



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 9ης Νοεμβρίου 2017*

«Προδικαστική παραπομπή – Σιδηροδρομικές μεταφορές – Οδηγία 2001/14/ΕΚ – Τέλη υποδομής – Χρέωση τελών – Εθνικός ρυθμιστικός φορέας ο οποίος ελέγχει αν τα τέλη υποδομής είναι σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία – Σύμβαση χρήσεως υποδομής συναφθείσα μεταξύ, αφενός, διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής και, αφετέρου, σιδηροδρομικής επιχειρήσεως – Αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων – Επιστροφή των τελών χωρίς μεσολάβηση του ως άνω φορέα και εκτός του πλαισίου της διαδικασίας προσφυγής που ασκείται ενώπιόν του – Εθνική ρύθμιση η οποία εξουσιοδοτεί τα πολιτικά δικαστήρια, στις περιπτώσεις που ο καθορισμός του ύψους των τελών δεν έχει γίνει κατά δίκαιη κρίση, να προβαίνουν τα ίδια σε καθορισμό βάσει του κριτηρίου αυτού»

Στην υπόθεση C-489/15,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landgericht Berlin (πρωτοδικείο του Βερολίνου, Γερμανία) με απόφαση της 3ης Σεπτεμβρίου 2015, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 17 Σεπτεμβρίου 2015, στο πλαίσιο της δίκης

CTL Logistics GmbH

κατά

DB Netz AG,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J. L. da Cruz Vilaça, πρόεδρο τμήματος, E. Levits, A. Borg Barthet, M. Berger (εισηγήτρια) και F. Biltgen, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Mengozzi

γραμματέας: K. Malacek, διοικητικός υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 13ης Ιουλίου 2016,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η CTL Logistics GmbH, εκπροσωπούμενη από τον K.-P. Langenkamp, Rechtsanwalt,
- η DB Netz AG, εκπροσωπούμενη από τους M. Kaufmann και T. Schmitt, Rechtsanwälte,
- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους T. Henze και J. Möller,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον W. Mölls και την J. Hottiaux,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 24ης Νοεμβρίου 2016,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 4, παράγραφοι 1 και 5, του άρθρου 6, παράγραφος 1, του άρθρου 8, παράγραφος 1, καθώς και του άρθρου 30, παράγραφοι 1 έως 3, 5 και 6, της οδηγίας 2001/14/EK 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 2001, L 75, σ. 29), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004 (ΕΕ 2004, L 220, σ. 16) (στο εξής: οδηγία 2001/14).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της CTL Logistics GmbH και της DB Netz AG, με αντικείμενο την επιστροφή τελών ακυρώσεως και τροποποιήσεως τα οποία χρεώνονταν στο πλαίσιο της χρήσεως της σιδηροδρομικής υποδομής που διαχειρίζεται η DB Netz.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

- 3 Στις αιτιολογικές σκέψεις 5, 7, 11, 12, 16, 20, 32, 34, 35, 40 και 46 της οδηγίας 2001/14, οι σκοποί τους οποίους επιδιώκει αυτή η οδηγία, σε σχέση με τα τέλη χρήσεως των υποδομών, περιγράφονται ως εξής:

«(5) Για να εξασφαλιστεί διαφάνεια και πρόσβαση χωρίς διακρίσεις στη σιδηροδρομική υποδομή για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όλες οι αναγκαίες πληροφορίες που απαιτούνται για τη χρησιμοποίηση των δικαιωμάτων πρόσβασης πρέπει να δημοσιεύονται σε μια δήλωση δικτύου.

[...]

- (7) Η ενθάρρυνση της βέλτιστης χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής θα οδηγήσει σε ελάττωση του κόστους των μεταφορών για την κοινωνία.

[...]

- (11) 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.

- (12) Εντός του πλαισίου που θέτουν τα κράτη μέλη, τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας θα πρέπει να ενθαρρύνουν τους διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής να βελτιστοποιούν τη χρήση της υποδομής τους.

[...]

- (16) Τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας θα πρέπει να επιτρέπουν τον θεμιτό ανταγωνισμό κατά την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

[...]

(20) Είναι σκόπιμο να αφεθεί κάποιος βαθμός ευελιξίας στους διαχειριστές υποδομών για να επιτραπεί η αποτελεσματικότερη χρησιμοποίηση του δικτύου υποδομής.

[...]

(32) Είναι σημαντικό να ελαχιστοποιηθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που μπορεί να προκύψουν, είτε μεταξύ σιδηροδρομικών υποδομών είτε μεταξύ τρόπων μεταφοράς, λόγω σημαντικών διαφορών των αρχών χρέωσης.

[...]

(34) Οι επενδύσεις σε σιδηροδρομική υποδομή είναι επιθυμητές και τα συστήματα χρέωσης της υποδομής θα πρέπει να παρέχουν κίνητρα για τους διαχειριστές υποδομής, ώστε να πραγματοποιούν κατάλληλες επενδύσεις, όπου αυτό είναι οικονομικά ελκυστικό.

(35) Οποιοδήποτε σύστημα χρέωσης θα δίνει οικονομικές ενδείξεις προς τους χρήστες· είναι σημαντικό οι ενδείξεις προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να είναι συνεπείς και να τις οδηγούν στη λήψη ορθολογικών αποφάσεων.

[...]

(40) Η σιδηροδρομική υποδομή αποτελεί φυσικό μονοπώλιο. Είναι συνεπώς αναγκαίο να παρέχονται στους διαχειριστές υποδομής κίνητρα ελάττωσης του κόστους και αποδοτικής διαχείρισης της υποδομής τους.

[...]

(46) Η αποτελεσματική διαχείριση και η δίκαιη και χωρίς διακρίσεις χρησιμοποίηση της [σιδηροδρομικής υποδομής] απαιτούν την εγκαθίδρυση ρυθμιστικού φορέα που να εποπτεύει την εφαρμογή των εν λόγω κοινοτικών κανόνων και να ενεργεί ως δεύτερη βαθμίδα προσφυγής, ανεξάρτητα από τη δυνατότητα δικαστικής προσφυγής.»

4 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14 προβλέπει τα ακόλουθα:

«Η παρούσα οδηγία αφορά τις αρχές και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται για τον καθορισμό και τη χρέωση τελών σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και [για] την κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής ακολουθούν τις αρχές που θέτει η παρούσα οδηγία και επιτρέπουν, με τον τρόπο αυτό, στο διαχειριστή υποδομής να διαθέσει στην αγορά και να κάνει τη βέλτιστη αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας υποδομής.»

5 Το άρθρο 3 της οδηγίας αυτής, το οποίο επιγράφεται «Δήλωση δικτύου», ορίζει τα κάτωθι:

«1. Ο διαχειριστής υποδομής, ύστερα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συντάσσει και δημοσιεύει δήλωση δικτύου, η οποία λαμβάνεται έναντι καταβολής τέλους το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει το κόστος δημοσίευσης της δήλωσης αυτής.

2. Η δήλωση δικτύου ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου ορίζεται στο παράρτημα Ι.

3. Η δήλωση δικτύου ενημερώνεται και τροποποιείται, εφόσον απαιτείται.

4. Η δήλωση δικτύου δημοσιεύεται το αργότερο τέσσερις μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτήματος για χωρητικότητα υποδομής.»

6 Το κεφάλαιο II της εν λόγω οδηγίας, το οποίο περιέχει τα άρθρα 4 έως 12, τιτλοφορείται «Τέλη υποδομής».

7 Το άρθρο 4 της ίδιας οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Θέσπιση, καθορισμός και είσπραξη τελών», ορίζει στις παραγράφους 1, 4 και 5 τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη καθιερώνουν πλαίσιο χρέωσης σεβόμενα τη διαχειριστική ανεξαρτησία που αναφέρεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ [του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ 1991, L 237, σ. 25)].

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.

[...]

4. Εκτός από τις περιπτώσεις ειδικών ρυθμίσεων δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 2, οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι το χρησιμοποιούμενο σύστημα χρέωσης βασίζεται στις ίδιες αρχές για το σύνολο του δικτύου τους.

5. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι η εφαρμογή του συστήματος χρέωσης συνεπάγεται ισότιμα και αμερόληπτα τέλη για διαφορετικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν υπηρεσίες ισότιμου χαρακτήρα σε παρόμοια τμήματα της αγοράς και ότι τα πραγματικά επιβαλλόμενα τέλη συμφωνούν με τους κανόνες που καθορίζονται στη δήλωση δικτύου.»

8 Τα άρθρα 7 έως 12 της οδηγίας 2001/14 ορίζουν ποια τέλη μπορούν να εισπραχθούν και τον τρόπο υπολογισμού τους.

9 Το άρθρο 7 της οδηγίας αυτής, το οποίο επιγράφεται «Αρχές χρέωσης», προβλέπει στις παραγράφους 3 έως 5 τα ακόλουθα:

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

4. Το τέλος υποδομής μπορεί να περιλαμβάνει τέλος που να εκφράζει την ανεπάρκεια χωρητικότητας συγκεκριμένου τμήματος της υποδομής κατά τις περιόδους συμφόρησης.

5. Το τέλος υποδομής μπορεί να τροποποιείται ώστε να λαμβάνεται υπόψη το κόστος των επιπτώσεων στο περιβάλλον που οφείλονται στη λειτουργία του συρμού. Μια τέτοια τροποποίηση πρέπει να διαφοροποιείται σύμφωνα με το μέγεθος της προκαλούμενης επίπτωσης.

Ο καταλογισμός του περιβαλλοντικού κόστους ο οποίος συνεπάγεται αύξηση του συνολικού ποσού εσόδων του διαχειριστή της υποδομής, επιτρέπεται, εν τούτοις, μόνον εφόσον επιβάλλεται παρόμοια χρέωση σε συγκρίσιμο επίπεδο και σε άλλα ανταγωνιστικά μέσα μεταφοράς.

Εάν δεν υπάρχει συγκρίσιμο επίπεδο χρέωσης του περιβαλλοντικού κόστους σε άλλους ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς, η τροποποίηση αυτή δεν πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα οποιαδήποτε συνολική μεταβολή των εσόδων του διαχειριστή υποδομής. Εάν υπάρχει συγκρίσιμο επίπεδο χρέωσης του περιβαλλοντικού κόστους για τους σιδηροδρόμους και τους ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς και αυτό οδηγεί σε πρόσθετα έσοδα, εναπόκειται στα κράτη μέλη να αποφασίσουν πώς θα χρησιμοποιηθούν τα έσοδα.»

