, απόκειται στην Επιτροπή να αποδείξει την ύπαρξη της προβαλλομένης παραβάσεως. Συνεπώς, στο εν λόγω θεσμικό όργανο απόκειται να προσκομίσει όλα τα αναγκαία αποδεικτικά στοιχεία προκειμένου να παρασχεθεί στο Δικαστήριο η δυνατότητα διακριβώσεως της παραβάσεως αυτής, χωρίς να έχει τη δυνατότητα να στηριχθεί σε οποιοδήποτε τεκμήριο (βλ., μεταξύ άλλων, προμνημονευθείσες αποφάσεις Επιτροπή κατά Αυστρίας, σκέψη 62, και Επιτροπή κατά Γερμανίας, σκέψη 66).

117 Εν προκειμένω, η υποστηριζόμενη από την Επιτροπή ερμηνεία του άρθρου 34g, παράγραφος 3, του νόμου περί σιδηροδρόμων αμφισβητείται από την Τσεχική Δημοκρατία η οποία παραπέμπει σε γενικότερες διατάξεις που συνηγορούν υπέρ της αντίθετης ερμηνείας.

118 Η Επιτροπή, όμως, δεν απέδειξε ότι είναι πεπλανημένη η ερμηνεία της εθνικής νομοθεσίας την οποία υποστηρίζει η Τσεχική Δημοκρατία. Ως εκ τούτου, πρέπει να γίνει δεκτό ότι δεν κατόρθωσε να αποδείξει το βάσιμο της αιτιάσεώς της περί του ότι ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων δεν έχει τη δυνατότητα να ενεργεί αυτεπαγγέλτως.

119 Όσον αφορά, δεύτερον, την αρμοδιότητα που διαλαμβάνεται στο άρθρο 30, παράγραφος 2, στοιχείο ε′, της οδηγίας 2001/14, επισημαίνεται ότι η Τσεχική Δημοκρατία υποστηρίζει, αφενός, ότι, βάσει του άρθρου 34g, παράγραφοι 1 και 3, σε συνδυασμό με το άρθρο 34c, παράγραφος 2, του νόμου περί σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων δύναται, στο πλαίσιο ελέγχου των κριτηρίων που παρατίθενται στη δήλωση δικτύου, να εξετάζει τα στοιχεία σχετικά με τη χρέωση για την κατανομή χωρητικότητας και τον καθορισμό του τιμήματος για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής. Αφετέρου, ο έλεγχος του συγκεκριμένου ύψους του τέλους χρήσεως της υποδομής το οποίο οφείλει να καταβάλει ορισμένη μεταφορική επιχείρηση στηρίζεται στο άρθρο 34g, παράγραφοι 2 και 3, του εν λόγω νόμου. Βάσει των διατάξεων αυτών, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων δύναται να εξετάζει τη διαδικασία κατανομής χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών, της οποίας απαραίτητο στοιχείο είναι, κατά τις ρητές διατάξεις του νόμου, ο καθορισμός του συγκεκριμένου ύψους του τέλους προσβάσεως στην υποδομή.

120 Επιπροσθέτως, κατά την Τσεχική Δημοκρατία, τα κριτήρια της δηλώσεως δικτύου καθορίζονται στο άρθρο 34c, παράγραφος 2, του νόμου περί σιδηροδρόμων. Μεταξύ των κριτηρίων αυτών καταλέγονται, ιδίως, τα στοιχεία περί της χρεώσεως της κατανομής χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και περί του καθορισμού του ύψους των τελών για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής.

121 Όπως ορθώς υποστήριξε η Τσεχική Δημοκρατία, τα στοιχεία περί της χρεώσεως της κατανομής χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και περί του καθορισμού του ύψους των τελών για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής είναι απλώς ένας τρόπος για να δηλώνεται το ύψος των τελών για τη χρήση της υποδομής τα οποία χρεώνονται ή ενδέχεται να χρεωθούν. Επίσης, οι όροι καθορισμού των χρεώσεων που διαλαμβάνονται στο άρθρο 34g του νόμου περί σιδηροδρόμων, των οποίων ο έλεγχος απόκειται στον ρυθμιστικό φορέα, περιλαμβάνουν τη διάρθρωση των τελών χρήσεως της υποδομής.

