



Υπηρεσία Τύπου και
Πληροφόρησης

Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 49/13

Λουξεμβούργο, 18 Απριλίου 2013

Απόφαση στην υπόθεση C-625/10
Επιτροπή κατά Γαλλίας

Η Γαλλία παρέβη τις υποχρεώσεις που της επέβαλε το δίκαιο της Ένωσης στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών

Στις 29 Δεκεμβρίου 2010 η Επιτροπή άσκησε ενώπιον του Δικαστηρίου προσφυγή κατά της Γαλλίας, ισχυριζόμενη ότι το κράτος μέλος αυτό είχε παραβεί ορισμένες από τις υποχρεώσεις που του επέβαλλε το δίκαιο της Ένωσης στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η υπόθεση αυτή εντάσσεται σε μια σειρά παρόμοιων προσφυγών¹, τις οποίες έχει ασκήσει η Επιτροπή κατά διαφόρων κρατών μελών λόγω της μη τήρησης των υποχρεώσεων που υπέχουν τα κράτη μέλη αυτά από τις οδηγίες που διέπουν τον εν λόγω τομέα.

Η Επιτροπή καταλογίζει στη Γαλλία, πρώτον, ότι το κράτος μέλος αυτό δεν έχει προβλέψει τον διαχωρισμό των φορέων που παρέχουν σιδηροδρομικές υπηρεσίες (που είναι εν προκειμένω η Société nationale des chemins de fer français, SNCF) από τους φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η διαχείριση της υποδομής (τον Réseau ferré de France, RFF), ιδίως όσον αφορά την άσκηση των καθηκόντων που θεωρούνται βασικά και στα οποία περιλαμβάνεται η κατανομή των διαδρομών των συρμών (οδηγία 91/440/ΕΟΚ)². Κατά την Επιτροπή, υπεύθυνη για την κατανομή των συρμών εξακολουθεί να είναι η SNCF, μέσω της Direction des Circulations Ferroviaires (Διεύθυνσης Σιδηροδρομικής Κίνησης, DCF), η οποία κατά τον κρίσιμο χρόνο δεν ήταν ανεξάρτητη από την SNCF. Η Επιτροπή ισχυρίζεται, δεύτερον, ότι δεν έχουν μεταφερθεί πλήρως στη γαλλική νομοθεσία οι απαιτήσεις σχετικά με την καθιέρωση ενός συστήματος βελτίωσης των επιδόσεων ως προς τη χρέωση της πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή. Επιπλέον, η γαλλική νομοθεσία δεν προβλέπει, κατά την Επιτροπή, επαρκή μέτρα ως κίνητρα για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου των τελών πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή (οδηγία 2001/14/ΕΚ)³.

Η Γαλλία θεωρεί ότι, με τη θέσπιση νέας νομοθεσίας το 2011, έχει πλέον ολοκληρώσει τη μεταφορά στην εθνική έννομη τάξη της οδηγίας 91/440, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων.

Το Δικαστήριο όμως, με τη σημερινή απόφασή του, υπενθυμίζει ότι η ύπαρξη της εν λόγω παράβασης πρέπει να εκτιμηθεί σε σχέση με τη γαλλική νομοθεσία που ίσχυε κατά τη λήξη της προθεσμίας που είχε ταχθεί με την αιτιολογημένη γνώμη (δηλαδή στις 9 Δεκεμβρίου 2009) την οποία απέστειλε η Επιτροπή στη Γαλλία κατά τη διαδικασία πριν από την άσκηση της προσφυγής.

¹ Πρόκειται για τις περατωθείσες υποθέσεις [C-528/10](#), Επιτροπή κατά Ελλάδας (8.11.12), [C-557/10](#), Επιτροπή κατά Πορτογαλίας (25.10.12)· για τις περατωθείσες στις 28.2.12 υποθέσεις [C-473/10](#), Επιτροπή κατά Ουγγαρίας, [C-483/10](#), Επιτροπή κατά Ισπανίας, [C-555/10](#), Επιτροπή κατά Αυστρίας, [C-556/10](#), Επιτροπή κατά Γερμανίας (βλ. επίσης Ανακοινωθέν Τύπου αριθ. [20/13](#))· για τη σημερινή απόφαση [C-625/10](#), Επιτροπή κατά Γαλλίας και για τις εκκρεμείς υποθέσεις [C-512/10](#), Επιτροπή κατά Πολωνίας, [C-545/10](#), Επιτροπή κατά Τσεχικής Δημοκρατίας, [C-627/10](#), Επιτροπή κατά Σλοβενίας, [C-369/11](#), Επιτροπή κατά Ιταλίας, [C-412/11](#), Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου.

² Οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 237, σ. 25), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2001/12/ΕΚ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001 (ΕΕ L 75, σ. 1). Τα βασικά καθήκοντα απαριθμούνται στο παράρτημα II της οδηγίας αυτής.

³ Οδηγία 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 καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (ΕΕ L 75, σ. 29), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007 (ΕΕ L 315, σ. 4).

Κατά συνέπεια, οι μεταβολές που επήλθαν στη συνέχεια δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη κατά την εξέταση του βασίμου της προσφυγής.

Επί της ουσίας το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι, κατά την ημερομηνία εκείνη, η γαλλική νομοθεσία δεν ανταποκρινόταν στο κριτήριο για την ανεξαρτησία του καθήκοντος κατανομής των διαδρομών των συρμών.

Το Δικαστήριο υπενθυμίζει συναφώς ότι η οδηγία 91/440 αποτέλεσε το πρώτο βήμα για την ελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών, με σκοπό να διασφαλιστεί η δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην υποδομή του σιδηροδρομικού δικτύου. Για να διασφαλιστεί η πρόσβαση αυτή, η οδηγία 91/440 επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι τα «βασικά καθήκοντα» ανατίθενται αποδεδειγμένα σε φορείς ή επιχειρήσεις που δεν παρέχουν οι ίδιες καμία υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών, ανεξάρτητα από τις προβλεπόμενες οργανωτικές δομές. Ως βασικά καθήκοντα θεωρούνται, κατά την οδηγία 91/440, μεταξύ άλλων, η λήψη αποφάσεων σχετικά με την κατανομή των διαδρομών, η οποία καλύπτει τόσο τον καθορισμό όσο και την εκτίμηση της διαθεσιμότητας των διαδρομών αυτών, καθώς και η κατανομή των επιμέρους διαδρομών των συρμών.

Κατά συνέπεια, η κατάρτιση των τεχνικών μελετών εφαρμογής που είναι αναγκαίες για την εξέταση των αιτήσεων χορήγησης σιδηροδρομικών διαδρομών πριν από τη λήψη απόφασης σχετικά με τις αιτήσεις αυτές και για την κατανομή των διαδρομών την τελευταία στιγμή δεν μπορεί να ανατίθεται σε σιδηροδρομική επιχείρηση, διότι αφενός οι μελέτες αυτές εντάσσονται στον καθορισμό των διαδρομών και στην εκτίμηση της διαθεσιμότητάς τους και αφετέρου η κατανομή των διαδρομών της τελευταίας στιγμής συνιστά κατανομή των επιμέρους διαδρομών των συρμών, κατά την έννοια της οδηγίας 91/440. Τα καθήκοντα αυτά πρέπει συνεπώς να ανατίθενται, σύμφωνα με την οδηγία 2001/14⁴, σε φορέα που να είναι ανεξάρτητος ως προς τη νομική του μορφή, την οργάνωση και τη λήψη των αποφάσεών του. Η DCF όμως, μολονότι τελεί υπό την επίβλεψη του RFF, δεν έχει αυτοτελή νομική προσωπικότητα έναντι της SNCF, στην οποία είναι ενταγμένη, πράγμα που άλλωστε δεν αμφισβήτησε η Γαλλία. Κατά συνέπεια, αφού δεν πληρούται **το κριτήριο για την ανεξαρτησία ως προς τη νομική μορφή**, δεν υπάρχει λόγος να εξεταστούν τα κριτήρια σχετικά με την οργάνωση και τη λήψη αποφάσεων, αφού τα τρία αυτά κριτήρια πρέπει να πληρούνται σωρευτικά.

Ομοίως, το Δικαστήριο αποφαινεται ότι η γαλλική νομοθεσία δεν προβλέπει κανένα σύστημα βελτίωσης των επιδόσεων σύμφωνα με την οδηγία 2001/14.

Από την παραπάνω οδηγία συνάγεται ότι τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να ενσωματώνουν στα συστήματα χρέωσης για την υποδομή ένα σύστημα βελτίωσης των επιδόσεων που να λειτουργεί ως κίνητρο για την εκ μέρους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή της υποδομής βελτίωση των επιδόσεων του δικτύου. Τα κράτη έχουν την υποχρέωση να θεσπίζουν μέτρα που να λειτουργούν ως κίνητρα για τη βελτίωση αυτή, αλλά παραμένουν ελεύθερα να επιλέγουν τα συγκεκριμένα μέτρα, εφόσον αυτά συνιστούν ενιαίο σύνολο που εμφανίζει συνοχή και διαφάνεια και μπορεί να χαρακτηριστεί ως «σύστημα βελτίωσης των επιδόσεων».