- 10 Το άρθρο 8 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο τιτλοφορείται «Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης», ορίζει στις παραγράφους 1 και 2 τα κάτωθι:

«1. Ένα κράτος μέλος, προκειμένου να εξασφαλίσει την πλήρη [κάλυψη] του κόστους που προκύπτει για τον διαχειριστή υποδομής, δύναται, εφόσον η αγορά μπορεί να το ανεχθεί, να εισπράττει υψηλότερα τέλη με βάση αποτελεσματικές, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις αρχές, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη βέλτιστη ανταγωνιστικότητα, ιδίως όσον αφορά τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές φορτίου. Το σύστημα χρέωσης πρέπει να σέβεται τις αυξήσεις της παραγωγικότητας που επιτυγχάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Οι χρεώσεις δεν πρέπει, ωστόσο, να είναι τόσο υψηλές ώστε να αποκλείονται από τη χρήση της υποδομής τομείς της αγοράς οι οποίοι μπορούν να καταβάλλουν τουλάχιστον τη δαπάνη που προκύπτει άμεσα, λόγω της εκμετάλλευσης των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συν ένα ποσοστό απόδοσης που μπορεί να ανεχθεί η αγορά.

2. Για συγκεκριμένα επενδυτικά προγράμματα στο μέλλον ή τα οποία ολοκληρώθηκαν το πολύ δεκαπέντε έτη πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να καθορίζει ή να εξακολουθεί να καθορίζει υψηλότερα τέλη, βάσει του μακροπρόθεσμου κόστους των σχεδίων αυτών, εάν τα σχέδια αυτά αυξάνουν την αποτελεσματικότητα και/ή την οικονομική αποδοτικότητα και δεν θα μπορούσαν να [εκτελεστούν] ή δεν θα μπορούσαν να έχουν [εκτελεστεί] διαφορετικά. Η ρύθμιση αυτή της χρέωσης μπορεί να περιλαμβάνει και συμφωνίες για τον επιμερισμό του κινδύνου που συνδέεται με τις νέες επενδύσεις.»

- 11 Κατά το άρθρο 9, παράγραφος 5, της ίδιας οδηγίας:

«Σε όμοιες υπηρεσίες, πρέπει να εφαρμόζονται όμοια καθεστάτα εκπτώσεων.»

- 12 Το άρθρο 12 της οδηγίας 2001/14, το οποίο φέρει τον τίτλο «Τέλη κράτησης», έχει ως εξής:

«Οι διαχειριστές υποδομής δύνανται να επιβάλλουν κατάλληλο τέλος για χωρητικότητα που ζητείται αλλά δεν χρησιμοποιείται. Το τέλος αυτό πρέπει να παρέχει κίνητρα για αποδοτική χρήση της χωρητικότητας.

Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να είναι πάντοτε σε θέση να αναφέρει, σε κάθε ενδιαφερόμενο, τη χωρητικότητα υποδομής, που έχει κατανεμηθεί στις χρήστριες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.»

- 13 Στο κεφάλαιο IV της οδηγίας 2001/14, το οποίο επιγράφεται «Γενικές διατάξεις», περιλαμβάνεται το άρθρο 1 που τιτλοφορείται «Ρυθμιστικός φορέας» και προβλέπει τα ακόλουθα:

«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. Ο φορέας λειτουργεί σύμφωνα με τις αρχές που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, κατά το οποίο οι προσφυγές και το ρυθμιστικό έργο είναι δυνατό να ανατίθενται σε χωριστά όργανα.

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 αποτέλεσμα της·
- δ) το καθεστώς χρέωσης·
- ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τιμών υποδομής που απαιτούνται, ή μπορεί να απαιτούνται, να πληρωθούν·

[...]

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.»

- ¹⁴ Σύμφωνα με το παράρτημα I της οδηγίας 2001/14, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 3, παράγραφος 2, της ίδιας οδηγίας, η δήλωση δικτύου πρέπει να περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τις εξής πληροφορίες:

«[...]

2. Τμήμα που αφορά τις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια. Το τμήμα αυτό πρέπει να περιέχει τις δέουσες λεπτομέρειες του συστήματος χρέωσης, καθώς και επαρκείς πληροφορίες για τα τέλη που ισχύουν για τις υπηρεσίες που απαριθμούνται στο παράρτημα II και οι οποίες παρέχονται από ένα μόνο πάροχο. Περιγράφει επίσης αναλυτικά τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, όπου συντρέχει η

περίπτωση, τα τιμολόγια που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή του άρθρου 7, παράγραφοι 4 και 5, και των άρθρων 8 και 9. Περιλαμβάνει πληροφορίες για τα τέλη τα οποία έχουν ήδη αποφασισθεί ή προβλέπονται.

[...]»

Το γερμανικό δίκαιο

Ο AEG

- 15 Το άρθρο 14, παράγραφοι 4 έως 6, του Allgemeines Eisenbahngesetz (γενικού νόμου περί σιδηροδρόμων), της 27ης Δεκεμβρίου 1993 (BGBl. 1993 I, σ. 2378, στο εξής: AEG), ως είχε κατά τον κρίσιμο χρόνο για την υπόθεση της κύριας δίκης, ορίζει τα εξής:

«(4) Οι διαχειριστές της σιδηροδρομικής υποδομής καθορίζουν τα τέλη τους σύμφωνα με κανονιστική πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 26, παράγραφος 1, σημεία 6 και 7, κατά τρόπο ώστε να καλύπτουν το συνολικό κόστος το οποίο τους βαρύνει για την παροχή των υποχρεωτικών υπηρεσιών κατά την έννοια της παραγράφου 1, πρώτη περίοδος, συν ένα ποσοστό αποδόσεως, ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς. Στο πλαίσιο αυτό, μπορούν να εισπράττουν υψηλότερα τέλη, εφόσον η σχετική προσαύξηση συνδέεται άμεσα με την εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υποδομής, και να προβαίνουν σε διαφοροποιήσεις είτε ανάλογα με τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών για μεγάλες αποστάσεις, σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών για μικρές αποστάσεις ή σιδηροδρομικής μεταφοράς φορτίου είτε ανάλογα με τις επιμέρους αγορές που υπάρχουν εντός αυτών των υπηρεσιών μεταφοράς, διασφαλίζοντας παράλληλα τον ανταγωνισμό, ιδίως όσον αφορά τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων. Το ύψος των τελών δεν επιτρέπεται πάντως να υπερβαίνει για κάθε επιμέρους αγορά, στην περίπτωση της δεύτερης περιόδου, το κόστος που συνδέεται άμεσα με την εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υποδομής, συν ένα ποσοστό αποδόσεως, ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς. Με την κανονιστική πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 26, παράγραφος 1, σημεία 6 και 7,

1. μπορεί να επιτρέπονται εξαιρέσεις από την προβλεπόμενη στην πρώτη περίοδο αρχή για τον καθορισμό των τελών, εφόσον το κόστος καλύπτεται με άλλο τρόπο, ή
2. μπορεί να παρέχεται στον εποπτικό φορέα η δυνατότητα, εκδίδοντας γενική ατομική πράξη κατόπιν διαβουλεύσεως με την Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Ομοσπονδιακή Ρυθμιστική Αρχή ηλεκτρικής ενέργειας, αερίου, τηλεπικοινωνιών, ταχυδρομείου και σιδηροδρόμων), δηλαδή με τον ρυθμιστικό φορέα, να απαλλάξει όλους τους διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής από την υποχρέωση τηρήσεως της αρχής της πρώτης περιόδου.

(5) Οι διαχειριστές της σιδηροδρομικής υποδομής καθορίζουν τέλη προσβάσεως στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, καθώς και στις ίδιες τις συναφείς υπηρεσίες, κατά τρόπο ώστε να μην περιορίζεται καταχρηστικά η ανταγωνιστικότητα των δικαιούχων προσβάσεως. Ειδικότερα, γίνεται δεκτό ότι συντρέχει τέτοιος καταχρηστικός περιορισμός όταν:

1. ο διαχειριστής απαιτεί την καταβολή τελών που υπερβαίνουν δυσανάλογα το κόστος παροχής των υπηρεσιών στις οποίες αναφέρεται η πρώτη περίοδος, ή
2. ορισμένοι δικαιούχοι προσβάσεως ευνοούνται σε σχέση με άλλους, χωρίς τούτο να δικαιολογείται αντικειμενικώς.

(6) Οι λεπτομέρειες ως προς την πρόσβαση, ιδίως όσον αφορά τον χρόνο και τη διάρκεια της χρήσεως, το οφειλόμενο τέλος, καθώς και τους λοιπούς όρους χρήσεως, περιλαμβανομένων των διατάξεων σχετικά με την ασφαλή λειτουργία, συμφωνούνται μεταξύ των δικαιούχων προσβάσεως και των διαχειριστών της σιδηροδρομικής υποδομής, σύμφωνα με την κανονιστική πράξη για την οποία γίνεται λόγος στην παράγραφο 1.»

- 16 Το άρθρο 14b, παράγραφος 1, του AEG, ως είχε κατά τον κρίσιμο χρόνο για την υπόθεση της κύριας δίκης, προβλέπει τα ακόλουθα:

«Η ρυθμιστική αρχή οφείλει να εξασφαλίζει την τήρηση των διατάξεων του ρυθμιστικού πλαισίου που διέπει την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, κυρίως σε σχέση με:

1. την κατάρτιση του πίνακα δρομολογίων, ο οποίος θα ισχύει ιδίως ως προς τις αποφάσεις για την κατανομή των επιμέρους διαδρομών στο πλαίσιο του πίνακα, περιλαμβανομένων των υποχρεωτικών υπηρεσιών·
2. τις λοιπές αποφάσεις για την κατανομή των διαδρομών, περιλαμβανομένων των υποχρεωτικών υπηρεσιών·
3. την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, καθώς και στις ίδιες τις συναφείς υπηρεσίες·
4. τους όρους χρήσεως, τις αρχές χρεώσεως και το ύψος των τελών.»

- 17 Το άρθρο 14c του AEG, ως είχε κατά τον κρίσιμο χρόνο για την υπόθεση της κύριας δίκης, ορίζει τα εξής:

«(1) Η ρυθμιστική αρχή μπορεί, κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της, να λαμβάνει έναντι των δημόσιων επιχειρήσεων οι οποίες διαχειρίζονται σιδηροδρομική υποδομή τα αναγκαία μέτρα για τον τερματισμό τυχόν διαπιστωμένων παραβάσεων ή για την αποτροπή μελλοντικών παραβάσεων του ρυθμιστικού πλαισίου που διέπει την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή.

(2) Οι δικαιούχοι προσβάσεως, οι δημόσιες επιχειρήσεις οι οποίες διαχειρίζονται σιδηροδρομική υποδομή και το προσωπικό τους οφείλουν, προκειμένου να είναι δυνατό στη ρυθμιστική αρχή και στα εξουσιοδοτημένα από αυτήν άτομα να εκτελούν τα καθήκοντά τους, να τους επιτρέπουν:

1. να εισέρχονται, κατά τις συνήθεις ώρες λειτουργίας και εξυπηρέτησεως του κοινού, στους χώρους και στις εγκαταστάσεις τους, και
2. να συμβουλευονται εμπορικά βιβλία, βάσεις δεδομένων και λοιπά έγγραφα, καθώς και να τα θέτουν στη διάθεσή τους σε κατάλληλο φορέα δεδομένων.