122 Επομένως, καθόσον ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων έχει την εξουσία λήψεως αποφάσεων σχετικά με την τροποποίηση της δηλώσεως του δικτύου, περιλαμβανομένων των κριτηρίων που θέτει, ή με την κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, ιδίως δε με τους όρους καθορισμού του τιμήματος, οι εθνικές διατάξεις που επικαλείται η Τσεχική Δημοκρατία δεν φαίνονται να είναι, εκ πρώτης όψεως, ανεπαρκείς όσον αφορά τα όσα επιτάσσει το άρθρο 30, παράγραφος 2, στοιχείο ε′, της οδηγίας 2001/14.

123 Κατά τη νομολογία, όμως, η οποία υπομνήσθηκε στη σκέψη 70 της παρούσας αποφάσεως, στο πλαίσιο διαδικασίας για τη διαπίστωση παραβάσεως δυνάμει του άρθρου 258 ΣΛΕΕ, στην Επιτροπή απόκειται να αποδείξει την ύπαρξη της προβαλλομένης παραβάσεως. Συνεπώς, αυτή οφείλει να προσκομίσει όλα

τα αναγκαία αποδεικτικά στοιχεία προκειμένου να παρασχεθεί στο Δικαστήριο η δυνατότητα διακριβώσεως της παραβάσεως αυτής, χωρίς να έχει τη δυνατότητα να στηριχθεί σε οποιοδήποτε τεκμήριο.

124 Εν προκειμένω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι ήταν βάσιμη η αιτίασή της όσον αφορά τις αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα ως προς το ύψος ή τη διάρθρωση των τελών χρήσεως της υποδομής.

125 Κατά τα λοιπά, πρέπει να επισημανθεί ότι η αιτίαση της Επιτροπής περί της προθεσμίας δεκαπέντε ημερών, την οποία προβλέπει το άρθρο 34g του νόμου περί σιδηροδρόμων για την υποβολή ενστάσεως, προβλήθηκε για πρώτη φορά με το υπόμνημά της απαντήσεως. Δεδομένου, όμως, ότι το αντικείμενο προσφυγής που ασκείται βάσει του άρθρου 258 ΣΛΕΕ οριοθετείται κατά την προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία που προβλέπει το άρθρο αυτό, η προσφυγή αυτή πρέπει να στηρίζεται στους ίδιους λόγους και ισχυρισμούς με την αιτιολογημένη γνώμη, οπότε αιτίαση η οποία δεν διατυπώθηκε στην αιτιολογημένη γνώμη δεν μπορεί να προβληθεί παραδεκτώς κατά το στάδιο της ενώπιον του Δικαστηρίου διαδικασίας (βλ. σχετικώς, μεταξύ άλλων, απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 2006, C-305/03, Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου, Συλλογή 2006, σ. I-1213, σκέψη 22 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Ως εκ τούτου, η εν λόγω αιτίαση πρέπει να κριθεί απαράδεκτη.

126 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι η Τσεχική Δημοκρατία, προβλέποντας ότι οι αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα πρέπει να αποτελούν το αντικείμενο προηγούμενης διοικητικής προσφυγής, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 30, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14.

Επί της έκτης αιτιάσεως, η οποία αντλείται από έλλειψη του φορέα που διαλαμβάνεται στο άρθρο 10, παράγραφος 7, της οδηγίας 91/440

Επιχειρήματα των διαδίκων

127 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η Τσεχική Δημοκρατία παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 10, παράγραφος 7, της οδηγίας 91/440, δεδομένου ότι στην Τσεχική Δημοκρατία δεν υφίσταται φορέας όπως ο διαλαμβανόμενος στην εν λόγω διάταξη με σκοπό την εκπλήρωση των προβλεπομένων σε αυτήν καθηκόντων.