Η δήλωση δικτύου για το γαλλικό σιδηροδρομικό δίκτυο, στην οποία περιλαμβάνονται όλα τα αναγκαία στοιχεία για την άσκηση των δικαιωμάτων πρόσβασης στο εν λόγω δίκτυο για το 2011 και το 2012, προβλέπει μια ειδική χρέωση σχετικά με τα τέλη κράτησης των χρονοδιαδρόμων για εμπορευματικές μεταφορές μόνο εφόσον το συνολικό μήκος της διαδρομής υπερβαίνει τα 300 χιλιόμετρα (km) και η ωριαία ταχύτητα του συρμού υπερβαίνει τα 70 km. Η ρύθμιση αυτή δεν αποτελεί συνεπώς ενιαίο σύνολο που να εμφανίζει συνοχή και διαφάνεια και να μπορεί να χαρακτηριστεί όντως ως σύστημα βελτίωσης των επιδόσεων κατά την έννοια της προαναφερθείσας οδηγίας.

⁴ Άρθρο 14, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14/EK.

Ομοίως, οι γενικοί όροι του RFF περιλαμβάνουν μεν διατάξεις για την αποζημίωση του διαχειριστή υποδομής σε περίπτωση μη χρήσης ενός χρονοδιαδρόμου με υπαιτιότητα της σιδηροδρομικής επιχείρησης και για την αποζημίωση της σιδηροδρομικής επιχείρησης κατόπιν κατάργησης χρονοδιαδρόμων από τον διαχειριστή. Όμως, οι διατάξεις αυτές δεν αποτελούν σύστημα βελτίωσης των επιδόσεων, κατά την έννοια της οδηγίας, διότι περιλαμβάνουν απλώς ορισμένες ρήτρες σχετικά με τη γένεση ευθύνης σε περίπτωση ζημίας και προβλέπουν μόνο τις συνέπειες που έχει ως προς την καταβολή αποζημίωσης η κατάργηση χρονοδιαδρόμων από τον RFF.

Τέλος, την ευθύνη για τη δοκιμαστική καθιέρωση ενός ειδικού μηχανισμού βελτίωσης των επιδόσεων, τον οποίο προβλέπει η σύμβαση βελτίωσης των επιδόσεων, έχει μόνο ο RFF. Κατά συνέπεια, η σύμβαση αυτή δεν αποτελεί σύστημα βελτίωσης των επιδόσεων που να παρέχει κίνητρα στον διαχειριστή της υποδομής και στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Επιπλέον, οι διατάξεις της σύμβασης βελτίωσης των επιδόσεων αφορούν μόνο το δίκτυο για τις εμπορευματικές μεταφορές, ενώ η οδηγία προβλέπει ότι οι βασικές αρχές του συστήματος βελτίωσης των επιδόσεων ισχύουν για ολόκληρο το δίκτυο.

ΥΠΟΜΝΗΣΗ: Η προσφυγή λόγω παράβασης, στρεφόμενη κατά κράτους μέλους το οποίο παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το δίκαιο της Ένωσης, μπορεί να ασκηθεί από την Επιτροπή ή από άλλο κράτος μέλος. Αν το Δικαστήριο διαπιστώσει την ύπαρξη παράβασης, το καθού κράτος μέλος πρέπει να συμμορφωθεί με την απόφαση το συντομότερο.

Όταν η Επιτροπή θεωρεί ότι το κράτος μέλος δεν συμμορφώθηκε προς την απόφαση, μπορεί να ασκήσει νέα προσφυγή, ζητώντας την επιβολή χρηματικών κυρώσεων. Πάντως, σε περίπτωση μη ανακοίνωσης στην Επιτροπή των μέτρων για τη μεταφορά μιας οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο, το Δικαστήριο μπορεί, κατόπιν πρότασης της Επιτροπής, να επιβάλει κυρώσεις με την πρώτη του απόφαση.

Ανεπίσημο έγγραφο προοριζόμενο για τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, το οποίο δεν δεσμεύει το Δικαστήριο.

Το [πλήρες κείμενο](#) της απόφασης είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα CURIA από την ημερομηνία της δημοσίευσής της

Επικοινωνία: Estella Cigna-Αγγελίδη ☎ (+352) 4303 2582

Στιγμιότυπα από τη δημοσίευση της αποφάσεως διατίθενται από το "[Europe by Satellite](#)" 📠 (+32) 2 2964106