(3) Οι δικαιούχοι προσβάσεως, οι δημόσιες επιχειρήσεις οι οποίες διαχειρίζονται σιδηροδρομική υποδομή και το προσωπικό τους δεσμεύονται, προκειμένου να είναι δυνατό στη ρυθμιστική αρχή και στα εξουσιοδοτημένα από αυτήν άτομα να εκτελούν τα καθήκοντά τους, να τους παρέχουν:

1. τις αναγκαίες πληροφορίες·
2. τα αναγκαία αποδεικτικά στοιχεία·
3. κάθε αναγκαία συνδρομή.

Η υποχρέωση αυτή ισχύει, μεταξύ άλλων, και ως προς τις διαπραγματεύσεις, τρέχουσες ή περατωθείσες, σχετικά με τα τέλη χρήσεως της υποδομής και τα υπόλοιπα τέλη. Οι πληροφορίες πρέπει να είναι αληθείς και να δίνονται καλόπιστα. Όσοι υπέχουν υποχρέωση κοινοποίησης πληροφοριών μπορούν να αρνηθούν να δημοσιοποιήσουν πληροφορίες οι οποίες εκθέτουν τους ίδιους ή τα πρόσωπα στα οποία αναφέρεται το άρθρο 383, παράγραφος 1, σημεία 1 έως 3, του κώδικα πολιτικής δικονομίας στον κίνδυνο διώξεως για ποινικό αδίκημα ή παράβαση τάξεως.

(4) Για την εφαρμογή των αποφάσεων που λαμβάνει η ρυθμιστική αρχή δυνάμει του παρόντος νόμου, ισχύουν οι διατάξεις οι οποίες διέπουν την εκτέλεση των διοικητικών μέτρων. Το ανώτατο ποσό, σε περίπτωση επιβολής προστίμου, ορίζεται σε 500 000 ευρώ.»

18 Το άρθρο 14d του AEG, ως είχε κατά τον κρίσιμο χρόνο για την υπόθεση της κύριας δίκης, προβλέπει τα ακόλουθα:

«(1) Οι δημόσιες επιχειρήσεις οι οποίες διαχειρίζονται σιδηροδρομική υποδομή κοινοποιούν στη ρυθμιστική αρχή:

1. οποιαδήποτε σχεδιαζόμενη απόφαση όσον αφορά την κατανομή των διαδρομών στο πλαίσιο του πίνακα δρομολογίων, περιλαμβανομένων των υποχρεωτικών υπηρεσιών, εφόσον θα πρέπει να απορριφθούν αιτήσεις·
2. οποιαδήποτε σχεδιαζόμενη απόφαση όσον αφορά την κατανομή των διαδρομών περιλαμβανομένων των υποχρεωτικών υπηρεσιών, εκτός του πλαισίου του πίνακα δρομολογίων, εφόσον θα πρέπει να απορριφθούν αιτήσεις·
3. οποιαδήποτε σχεδιαζόμενη απόφαση όσον αφορά την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, καθώς και στις ίδιες τις συναφείς υπηρεσίες, εφόσον θα πρέπει να απορριφθούν αιτήσεις·
4. οποιαδήποτε σχεδιαζόμενη απόφαση όσον αφορά τη σύναψη συμφωνίας-πλαισίου·
5. οποιαδήποτε σχεδιαζόμενη απόφαση σε περίπτωση που πρόκειται να ζητηθεί από τον αιτούντα πρόσβαση να προτείνει τίμημα υψηλότερο από το προβλεπόμενο στον τιμοκατάλογο βάσει των όρων χρήσεως του σιδηροδρομικού δικτύου·
6. οποιαδήποτε σχεδιαζόμενη αναπροσαρμογή ή τροποποίηση των όρων χρήσεως του σιδηροδρομικού δικτύου ή των όρων χρήσεως των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών, στους οποίους περιλαμβάνονται οι αρχές χρέωσης και το ύψος των τελών.

Οι σχεδιαζόμενες αποφάσεις κατά την έννοια των σημείων 1 έως 5 της παραγράφου 1 πρέπει να είναι αιτιολογημένες. Οι διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής οφείλουν επίσης να αποδεικνύουν ότι οι χρέώσεις τους είναι σύμφωνες με τις διατάξεις του άρθρου 14, παράγραφος 4.»

19 Το άρθρο 14e του AEG, ως είχε κατά τον κρίσιμο χρόνο για την υπόθεση της κύριας δίκης, ορίζει τα εξής:

«(1) Αφού λάβει κοινοποίηση υπό την έννοια του άρθρου 14d, η ρυθμιστική αρχή μπορεί να διατυπώσει αντιρρήσεις [...]:

1. εντός δέκα εργάσιμων ημερών, ως προς σχέδιο αποφάσεως κατά την έννοια του άρθρου 14d, παράγραφος 1, σημεία 1, 3 και 5,
2. εντός μίας εργάσιμης ημέρας, ως προς σχέδιο αποφάσεως κατά την έννοια του άρθρου 14d, παράγραφος 1, σημείο 2,

3. εντός τεσσάρων εβδομάδων, ως προς σχέδιο απόφασεως κατά την έννοια του άρθρου 14d, παράγραφος 1, σημείο 4,
4. εντός τεσσάρων εβδομάδων, ως προς σχέδιο αναπροσαρμογής ή τροποποιήσεως κατά την έννοια του άρθρου 14d, παράγραφος 1, σημείο 6,

εφόσον οι σχεδιαζόμενες αποφάσεις αντιβαίνουν στις διατάξεις του ρυθμιστικού πλαισίου για τους σιδηροδρόμους σχετικά με την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή.

(2) Πριν από τη λήξη της προθεσμίας που τάσσεται:

1. στην παράγραφο 1, σημεία 1 έως 3, η σχεδιαζόμενη απόφαση δεν είναι δυνατό να κοινοποιηθεί εγκύρως στους δικαιούχους προσβάσεως·
2. στην παράγραφο 1, σημείο 4, δεν είναι δυνατό να τεθούν σε εφαρμογή οι όροι χρήσεως του σιδηροδρομικού δικτύου και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών, ούτε οι αρχές χρεώσεως και τα προβλεπόμενα τέλη.

(3) Αν η ρυθμιστική αρχή ασκήσει το δικαίωμά της να διατυπώσει αντιρρήσεις:

1. στην περίπτωση της παραγράφου 1, σημεία 1 έως 3, πρέπει να εκδοθεί απόφαση σύμφωνη με τις υποδείξεις της ρυθμιστικής αρχής·
2. στην περίπτωση της παραγράφου 1, σημείο 4, απαγορεύεται να τεθούν σε εφαρμογή οι όροι χρήσεως του σιδηροδρομικού δικτύου και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών, περιλαμβανομένων των αρχών χρεώσεως και των προβλεπόμενων τελών.

(4) Η ρυθμιστική αρχή μπορεί εκ των προτέρων να ορίσει ότι δεν υφίσταται καθόλου ή ότι υφίσταται μερική υποχρέωση κοινοποιήσεως κατά το άρθρο 14d. Μπορεί επίσης να απαλλάξει από την υποχρέωση αυτή ορισμένες μόνο δημόσιες επιχειρήσεις οι οποίες διαχειρίζονται σιδηροδρομική υποδομή. Τούτο ισχύει ιδίως στην περίπτωση όπου δεν συντρέχει κίνδυνος να προκληθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.»

²⁰ Το άρθρο 14f του AEG προβλέπει τα ακόλουθα:

«(1) Η ρυθμιστική αρχή μπορεί να ελέγχει αυτεπαγγέλτως:

1. τους όρους χρήσεως του σιδηροδρομικού δικτύου και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών,
2. τους κανόνες για το ύψος ή τη διάρθρωση των τελών χρήσεως και των λοιπών τελών που χρεώνουν οι επιχειρήσεις οι οποίες διαχειρίζονται σιδηροδρομική υποδομή.

Η ρυθμιστική αρχή μπορεί, για το μέλλον,

1. να υποχρεώσει τις επιχειρήσεις οι οποίες διαχειρίζονται σιδηροδρομική υποδομή να τροποποιήσουν, σύμφωνα με τις υποδείξεις της, είτε τους όρους χρήσεως στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 1, σημείο 1, είτε τους τιμολογιακούς κανόνες στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 1, σημείο 2, ή
2. να ακυρώσει είτε τους όρους χρήσεως στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 1, σημείο 1, είτε τους τιμολογιακούς κανόνες στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 1, σημείο 2,

εφόσον αυτοί οι όροι ή οι κανόνες αντιβαίνουν στις διατάξεις του ρυθμιστικού πλαισίου για τους σιδηροδρόμους σχετικά με την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή.

(2) Σε περίπτωση που δεν συναφθεί συμφωνία σχετικά με την πρόσβαση, κατά την έννοια του άρθρου 14, παράγραφος 6, ή συμφωνία-πλαίσιο, κατά την έννοια του άρθρου 14a, η ρυθμιστική αρχή μπορεί, είτε κατόπιν αιτήματος είτε αυτεπαγγέλτως, να ελέγξει τις αποφάσεις της επιχειρήσεως που διαχειρίζεται σιδηροδρομική υποδομή. Σχετικό αίτημα μπορούν να υποβάλουν οι δικαιούχοι προσβάσεως των οποίων το δικαίωμα προσβάσεως στη σιδηροδρομική υποδομή ενδέχεται να θίγεται. Το αίτημα πρέπει να προβληθεί εντός της προθεσμίας που ισχύει ως προς την υποβολή προτάσεως για τη σύναψη συμφωνίας κατά την έννοια της πρώτης περιόδου. Ο έλεγχος μπορεί να αφορά ειδικότερα:

1. τους όρους χρήσεως του σιδηροδρομικού δικτύου και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών,
2. τη διαδικασία κατανομής και τα αποτελέσματά της,
3. το ύψος και τη διάρθρωση των τελών χρήσεως και των λοιπών τελών.

Η ρυθμιστική αρχή καλεί τους ενδιαφερομένους να παράσχουν κάθε χρήσιμη πληροφορία εντός εύλογης προθεσμίας, η οποία δεν μπορεί να υπερβαίνει τις δύο εβδομάδες. Η ρυθμιστική αρχή αποφαινεται εντός δύο μηνών από τη λήξη της ως άνω προθεσμίας.