128 Κατά την Επιτροπή, από το άρθρο 10, παράγραφος 7, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 91/440 προκύπτει ότι ο έλεγχος του ανταγωνισμού στις αγορές των σιδηροδρομικών υπηρεσιών μπορεί να ανατεθεί είτε στον ρυθμιστικό φορέα που έχει συσταθεί σύμφωνα με το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14 είτε σε οποιονδήποτε άλλο φορέα ο οποίος απολαύει αυτονομίας του ιδίου βαθμού. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις ο οικείος φορέας θα πρέπει να πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 10, παράγραφος 7, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 91/440, δηλαδή θα πρέπει να έχει συσταθεί σύμφωνα με τους κανόνες που προβλέπει το άρθρο 30, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14, να εξετάζει τις ενστάσεις των αιτούντων και να αποφαίνεται, κατόπιν ενστάσεως ή αυτεπαγγέλτως, σχετικά με τα κατάλληλα μέτρα για την εξάλειψη των δυσμενών εξελίξεων στις αγορές.

129 Η Επιτροπή επισημαίνει συναφώς ότι στην Τσεχική Δημοκρατία ο ανταγωνισμός εντός των αγορών παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών ελέγχεται από την Αρχή Ανταγωνισμού, της οποίας οι αρμοδιότητες καθορίζονται βάσει του νόμου περί αρμοδιοτήτων της Αρχής Ανταγωνισμού.

130 Όπως, όμως, προκύπτει από τις διατάξεις της τσεχικής νομοθεσίας, η αρμοδιότητα της προαναφερθείσας αρχής περιορίζεται στα ζητήματα που συνδέονται άμεσα με τον ανταγωνισμό εντός της αγοράς παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Η Επιτροπή συνάγει εξ αυτού ότι η εν λόγω αρχή δεν ασκεί όλα τα καθήκοντα που θα έπρεπε να ασκεί κατ' εφαρμογή του άρθρου 10, παράγραφος 7,

δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 91/440, οπότε δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι αποτελεί φορέα στον οποίο έχουν ανατεθεί τα καθήκοντα που προβλέπονται στη διάταξη αυτή. Η Επιτροπή διατείνεται ιδίως ότι η Αρχή Ανταγωνισμού δεν μπορεί να αποφαίνεται επί οποιασδήποτε ενστάσεως αιτούντων που θεωρούν ότι έτυχαν άδικης μεταχειρίσεως ή ότι υπέστησαν δυσμενή διάκριση ή ζημιώθηκαν καθ' οιονδήποτε άλλο τρόπο και ότι δεν μπορεί να αποφαίνεται, κατόπιν ενστάσεως ή αυτεπαγγέλτως, σχετικά με τα κατάλληλα μέτρα για την εξάλειψη των δυσμενών εξελίξεων στις αγορές παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

131 Η Τσεχική Δημοκρατία υποστηρίζει ότι ο λόγος αυτός πρέπει να κριθεί απαράδεκτος. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή προέβαλε την αιτίαση που αντλείται από παράβαση του άρθρου 10, παράγραφος 7, της οδηγίας 91/440 μόλις κατά το στάδιο της προσφυγής, οπότε στέρησε από το καθού κράτος μέλος τη δυνατότητα να απαντήσει λυσιτελώς στις επικρίσεις αυτές κατά την προ της ασκήσεως της υπό κρίση προσφυγής διαδικασία.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

132 Πρέπει να υπομνησθεί καταρχάς ότι το αντικείμενο της ασκηθείσας δυνάμει του άρθρου 258 ΣΛΕΕ προσφυγής οριοθετείται κατά την προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία που προβλέπει το άρθρο αυτό. Συνεπώς, η προσφυγή της Επιτροπής πρέπει να βασίζεται στις ίδιες αιτιάσεις με αυτές που περιλαμβάνονται στην αιτιολογημένη γνώμη (βλ. απόφαση της 15ης Ιουνίου 2010, C-211/08, Επιτροπή κατά Ισπανίας, Συλλογή 2010, σ. I-5267, σκέψη 33).