(3) Αν, στην περίπτωση της παραγράφου 2, η απόφαση επιχειρήσεως που διαχειρίζεται σιδηροδρομική υποδομή θίγει το δικαίωμα υποψηφίου για πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή,

1. η ρυθμιστική αρχή υποχρεώνει την επιχείρηση να τροποποιήσει την απόφαση ή
2. η ρυθμιστική αρχή καθορίζει, η ίδια, τους συμβατικούς όρους, αποφαινεται επί του κύρους της συμβάσεως και κηρύσσει άκυρες τις συμβάσεις οι οποίες δεν συνάδουν με τους όρους αυτούς.»

Η EIBV

- ²¹ Το άρθρο 4 της Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (κανονιστικής πράξεως περί της χρήσεως σιδηροδρομικής υποδομής) της 3ης Ιουνίου 2005 (*BGBl.* 2005 I, σ. 1566), όπως τροποποιήθηκε στις 3 Ιουνίου 2009 (*BGBl.* 2009 I, σ. 1235) (στο εξής: EIBV), έχει ως εξής:

«(1) Ο διαχειριστής του σιδηροδρομικού δικτύου καθορίζει τους όρους χρήσεως (όροι χρήσεως του σιδηροδρομικού δικτύου) που ισχύουν για την παροχή των υπηρεσιών στις οποίες αναφέρεται το παράρτημα 1, σημείο 1, και:

1. τους δημοσιεύει στην επίσημη εφημερίδα, ή
2. τους δημοσιεύει στο διαδίκτυο και αναγράφει στην επίσημη εφημερίδα την ηλεκτρονική διεύθυνση στην οποία έχουν αναρτηθεί.

Κατόπιν αιτήματος των δικαιούχων προσβάσεως, ο διαχειριστής του σιδηροδρομικού δικτύου τους κοινοποιεί, με δικά τους έξοδα, τους όρους χρήσεως του σιδηροδρομικού δικτύου.

(2) Οι όροι χρήσεως του σιδηροδρομικού δικτύου πρέπει να περιέχουν τουλάχιστον τα στοιχεία στα οποία αναφέρονται το παράρτημα 2 και οι λοιπές διατάξεις της παρούσας κανονιστικής πράξεως, καθώς και τους γενικούς όρους χρήσεως των διαδρομών. Ο τιμοκατάλογος δεν περιλαμβάνεται στους όρους χρήσεως του σιδηροδρομικού δικτύου.

[...]

(5) Οι όροι χρήσεως του σιδηροδρομικού δικτύου πρέπει να δημοσιεύονται τουλάχιστον τέσσερις μήνες πριν από τη λήξη της προθεσμίας την οποία τάσσει το άρθρο 8, παράγραφος 1, σημείο 2, για την υποβολή των αιτήσεων κατανομής διαδρομών στο πλαίσιο του πίνακα δρομολογίων. Οι όροι χρήσεως του σιδηροδρομικού δικτύου τίθενται σε εφαρμογή κατά την ημερομηνία λήξεως της προθεσμίας την οποία τάσσει το άρθρο 8, παράγραφος 1, σημείο 2, για την υποβολή των αιτήσεων.

(6) Οι όροι χρήσεως του σιδηροδρομικού δικτύου εφαρμόζονται με τον ίδιο τρόπο έναντι όλων των αιτούντων. Είναι δεσμευτικοί για όλους τους αντισυμβαλλομένους και ισχύουν παράλληλα με τους γενικούς όρους που περιλαμβάνονται εκεί. [...]»

22 Το άρθρο 21 της EIBV προβλέπει τα κάτωθι:

«(1) Ο διαχειριστής του σιδηροδρομικού δικτύου οφείλει να διαμορφώνει τα τέλη που χρεώνει για τις υποχρεωτικές παροχές κατά τρόπο ώστε, μέσω της εφαρμογής συστήματος αξιολογήσεως των επιδόσεων, να παρέχονται στις επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών και στους διαχειριστές των σιδηροδρομικών υποδομών κίνητρα για τον περιορισμό των προβλημάτων λειτουργίας και για τη βελτίωση της αποδοτικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου. Οι αρχές χρεώσεως σε συνάρτηση με τις επιδόσεις εφαρμόζονται ως προς ολόκληρο το υπό διαχείριση δίκτυο.

(2) Στα τέλη χρήσεως μπορεί να συνυπολογίζεται το κόστος των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της εκμεταλλεύσεως του σιδηροδρομικού δικτύου, οπότε πρέπει να γίνεται διάκριση ανάλογα με το μέγεθος των επιπτώσεων στο περιβάλλον. Εντούτοις, δεν επιτρέπεται να μεταβάλλονται λόγω αυτού του συνυπολογισμού τα συνολικά έσοδα του διαχειριστή του σιδηροδρομικού δικτύου.

(3) Στα τέλη χρήσεως μπορεί να συνυπολογίζεται η ανεπάρκεια χωρητικότητας συγκεκριμένου τμήματος της σιδηροδρομικής υποδομής κατά τις περιόδους συμφορήσεως.

(4) Αν μια υπηρεσία μεταφοράς συνεπάγεται πρόσθετα έξοδα σε σχέση με άλλες υπηρεσίες μεταφοράς, το σχετικό κόστος συνυπολογίζεται μόνον όσον αφορά τη συγκεκριμένη υπηρεσία μεταφοράς.

(5) Προς αποφυγή σημαντικών και δυσανάλογων διακυμάνσεων, τα τέλη στα οποία αναφέρονται οι παράγραφοι 2 έως 4 και τα τέλη για τις υποχρεωτικές υπηρεσίες μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν για εύλογο χρονικό διάστημα.

(6) Αν η παρούσα κανονιστική διάταξη δεν προβλέπει κάτι αντίθετο, τα τέλη πρέπει να υπολογίζονται με τον ίδιο τρόπο για όλους τους δικαιούχους προσβάσεως. Τα τέλη μειώνονται σε περίπτωση που το σιδηροδρομικό δίκτυο, τα συστήματα ασφαλείας και αλλαγών τροχιάς ή οι συναφείς εγκαταστάσεις εφοδιασμού μέσω σωληνώσεων για ορισμένα τμήματα δεν βρίσκονται στην κατάσταση που απαιτείται σύμφωνα με τους συμβατικούς όρους.

(7) Τα τέλη τα οποία εισπράττονται από τον διαχειριστή του σιδηροδρομικού δικτύου δημοσιεύονται ή κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, έναν μήνα πριν από την έναρξη της προθεσμίας του άρθρου 8, παράγραφος 1, σημείο 2. Ισχύουν για ολόκληρη τη νέα χρονική περίοδο την οποία καλύπτει ο πίνακας δρομολογίων.»

Ο BGB

- 23 Το άρθρο 315 του Bürgerliches Gesetzbuch (αστικού κώδικα, στο εξής: BGB), το οποίο επιγράφεται «Καθορισμός της παροχής από το ένα συμβαλλόμενο μέρος», προβλέπει στις παραγράφους 1 και 3 τα ακόλουθα:

«(1) Αν η παροχή καθορίζεται από το ένα συμβαλλόμενο μέρος, εν αμφιβολία γίνεται δεκτό ότι ο καθορισμός πρέπει να γίνει ex aequo et bono.

[...]

(3) Αν υπάρχει υποχρέωση καθορισμού ex aequo et bono, ο καθορισμός που έγινε δεσμεύει το άλλο μέρος μόνον εφόσον πληροί το κριτήριο της δίκαιης κρίσεως. Εάν δεν πληροί το κριτήριο της δίκαιης κρίσεως, γίνεται με δικαστική απόφαση [...].»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 24 Η CTL Logistics είναι ιδιωτική επιχείρηση σιδηροδρομικών μεταφορών, η οποία χρησιμοποιεί τη σιδηροδρομική υποδομή που διαχειρίζεται η DB Netz, αδειοδοτημένη δημόσια επιχείρηση.
- 25 Η DB Netz θέτει τη σιδηροδρομική της υποδομή στη διάθεση των πελατών της έναντι αμοιβής, βάσει συμβάσεων που αποκαλούνται «συμβάσεις χρήσεως υποδομής». Πρόκειται για τυποποιημένες συμβάσεις οι οποίες, αφενός, ρυθμίζουν τις αρχές της συμβατικής σχέσεως των επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών με την DB Netz και, αφετέρου, αποτελούν τη βάση για τις ατομικές συμβάσεις χρήσεως υποδομής που αφορούν τις διαδρομές. Οι ρήτρες των τυποποιημένων αυτών συμβάσεων ενσωματώνονται σε κάθε ατομική σύμβαση.
- 26 Δυνάμει των ως άνω συμβάσεων χρήσεως υποδομής, η χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου της DB Netz προϋπέθετε την καταβολή, από τη CTL Logistics, τιμήματος για τις διαδρομές, το οποίο υπολογιζόταν με βάση τον ισχύοντα τιμοκατάλογο. Αυτός ο τιμοκατάλογος διαδρομών, γνωστός και ως «σύστημα τιμολογήσεως διαδρομών» (στο εξής: ΣΤΔ), καταρτίζεται εκ των προτέρων από την DB Netz για ορισμένο χρονικό διάστημα, χωρίς τη σύμπραξη των επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών.
- 27 Οι διάδικοι της κύριας δίκης διαφωνούν ως προς ορισμένα τέλη ακυρώσεως και τροποποιήσεως τα οποία καθορίζονταν μονομερώς από την DB Netz, περιλαμβάνονταν στο ΣΤΔ και χρεώνονταν στη CTL Logistics όποτε η τελευταία επιθυμούσε να ακυρώσει ή να τροποποιήσει μια κράτηση διαδρομής. Από το 2004 έως το 2011, η CTL Logistics κατέβαλλε τα ποσά που όφειλε βάσει του TPS, εν συνεχεία όπως αποφάσισε να ζητήσει την επιστροφή τους.
- 28 Στο πλαίσιο αυτό, η CTL Logistics άσκησε αγωγή ενώπιον του Landgericht Berlin (πρωτοδικείου του Βερολίνου, Γερμανία), χωρίς να απευθυνθεί προηγουμένως στον ρυθμιστικό φορέα.
- 29 Η επιχείρηση ισχυρίζεται ότι ο μονομερής καθορισμός από την DB Netz των επίμαχων τελών ακυρώσεως και τροποποιήσεως δεν είχε γίνει με δίκαιο τρόπο. Υποστηρίζει συνεπώς ότι, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 315 του BGB, ο καθορισμός αυτός δεν παράγει έννομα αποτελέσματα και απόκειται στα δικαστήρια να καθορίσουν κατά δίκαιη κρίση το ύψος των τελών. Το δε υπερβάλλον ποσό των τελών έχει καταβληθεί χωρίς νόμιμη αιτία και πρέπει να επιστραφεί.
- 30 Το αιτούν δικαστήριο επιβεβαιώνει ότι, σύμφωνα με τη νομολογία των εφετείων και του Bundesgerichtshof (ομοσπονδιακού δικαστηρίου, Γερμανία), τα πολιτικά δικαστήρια έχουν όντως την εξουσία, σε υποθέσεις όπως η προκειμένη, να προβαίνουν σε έλεγχο της δίκαιης κρίσεως σχετικά με το ΣΤΔ της εναγομένης της κύριας δίκης και να εκδίδουν ενδεχομένως δική τους απόφαση,

καθορίζοντας το ύψος των τελών *ex aequo et bono*. Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η άσκηση τέτοιου ελέγχου εκ μέρους των πολιτικών δικαστηρίων, βάσει του άρθρου 315 του BGB, δεν προσκρούει ούτε στον AEG ούτε στην EIBV, δεδομένου ότι υφίσταται κατά τον καθορισμό του ύψους των τελών ένα περιθώριο ευελιξίας στο πλαίσιο της αυτονομίας της ιδιωτικής βουλήσεως, ανεξαρτήτως των ελέγχων που πραγματοποιεί ο ρυθμιστικός φορέας.