133 Εν προκειμένω, πρέπει να επισημανθεί ότι, στην αιτιολογημένη γνώμη της, η Επιτροπή προσάπτει στην Τσεχική Δημοκρατία ότι παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 10, παράγραφος 7, της οδηγίας 91/440, καθόσον οι οδηγίες 91/440 και 2001/14 δεν επιτρέπουν την κατανομή των αρμοδιοτήτων του ρυθμιστικού φορέα που διαλαμβάνονται στην οδηγία αυτή και στο άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14 μεταξύ πλειόνων φορέων. Η Επιτροπή προσάπτει επίσης στην Τσεχική Δημοκρατία ότι η Αρχή Ανταγωνισμού δεν διαθέτει το σύνολο των αρμοδιοτήτων που διαλαμβάνονται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14, όπως είναι η αρμοδιότητα ελέγχου της δηλώσεως δικτύου που καταρτίζει ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής ή η χρέωση, αλλά είναι αρμόδια μόνο για τις συνήθεις παραβάσεις επί θεμάτων ανταγωνισμού.

134 Με την προσφυγή της, όμως, η Επιτροπή προσάπτει στην Τσεχική Δημοκρατία ότι η Αρχή Ανταγωνισμού δεν διαθέτει την απαιτούμενη εξουσία για την άσκηση των καθηκόντων που διαλαμβάνονται στο άρθρο 10, παράγραφος 7, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 91/440.

135 Κατά συνέπεια, η έκτη αιτίαση της Επιτροπής πρέπει να κριθεί απαράδεκτη, καθόσον δεν προβλήθηκε κατά το στάδιο της προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασίας.

136 Λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των ανωτέρω σκέψεων, πρέπει, αφενός, να διαπιστωθεί ότι η Τσεχική Δημοκρατία, μη λαμβάνοντας τα αναγκαία νομοθετικά, κανονιστικά και διοικητικά μέτρα για να συμμορφωθεί προς τα άρθρα 4, παράγραφος 1, 6, παράγραφος 2, 11 και 30, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τις διατάξεις αυτές, και, αφετέρου, να απορριφθεί η προσφυγή της Επιτροπής κατά τα λοιπά.

Επί των δικαστικών εξόδων

137 Δυνάμει του άρθρου 138, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας, σε περίπτωση μερικής ήττας των διαδίκων έκαστος αυτών φέρει τα δικαστικά έξοδά του. Δεδομένου ότι τόσο η Επιτροπή όσο και η Τσεχική Δημοκρατία ηττήθηκαν ως προς ένα ή πλείονα των αιτημάτων τους, πρέπει να αποφασισθεί ότι καθεμία φέρει τα δικαστικά έξοδά της.

138 Κατ' εφαρμογήν του άρθρου 140, παράγραφος 1, του ίδιου αυτού κανονισμού, κατά το οποίο τα κράτη μέλη που έχουν παρέμβει στη δίκη φέρουν τα έξοδά τους, το Βασίλειο της Ισπανίας φέρει τα έξοδά του.

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

1) Η Τσεχική Δημοκρατία, μη λαμβάνοντας τα αναγκαία νομοθετικά, κανονιστικά και διοικητικά μέτρα για να συμμορφωθεί προς τα άρθρα 4, παράγραφος 1, 6, παράγραφος 2, 11 και 30, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τις διατάξεις αυτές.

2) Απορρίπτει κατά τα λοιπά την προσφυγή.

3) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η Τσεχική Δημοκρατία και το Βασίλειο της Ισπανίας φέρουν τα έξοδά τους.

(υπογραφές)