- 31 Επιπλέον, κατά το αιτούν δικαστήριο, συντρέχουν δικονομικοί λόγοι που επιβάλλουν την παράλληλη εφαρμογή του άρθρου 315 του BGB και του γερμανικού ρυθμιστικού πλαισίου για τους σιδηροδρόμους. Τυχόν αγωγή δυνάμει του άρθρου 315 του BGB συνεπάγεται κατ' ανάγκην έλεγχο του ύψους των τελών που καθορίζονται από τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής και, ενδεχομένως, μείωση του σχετικού ποσού κατά δίκαιη κρίση και με αποτέλεσμα *ex tunc*.
- 32 Αντιθέτως, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι δεν είναι δυνατός ο έλεγχος της δίκαιης κρίσεως βάσει του άρθρου 315 του BGB και η παράλληλη εφαρμογή των απαιτήσεων της οδηγίας 2001/14. Κατά το αιτούν δικαστήριο, με την εφαρμογή του άρθρου 315 ασκείται *de facto* μια ρυθμιστική λειτουργία, η οποία δεν συνάδει με την αρχή της ανάθεσης της λειτουργίας αυτής σε έναν και μόνο ρυθμιστικό φορέα, όπως διατυπώνεται στο άρθρο 30, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, της εν λόγω οδηγίας, και δεν λαμβάνει αρκούντως υπόψη τις αρχές που θεσπίζονται με την ως άνω οδηγία όσον αφορά τον υπολογισμό των τελών χρήσεως υποδομής.
- 33 Κατόπιν τούτου, το Landgericht Berlin (πρωτοδικείο του Βερολίνου) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Πρέπει οι διατάξεις του δικαίου της Ένωσης, ιδίως το άρθρο 30, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, παράγραφοι 2 και 3, παράγραφος 5, πρώτο εδάφιο, και παράγραφος 6, της οδηγίας [2001/14], να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι αποκλείεται η προβολή αξιώσεων επιστροφής τελών χρήσεως σιδηροδρομικής υποδομής τα οποία συμφωνήθηκαν ή καθορίστηκαν με συμφωνία-πλαίσιο μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος, εφόσον αυτές δεν προβλήθηκαν στο πλαίσιο των προβλεπόμενων διαδικασιών ενώπιον της εθνικής ρυθμιστικής αρχής και των αντίστοιχων δικαστικών διαδικασιών κατά τις οποίες ελέγχθηκαν οι εν λόγω αποφάσεις της ρυθμιστικής αρχής;
- 2) Πρέπει οι διατάξεις του δικαίου της Ένωσης, ιδίως το άρθρο 30, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, παράγραφοι 2 και 3, παράγραφος 5, πρώτο εδάφιο, και παράγραφος 6, της οδηγίας [2001/14], να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι αποκλείεται η προβολή αξιώσεων επιστροφής τελών χρήσεως σιδηροδρομικής υποδομής τα οποία συμφωνήθηκαν ή καθορίστηκαν με συμφωνία-πλαίσιο μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος, εάν προηγουμένως δεν επιλήφθηκε των επίμαχων τελών χρήσεως υποδομής η εθνική ρυθμιστική αρχή;
- 3) Συμβιβάζεται ο έλεγχος από τα πολιτικά δικαστήρια των τελών χρήσεως σιδηροδρομικής υποδομής ως προς την τήρηση του κριτηρίου της δίκαιης κρίσεως, κατ' εφαρμογήν εθνικού κανόνα του αστικού δικαίου ο οποίος επιτρέπει στα δικαστήρια, σε περίπτωση μονομερούς καθορισμού παροχής από το ένα συμβαλλόμενο μέρος, να ασκούν έλεγχο όσον αφορά τον καθορισμό της παροχής κατά δίκαιη κρίση και, εφόσον απαιτείται, να προβαίνουν σε καθορισμό παροχής με δική τους απόφαση *ex aequo et bono*, με τους κανόνες του δικαίου της Ένωσης οι οποίοι υποχρεώνουν τον διαχειριστή υποδομής σε συμμόρφωση με γενικούς κανόνες υπολογισμού των τελών όπως είναι η αρχή της καλύψεως του κόστους (άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας [2001/14]) ή της συνεκτιμήσεως κριτηρίων ανταγωνιστικότητας (άρθρο 8, παράγραφος 1, της οδηγίας [2001/14]);
- 4) Σε περίπτωση καταφατικής αποφάσεως στο τρίτο ερώτημα, οφείλει το πολιτικό δικαστήριο, κατά την άσκηση της εξουσίας εκτιμήσεως που διαθέτει, να εφαρμόζει κριτήρια καθορισμού των τελών χρήσεως σιδηροδρομικής υποδομής που προβλέπονται στην οδηγία [2001/14] και, εάν ναι, ποια;

- 5) Συμβιβάζεται με το δίκαιο της Ένωσης ο έλεγχος από τα πολιτικά δικαστήρια των τελών ως προς την τήρηση του κριτηρίου της δίκαιης κρίσεως κατ' εφαρμογήν του εθνικού κανόνα που αναφέρεται ανωτέρω στο ερώτημα 3, εφόσον τα πολιτικά δικαστήρια καθορίζουν τα τέλη κατά παρέκκλιση από τις γενικές αρχές καθορισμού τελών και τα γενικώς ισχύοντα τέλη του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής μολονότι ο διαχειριστής της υποδομής βάσει του δικαίου της Ένωσης υποχρεούται σε ίση μεταχείριση όλων των δικαιούχων προσβάσεως χωρίς διακρίσεις (άρθρο 4, παράγραφος 5, της οδηγίας [2001/14]);
- 6) Συμβιβάζεται με το δίκαιο της Ένωσης ο έλεγχος από τα πολιτικά δικαστήρια των τελών διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής ως προς την τήρηση του κριτηρίου της δίκαιης κρίσεως εάν ληφθεί υπόψη ότι το δίκαιο της Ένωσης αναθέτει στη ρυθμιστική αρχή την αρμοδιότητα για την επίλυση των διαφωνιών μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και των δικαιούχων προσβάσεως όσον αφορά τα τέλη χρήσεως υποδομής ή όσον αφορά το ύψος ή τη δομή των τελών χρήσεως υποδομής τα οποία ο δικαιούχος προσβάσεως οφείλει ή θα όφειλε να καταβάλει (άρθρο 30, παράγραφος 5, τρίτο εδάφιο, της οδηγίας [2001/14]), καθώς και ότι η ρυθμιστική αρχή, λόγω του ενδεχομένως μεγάλου αριθμού αντιδικιών ενώπιον διάφορων πολιτικών δικαστηρίων, δεν θα είναι πλέον σε θέση να διασφαλίσει την ενιαία εφαρμογή του σιδηροδρομικού ρυθμιστικού πλαισίου (άρθρο 30, παράγραφος 3, της οδηγίας [2001/14]);
- 7) Συμβιβάζεται με το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως με το άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας [2001/14], η απαίτηση που τίθεται με εθνικές κανονιστικές διατάξεις να βασίζεται ο υπολογισμός όλων των τελών χρήσεως υποδομής του διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής αποκλειστικώς στις κατά περίπτωση επιμέρους δαπάνες;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου, του δεύτερου, του πέμπτου και του έκτου ερωτήματος

- 34 Με το πρώτο, το δεύτερο, το πέμπτο και το έκτο ερώτημά του, που ενδείκνυται να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν οι διατάξεις της οδηγίας 2001/14, και πιο συγκεκριμένα το άρθρο 4, παράγραφος 5, και το άρθρο 30, παράγραφοι 1, 3, 5 και 6, αυτής πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι αποκλείουν την εφαρμογή εθνικού ρυθμιστικού πλαισίου όπως το επίμαχο στην κύρια δίκη, το οποίο ορίζει ότι τα τακτικά δικαστήρια ελέγχουν κατά περίπτωση αν τα τέλη χρήσεως της σιδηροδρομικής υποδομής είναι δίκαια, και έχουν την εξουσία να αναπροσαρμόσουν, εφόσον παρίσταται ανάγκη, το ύψος των τελών αυτών, ανεξαρτήτως της εποπτείας την οποία ασκεί ο ρυθμιστικός φορέας που προβλέπεται στο άρθρο 30 της οδηγίας.
- 35 Για να δοθεί απάντηση στο ως άνω ερώτημα, πρέπει κατ' αρχάς να υπενθυμιστούν οι σκοποί της οδηγίας 2001/14, καθώς και οι αρχές αλλά και οι απαιτήσεις, τόσο ουσιαστικές όσο και τυπικές, τις οποίες αυτή θέτει όσον αφορά τα τέλη χρήσεως σιδηροδρομικής υποδομής.

Οι σκοποί της οδηγίας 2001/14

- 36 Μεταξύ των σκοπών της οδηγίας 2001/14 καταλέγεται η εξασφάλιση προσβάσεως άνευ διακρίσεων στην υποδομή, όπως επισημαίνεται, ειδικότερα, στις αιτιολογικές σκέψεις 5 και 11 της οδηγίας αυτής (βλ., στο ίδιο πνεύμα, αποφάσεις της 28ης Φεβρουαρίου 2013, Επιτροπή κατά Ουγγαρίας, C-473/10, EU:C:2013:113, σκέψη 47, και της 18ης Απριλίου 2013, Επιτροπή κατά Γαλλίας, C-625/10, EU:C:2013:243, σκέψη 49).

- 37 Επιπλέον, η οδηγία 2001/14 επιδιώκει να διασφαλίσει τον θεμιτό ανταγωνισμό. Στο πλαίσιο αυτό, η αιτιολογική σκέψη 16 της οδηγίας αναφέρει ότι τα συστήματα χρεώσεως τελών και κατανομής της χωρητικότητας πρέπει να επιτρέπουν τον θεμιτό ανταγωνισμό κατά την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών.
- 38 Το σύστημα χρεώσεως το οποίο καθιερώνεται με την οδηγία 2001/14 ως διαχειριστικό εργαλείο εξυπηρετεί και έναν ακόμη σκοπό, ήτοι την ανεξαρτησία του διαχειριστή της υποδομής (βλ., στο ίδιο πνεύμα, αποφάσεις της 28ης Φεβρουαρίου 2013, Επιτροπή κατά Ισπανίας, C-483/10, EU:C:2013:114, σκέψη 44, και της 28ης Φεβρουαρίου 2013, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-556/10, EU:C:2013:116, σκέψη 82).
- 39 Εξάλλου, όπως σημειώνεται στην αιτιολογική σκέψη 12 της εν λόγω οδηγίας, προκειμένου να επιτευχθεί ο σκοπός της διασφάλισης της αποτελεσματικής χρήσεως της σιδηροδρομικής υποδομής, τα συστήματα χρεώσεως τελών και κατανομής της χωρητικότητας θα πρέπει να ενθαρρύνουν τους διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής να βελτιστοποιούν τη χρήση της υποδομής τους εντός του πλαισίου που ορίζεται από τα κράτη μέλη (βλ., στο ίδιο πνεύμα, απόφαση της 28ης Φεβρουαρίου 2013, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-556/10, EU:C:2013:116, σκέψη 82).
- 40 Προς επίτευξη του ίδιου αυτού σκοπού, συνιστάται να αφήνεται ένας βαθμός ευελιξίας στους διαχειριστές υποδομής, όπως τονίζεται στην αιτιολογική σκέψη 20 της οδηγίας 2001/14 (βλ., στο ίδιο πνεύμα, αποφάσεις της 28ης Φεβρουαρίου 2013, Επιτροπή κατά Ισπανίας, C-483/10, EU:C:2013:114, σκέψη 44, και της 28ης Φεβρουαρίου 2013, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-556/10, EU:C:2013:116, σκέψη 82).
- 41 Ομοίως, η αιτιολογική σκέψη 34 της ίδιας οδηγίας καθιστά σαφές ότι οι επενδύσεις σε σιδηροδρομική υποδομή είναι επιθυμητές και ότι τα συστήματα χρεώσεως πρέπει να παρέχουν κίνητρα στους διαχειριστές υποδομής ώστε αυτοί να πραγματοποιούν τις ανάλογες επενδύσεις όταν αυτές είναι προς το οικονομικό τους συμφέρον. Δεν είναι όμως δυνατό να υπάρξουν κίνητρα για την πραγματοποίηση επενδύσεων από τους διαχειριστές, αν οι τελευταίοι δεν διαθέτουν κάποιο περιθώριο ευελιξίας στο πλαίσιο του συστήματος χρεώσεως (απόφαση της 28ης Φεβρουαρίου 2013, Επιτροπή κατά Ισπανίας, C-483/10, EU:C:2013:114, σκέψη 45).
- 42 Τέλος, όπως υπογραμμίζεται στην αιτιολογική σκέψη 40 της ως άνω οδηγίας, είναι αναγκαίο, δεδομένου ότι η σιδηροδρομική υποδομή αποτελεί μονοπώλιο, να παρέχονται στους διαχειριστές υποδομής κίνητρα για να μειώνουν το κόστος και να διαχειρίζονται αποτελεσματικά την υποδομή τους.
- 43 Τόσο η αποτελεσματική διαχείριση όσο και η δίκαιη και άνευ διακρίσεων χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής επιβάλλουν, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 46 της ίδιας πάντοτε οδηγίας, την εγκαθίδρυση ρυθμιστικού φορέα που να εποπτεύει την εφαρμογή των κρίσιμων κανόνων του δικαίου της Ένωσης και να ενεργεί ως αρχή εξετάσεως προσφυγών, ανεξαρτήτως της δυνατότητας ασκήσεως δικαστικού ελέγχου.

Οι ουσιαστικές αρχές τις οποίες θέτει η οδηγία 2001/14

- 44 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2001/14 ορίζει ότι, για να μπορεί ο διαχειριστής σιδηροδρομικής υποδομής να διαθέτει στην αγορά και να χρησιμοποιεί αποτελεσματικά και με τον καλύτερο δυνατό τρόπο την υποδομή του, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα συστήματα χρεώσεως και κατανομής χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής είναι σύμφωνα με τις αρχές που θέτει η οδηγία.

- 45 Στο πλαίσιο αυτό, δεδομένου ότι η ίση μεταχείριση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών συνιστά προαπαιτούμενο για να μπορεί να επικρατήσει θεμιτός ανταγωνισμός στον τομέα της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών, ο διαχειριστής υποδομής οφείλει, βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14, να διασφαλίζει ότι το σύστημα χρεώσεως εφαρμόζεται με τέτοιον τρόπο ώστε οι διάφορες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν παρόμοιες υπηρεσίες σε παρόμοια τμήματα της αγοράς να επιβαρύνονται με αντίστοιχα τέλη χωρίς να υφίστανται διακρίσεις, καθώς και ότι τα τέλη τα οποία εισπράττονται στην πράξη είναι σύμφωνα με τους κανόνες της δηλώσεως δικτύου.
- 46 Υπενθυμίζεται ότι η προαναφερθείσα διάταξη θέτει σε εφαρμογή την αρχή για την οποία γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 11 της ίδιας οδηγίας, δηλαδή ότι τα συστήματα χρεώσεως και κατανομής της χωρητικότητας θα πρέπει να εξασφαλίζουν σε όλες τις επιχειρήσεις ισότιμη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση και να ανταποκρίνονται, στο μέτρο του δυνατού, στις ανάγκες όλων των χρηστών και όλων των ειδών κινήσεως, με δίκαιο και αμερόληπτο τρόπο.
- 47 Η ως άνω αρχή, που απορρέει τόσο από την αιτιολογική σκέψη 11 όσο και από το άρθρο 9, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14, το οποίο προβλέπει ότι σε παρόμοιες υπηρεσίες πρέπει να εφαρμόζονται παρόμοια συστήματα εκπτώσεων, αποτελεί, ως εκ τούτου, το βασικό κριτήριο για τον καθορισμό του ύψους και για την είσπραξη των τελών χρήσεως υποδομής.
- 48 Προκειμένου να διασφαλιστεί, αφενός, η επίτευξη του σκοπού που επιδιώκεται με αυτόν τον τρόπο και, αφετέρου, η ύπαρξη διαφάνειας, το άρθρο 3 της οδηγίας 2001/14, το οποίο απηχεί το περιεχόμενο της αιτιολογικής της σκέψης 5, επιβάλλει στον διαχειριστή υποδομής την υποχρέωση να καταρτίζει και να δημοσιεύει, ως έγγραφο αναφοράς, μια δήλωση δικτύου, όπου πρέπει να αναγράφονται, μεταξύ άλλων, οι αρχές χρεώσεως και τα τιμολόγια, σύμφωνα με τα όσα ορίζει το παράρτημα I της οδηγίας 2001/14.
- 49 Και πάλι σε σχέση με τον καθορισμό του ύψους και με την είσπραξη των τελών χρήσεως σιδηροδρομικής υποδομής, το άρθρο 4, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2001/14 προβλέπει ότι αρμόδιοι για τον καθορισμό του ύψους και για την είσπραξη των τελών χρήσεως υποδομής είναι οι διαχειριστές υποδομής, οι οποίοι οφείλουν να εφαρμόζουν ενιαίες αρχές, όπως επιτάσσει το άρθρο 4, παράγραφοι 4 και 5, της εν λόγω οδηγίας (βλ., στο ίδιο πνεύμα, αποφάσεις της 28ης Φεβρουαρίου 2013, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-556/10, EU:C:2013:116, σκέψη 84, και της 3ης Οκτωβρίου 2013, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-369/11, EU:C:2013:636, σκέψη 41).
- 50 Επομένως, οι διαχειριστές υποδομής, οι οποίοι υπέχουν την υποχρέωση να καθορίζουν το ύψος των τελών και να τα εισπράττουν χωρίς να προβαίνουν σε διακρίσεις, οφείλουν όχι μόνο να εφαρμόζουν τους όρους χρήσεως του σιδηροδρομικού δικτύου με τον ίδιο τρόπο έναντι όλων των χρηστών του δικτύου αυτού, αλλά και να διασφαλίζουν ότι τα τέλη που εισπράττονται στην πράξη ανταποκρίνονται στους ως άνω όρους.
- 51 Η αμέσως προεκτεθείσα αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων, η οποία καθιερώνεται με την οδηγία 2001/14, είναι το αναγκαίο συμπλήρωμα του περιθωρίου εκτιμήσεως που παρέχει η οδηγία όσον αφορά τον καθορισμό του ύψους και την είσπραξη των τελών χρήσεως σιδηροδρομικής υποδομής. Πέραν της διακριτικής ευχέρειας που παρέχεται στα κράτη μέλη για τη μεταφορά και την εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 7 επ. της οδηγίας 2001/14, σημειώνεται ότι το άρθρο 4, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, αυτής προβλέπει συναφώς ότι αρμόδιος για τον υπολογισμό των τελών είναι ο διαχειριστής υποδομής, στον οποίο επίσης αναγνωρίζεται, κατ' επέκταση, κάποια διακριτική ευχέρεια.
- 52 Στο πλαίσιο αυτό, από το άρθρο 12 της οδηγίας 2001/14 προκύπτει ότι, στην περίπτωση όπου ο διαχειριστής, ο οποίος δεν υποχρεούται να εισπράττει τέλη ακυρώσεως, έχει αποφασίσει παρά ταύτα να επιβάλλει τέτοια τέλη, τα τέλη αυτά πρέπει να παρέχουν κίνητρα για αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας, υπό την επιφύλαξη ότι είναι κατάλληλα, όπως επιτάσσει η αρχή που διατυπώνεται στο άρθρο 1, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της εν λόγω οδηγίας.

- 53 Στο ίδιο συμπέρασμα κατατείνει και το γράμμα της αιτιολογικής σκέψεως 7 της οδηγίας 2001/14, όπου επισημαίνεται ότι η παροχή κινήτρων για τη βέλτιστη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής θα έχει ως συνέπεια τη μείωση του κόστους των μεταφορών για την κοινωνία.
- 54 Τέλος, διαπιστώνεται ότι, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 35 της οδηγίας, κάθε σύστημα χρεώσεως δίνει στους χρήστες οικονομικές ενδείξεις, οι οποίες επιβάλλεται να είναι συνεπείς και να ωθούν τους χρήστες να λαμβάνουν ορθολογικές αποφάσεις. Εξ αυτού συνάγεται ότι τα προαναφερθέντα κίνητρα δεν είναι δυνατό να έχουν το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα αν ο διαχειριστής υποδομής δεν έχει, στην πράξη, τη δυνατότητα να προσαρμόζει την εμπορική του συμπεριφορά στις συνθήκες της αγοράς. Κατά συνέπεια, η οδηγία 2001/14 αναγνωρίζει στον διαχειριστή υποδομής κάποια διακριτική ευχέρεια προς επίτευξη των σκοπών της οδηγίας. Οι σκοποί αυτοί λαμβάνονται υπόψη κατά τον ενιαίο τρόπο καθορισμού και ελέγχου των τελών όλων των ειδών, περιλαμβανομένων και των τελών που εισπράττονται σε περίπτωση κατά την οποία γίνεται μεν κράτηση, αλλά η αντίστοιχη χωρητικότητα εν τέλει δεν χρησιμοποιείται.

Οι διαδικαστικές αρχές τις οποίες θέτει η οδηγία 2001/14

- 55 Ως προς τον ρυθμιστικό φορέα, η αιτιολογική σκέψη 46 της οδηγίας 2001/14 αναφέρει ότι τόσο η αποτελεσματική διαχείριση όσο και η δίκαιη και άνευ διακρίσεων χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής επιβάλλουν την εγκαθίδρυση ρυθμιστικού φορέα που να εποπτεύει την εφαρμογή των κρίσιμων κανόνων του δικαίου της Ένωσης και να ενεργεί ως αρχή εξετάσεως προσφυγών, ανεξαρτήτως της δυνατότητας ασκήσεως δικαστικού ελέγχου.
- 56 Ως εκ τούτου, το άρθρο 30, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14 θεσπίζει υποχρέωση των κρατών μελών να ιδρύσουν τέτοιον φορέα, στον οποίο, βάσει του άρθρου 30, παράγραφος 2, της ίδιας οδηγίας, μπορεί να προσφύγει όποιος θεωρεί ότι «δεν έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί». Κατά την τελευταία αυτή διάταξη, η προσφυγή που ασκείται μπορεί να στρέφεται, μεταξύ άλλων, κατά των αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής σχετικά με το σύστημα χρεώσεως και με το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών χρήσεως υποδομής τα οποία καλείται ή ενδέχεται να κληθεί να καταβάλει ο ενδιαφερόμενος, ενώ ο ρυθμιστικός φορέας οφείλει, δυνάμει του άρθρου 30, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14, να αποφαινεται επί όλων των καταγγελιών και να λαμβάνει το αργότερο εντός διμήνου τα αναγκαία επανορθωτικά μέτρα.
- 57 Επομένως, πέραν της εξετάσεως των τελών που έχουν επιβληθεί σε δεδομένη περίπτωση, ο φορέας αυτός είναι αρμόδιος να ελέγχει κατά πόσον όλα τα τέλη, τα οποία συναποτελούν το σύστημα χρεώσεως, είναι σύμφωνα με τις διατάξεις της εν λόγω οδηγίας.
- 58 Κατ' επέκταση, η κεντρική εποπτεία που ασκείται από τον ρυθμιστικό φορέα, ο οποίος διασφαλίζει ότι τα τέλη δεν εισάγουν διακρίσεις, αντικατοπτρίζει την αρχή ότι ο διαχειριστής είναι αρμόδιος για τον κεντρικό καθορισμό του ύψους των τελών, τηρουμένης πάντοτε της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων.
- 59 Σε αυτό το σκεπτικό εντάσσονται οι διατάξεις σχετικά με τα αποτελέσματα των αποφάσεων του ρυθμιστικού φορέα και με το περιεχόμενο των ελέγχων που πραγματοποιεί ο συγκεκριμένος φορέας.
- 60 Στο πνεύμα αυτό, το άρθρο 30, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, της οδηγίας 2001/14 προβλέπει ότι ο ρυθμιστικός φορέας διασφαλίζει ότι τα τέλη τα οποία καθορίζονται από τον διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου II της οδηγίας και ότι δεν εισάγουν διακρίσεις. Εξάλλου, το άρθρο 30, παράγραφος 3, δεύτερη περίοδος, της ίδιας οδηγίας ορίζει ότι διαπραγματεύσεις μεταξύ των ενδιαφερομένων και του διαχειριστή υποδομής σχετικά με το επίπεδο

των τελών χρήσεως υποδομής επιτρέπονται μόνον εφόσον διεξάγονται υπό την επίβλεψη του ρυθμιστικού φορέα, ο οποίος παρεμβαίνει αμέσως σε περίπτωση που οι διαπραγματεύσεις ενδέχεται να αντιβαίνουν στις διατάξεις της οδηγίας.

- 61 Βάσει του άρθρου 30, παράγραφος 5, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2001/14, οι αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτικές για όλους τους ενδιαφερομένους, όπερ σημαίνει ότι παράγουν αποτελέσματα *erga omnes*.
- 62 Κατά το άρθρο 30, παράγραφος 6, της οδηγίας 2001/14, οι αποφάσεις αυτές πρέπει να υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο.
- 63 Υπό το πρίσμα αυτών ακριβώς των αρχών που αναλύθηκαν ανωτέρω, πρέπει να δοθεί απάντηση στο πρώτο, το δεύτερο, το πέμπτο και το έκτο ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου, όπως αναδιατυπώθηκαν στη σκέψη 34 της παρούσας αποφάσεως.

Οι διατάξεις του άρθρου 315 του BGB, όπως ερμηνεύονται από το αιτούν δικαστήριο

- 64 Όσον αφορά το άρθρο 315 του BGB, από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως προκύπτει ότι η εν λόγω διάταξη του γερμανικού αστικού δικαίου ορίζει ότι, όταν διάταξη νόμου ή συμβατική ρήτρα παρέχουν σε ένα συμβαλλόμενο μέρος, όπως ο διαχειριστής υποδομής, το δικαίωμα να καθορίσει μονομερώς τη συμβατική παροχή, το δικαίωμα αυτό πρέπει πάντως να ασκείται, εν αμφιβολία, κατά δίκαιη κρίση. Η τήρηση του κριτηρίου της δίκαιης κρίσεως μπορεί να ελεγχθεί από τα πολιτικά δικαστήρια, τα οποία, εφόσον διαπιστώσουν ότι ο καθορισμός της παροχής δεν έγινε κατά δίκαιη κρίση, προβαίνουν τα ίδια σε δίκαιο καθορισμό με την έκδοση δικαστικής αποφάσεως στο πλαίσιο της εξουσίας τους εκτιμήσεως. Επομένως, σκοπός του άρθρου 315 του BGB είναι να λειτουργεί επανορθωτικά σε συγκεκριμένες περιπτώσεις όπου η παροχή είναι υπερβολική ή δυσανάλογη σε σχέση με το αντικείμενο της συμβάσεως.
- 65 Το αιτούν δικαστήριο διαπιστώνει επιπλέον ότι, σύμφωνα με τη νομολογία των γερμανικών πολιτικών δικαστηρίων, οι ρήτρες των συμβάσεων χρήσεως των υποδομών της DB Netz όπου γίνεται λόγος για το σύστημα χρεώσεως των διαδρομών προβλέπουν, αφενός, συμβατικό δικαίωμα καθορισμού της παροχής και, αφετέρου, ότι η κανονιστική υποχρέωση καταρτίσεως των τιμολογίων αντανακλά νόμιμο δικαίωμα καθορισμού της παροχής. Τα προαναφερθέντα εθνικά δικαστήρια συνήγαγαν εκ των ανωτέρω ότι ήταν αρμόδια να ελέγχουν τα τέλη, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 315, παράγραφος 3, του BGB, και να εκδίδουν, ενδεχομένως, τις δικές τους αποφάσεις για να προβούν σε καθορισμό *ex aequo et bono*.
- 66 Κατά το αιτούν δικαστήριο, τα γερμανικά δικαστήρια ερμηνεύουν το εθνικό ρυθμιστικό πλαίσιο για τους σιδηροδρόμους, ήτοι τις διατάξεις του AEG και της EIBV, η οποία μεταφέρει την οδηγία 2001/14 στην εσωτερική έννομη τάξη, υπό την έννοια ότι δεν απαγορεύει την άσκηση ελέγχου από πλευράς αστικού δικαίου, βάσει του άρθρου 315 του BGB. Κατά την εκτίμησή τους, τέτοιος έλεγχος δεν μπορεί να αποκλειστεί, δεδομένου ότι, δυνάμει της αρχής της αυτονομίας της ιδιωτικής βουλήσεως, ο διαχειριστής υποδομής διαθέτει ένα περιθώριο ευελιξίας κατά τον καθορισμό του ύψους, ανεξαρτήτως των ελέγχων που πραγματοποιεί ο ρυθμιστικός φορέας.
- 67 Κατά την ίδια αυτή νομολογία, η παράλληλη εφαρμογή του άρθρου 315 του BGB και του γερμανικού ρυθμιστικού πλαισίου για τους σιδηροδρόμους δικαιολογείται επίσης και για δικονομικούς λόγους. Κάθε επιχείρηση σιδηροδρομικών μεταφορών μπορεί, χωρίς να συντρέχουν ιδιαίτερες προϋποθέσεις, να ασκήσει αγωγή δυνάμει αυτού του άρθρου, με αίτημα τον δίκαιο καθορισμό του ύψους των τελών από δικαστήριο. Μια τέτοια αγωγή συνεπάγεται, κατ' ανάγκην, έλεγχο του ύψους των τελών που καθορίστηκαν από τον διαχειριστή υποδομής και, ενδεχομένως, μείωσή του κατόπιν εκτιμήσεως κατά δίκαιη κρίση, και μάλιστα με *ex tunc* αποτέλεσμα, κάτι το οποίο δεν είναι βέβαιο ότι ισχύει για τις αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα.

68 Τέλος, κατά την ίδια πάντοτε νομολογία, το άρθρο 315 του BGB τυγχάνει εφαρμογής ακόμη και όταν το ύψος των τελών καθορίζεται υπό μορφή μιας γενικής χρεώσεως, δεδομένου ότι η έννομη σχέση μεταξύ του διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής και της επιχειρήσεως σιδηροδρομικών μεταφορών διέπεται, υπό το πρίσμα του αστικού δικαίου, από το άρθρο 14, παράγραφος 6, του AEG.

Απάντηση του Δικαστηρίου

- 69 Υπενθυμίζεται εισαγωγικώς ότι, όπως προκύπτει από τη δικογραφία που υποβλήθηκε ενώπιον του Δικαστηρίου, ο έλεγχος της δίκαιης κρίσεως από τα εθνικά πολιτικά δικαστήρια δυνάμει του άρθρου 315, παράγραφος 3, του BGB στηρίζεται σε μια γενική ρύθμιση του αστικού δικαίου, και ειδικότερα του ενοχικού δικαίου, η οποία δεν συνδέεται συγκεκριμένα με τον προβλεπόμενο από την οδηγία 2001/14 έλεγχο των τελών που εισπράττονται από τον διαχειριστή υποδομής. Συνεπώς, η διάταξη αυτή αποσκοπεί στην επίτευξη μιας δίκαιης ισορροπίας σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση.
- 70 Διαπιστώνεται όμως, πρώτον, ότι η εκτίμηση κατά δίκαιη κρίση σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση αντιβαίνει στην αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων, όπως η αρχή αυτή διατυπώνεται στο άρθρο 4, παράγραφος 5, και στην αιτιολογική σκέψη 11 της οδηγίας 2001/14, και αναλύθηκε ανωτέρω στις σκέψεις 45 έως 54 της παρούσας αποφάσεως.
- 71 Από τη δικογραφία συνάγεται συναφώς ότι η νομολογία των γερμανικών πολιτικών δικαστηρίων εκκινεί από την αρχή ότι το άρθρο 315 του BGB έχει ένα «αυτοτελές πεδίο εφαρμογής», παράλληλο με εκείνο του γερμανικού ρυθμιστικού πλαισίου για τους σιδηροδρόμους, και ότι πρέπει, ως εκ τούτου, να ελέγχεται κατά πόσον ο διαχειριστής σιδηροδρομικής υποδομής έχει λάβει επίσης υπόψη, στο πλαίσιο του περιθωρίου ευελιξίας που του αναγνωρίζεται από τις εθνικές ρυθμίσεις για τον καθορισμό των χρεώσεων, τα συμφέροντα της προσφεύγουσας επιχειρήσεως σιδηροδρομικών μεταφορών, τα οποία βαίνουν πέραν της τηρήσεως του κανόνα ότι οι προϋποθέσεις προσβάσεως στο δίκτυο δεν επιτρέπεται να εισάγουν διακρίσεις.
- 72 Αρκεί όμως, επ' αυτού, η διαπίστωση ότι η ως άνω νομολογία οδηγεί στο να εφαρμόζονται, σε σχέση με την ισοδυναμία των παροχών, ουσιαστικά κριτήρια εκτιμήσεως τα οποία δεν προβλέπονται από τις κρίσιμες διατάξεις της οδηγίας 2001/14.
- 73 Τα κριτήρια αυτά, τα οποία εφαρμόζονται στο πλαίσιο του ελέγχου της δίκαιης κρίσεως από τα πολιτικά δικαστήρια δυνάμει του άρθρου 315 του BGB, διακυβεύουν την επίτευξη των σκοπών της οδηγίας 2001/14, δεδομένου ότι η εν λόγω νομολογία δεν αναγνωρίζει ενιαία κριτήρια, παρά μόνον κριτήρια που εφαρμόζονται κατά περίπτωση, ανάλογα με το αντικείμενο της συμβάσεως και το συμφέρον των διαδίκων.
- 74 Η εφαρμογή του άρθρου 315 του BGB, και άρα αποκλειστικώς του κριτηρίου της οικονομικής ορθολογικότητας της κάθε συμβάσεως, έχει ως συνέπεια να μη λαμβάνεται υπόψη ότι μόνον ο καθορισμός τελών στηριζόμενων σε ενιαία κριτήρια μπορεί να διασφαλίσει ότι η τιμολογιακή πολιτική εφαρμόζεται με τον ίδιο τρόπο έναντι όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
- 75 Η εκτίμηση κατά δίκαιη κρίση δυνάμει του άρθρου 315 του BGB κατά τον έλεγχο συγκεκριμένης συμβάσεως, αφενός, και το ρυθμιστικό πλαίσιο για τους σιδηροδρόμους όπως οριοθετείται από την οδηγία 2001/14, αφετέρου, στηρίζονται σε διαφορετικό σκεπτικό, πράγμα που ενδέχεται, σε περίπτωση ταυτόχρονης εφαρμογής τους επί της ίδιας συμβάσεως, να οδηγήσει σε αντιφατικά αποτελέσματα.
- 76 Επομένως, η εφαρμογή του κριτηρίου της δίκαιης κρίσεως από τα γερμανικά δικαστήρια δεν συνάδει με τις αρχές της οδηγίας 2001/14, ιδίως δε με την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως των επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών.

- 77 Δεύτερον, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14, τα κράτη μέλη οφείλουν να θεσπίσουν πλαίσιο χρεώσεως. Μπορούν επίσης να θέσουν ειδικούς κανόνες ως προς τις χρεώσεις, εφόσον δεν θίγεται η διαχειριστική ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής. Σύμφωνα με την ως άνω διάταξη, ο τελευταίος είναι αρμόδιος, αφενός, για τον καθορισμό του ύψους των τελών χρήσεως υποδομής και, αφετέρου, για την είσπραξή τους (βλ., στο ίδιο πνεύμα, αποφάσεις της 28ης Φεβρουαρίου 2013, Επιτροπή κατά Ισπανίας, C-483/10, EU:C:2013:114, σκέψη 39, και της 3ης Οκτωβρίου 2013, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-369/11, EU:C:2013:636, σκέψη 41).
- 78 Η διάταξη αυτή προβλέπει συνεπώς κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ των κρατών μελών και του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά το σύστημα χρεώσεως. Ειδικότερα, απόκειται στα κράτη μέλη να θεσπίσουν πλαίσιο χρεώσεως, ενώ απόκειται στον διαχειριστή υποδομής να καθορίσει το ύψος των τελών και να τα εισπράττει (αποφάσεις της 28ης Φεβρουαρίου 2013, Επιτροπή κατά Ισπανίας, C-483/10, EU:C:2013:114, σκέψη 41, της 11ης Ιουλίου 2013, Επιτροπή κατά Τσεχικής Δημοκρατίας, C-545/10, EU:C:2013:509, σκέψη 34, και της 3ης Οκτωβρίου 2013, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-369/11, EU:C:2013:636, σκέψη 42).
- 79 Προκειμένου να μπορεί να επιτευχθεί ο σκοπός της διασφάλισης της διαχειριστικής ανεξαρτησίας του διαχειριστή υποδομής, είναι απαραίτητο αυτός να διαθέτει, εντός του πλαισίου χρεώσεως όπως οριοθετείται από τα κράτη μέλη, κάποιο περιθώριο ευελιξίας για τον καθορισμό του ύψους των τελών, ώστε να είναι σε θέση να τον χρησιμοποιεί ως διαχειριστικό εργαλείο (αποφάσεις της 28ης Φεβρουαρίου 2013, Επιτροπή κατά Ισπανίας, C-483/10, EU:C:2013:114, σκέψεις 44 και 49, και της 11ης Ιουλίου 2013, Επιτροπή κατά Τσεχικής Δημοκρατίας, C-545/10, EU:C:2013:509, σκέψη 35).
- 80 Στο πνεύμα αυτό, η αιτιολογική σκέψη 12 της οδηγίας 2001/14 καθιστά σαφές ότι τα συστήματα χρεώσεως τελών και κατανομής της χωρητικότητας θα πρέπει να παρέχουν στους διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής κίνητρα για να βελτιστοποιούν τη χρήση της υποδομής τους, εντός του πλαισίου που οριοθετείται από τα κράτη μέλη (απόφαση της 28ης Φεβρουαρίου 2013, Επιτροπή κατά Ισπανίας, C-483/10, EU:C:2013:114, σκέψη 44).
- 81 Μολονότι όμως αληθεύει ότι ο διαχειριστής υποδομής μπορεί, κατ' αρχήν, να υπολογίσει το ύψος των τελών χρησιμοποιώντας το ίδιο σύστημα χρεώσεως για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, δεν θα ήταν δυνατό να επιτύχει την επιδιωκόμενη βελτιστοποίηση μέσω του συστήματος αυτού, αν υπήρχε ανά πάσα στιγμή ο κίνδυνος να προβεί ένα πολιτικό δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 315 του BGB, σε καθορισμό κατά δίκαιη κρίση του ύψους των τελών που θα οφείλει αποκλειστικώς και μόνον η αντίδικος σιδηροδρομική επιχείρηση, αφού τυχόν καθορισμός με δικαστική απόφαση περιορίζει το περιθώριο ευελιξίας του διαχειριστή υποδομής σε βαθμό που δεν συνάδει με τους σκοπούς τους οποίους επιδιώκει η οδηγία 2001/14 (βλ., στο ίδιο πνεύμα, απόφαση της 3ης Οκτωβρίου 2013, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-369/11, EU:C:2013:636, σκέψη 43).
- 82 Επισημαίνεται συναφώς ότι, σύμφωνα με τα όσα προβλέπει το άρθρο 8, παράγραφος 2, της εν λόγω οδηγίας, προκειμένου ο διαχειριστής υποδομής να έχει κίνητρο για να βελτιστοποιεί τη χρήση της υποδομής του, πρέπει να του επιτρέπεται να επιβάλει ή να διατηρεί σε ισχύ υψηλότερα τέλη, ανάλογα με το μακροπρόθεσμο κόστος ορισμένων ειδικών επενδυτικών προγραμμάτων (απόφαση της 28ης Φεβρουαρίου 2013, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-556/10, EU:C:2013:116, σκέψη 83).
- 83 Πρέπει επομένως να γίνει δεκτό ότι ο έλεγχος του ύψους των τελών βάσει του κριτηρίου της δίκαιης κρίσεως και η ενδεχόμενη έκδοση δικαστικής αποφάσεως για καθορισμό τους *ex aequo et bono*, δυνάμει του άρθρου 315, παράγραφος 3, του BGB, αντιβαίνουν στους σκοπούς που επιδιώκει το άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14.

- 84 Τρίτον, διαπιστώνεται ότι η εφαρμογή ουσιαστικών κριτηρίων εκτιμήσεως βάσει του άρθρου 315 του BGB είτε δεν συμβιβάζεται με τα κριτήρια εκτιμήσεως τα οποία προβλέπονται ιδίως στα άρθρα 4, 7 και 8 της οδηγίας 2001/14 είτε, αν ληφθεί ως δεδομένο ότι τα μεν συμφωνούν με τα δε, οδηγεί τα πολιτικά δικαστήρια να εφαρμόζουν ευθέως τις διατάξεις του εθνικού ρυθμιστικού πλαισίου για τους σιδηροδρόμους, θίγοντας έτσι τις αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα.
- 85 Σημειωτέον επ' αυτού ότι η αρχή του καθορισμού του ύψους των τελών χρήσεως υποδομής από τον διαχειριστή υποδομής, ο οποίος οφείλει να τηρεί την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων, αντικατοπτρίζεται στην εποπτεία που ασκείται από τον ρυθμιστικό φορέα, ο οποίος οφείλει, με τη σειρά του, να διασφαλίζει ότι τα τέλη δεν εισάγουν διακρίσεις.
- 86 Εν προκειμένω, όταν τα εθνικά πολιτικά δικαστήρια επιλαμβάνονται διαφορών με αντικείμενο τα τέλη χρήσεως σιδηροδρομικής υποδομής και εφαρμόζουν, στο πλαίσιο του προβλεπόμενου από το άρθρο 315 του BGB ελέγχου της δίκαιης κρίσεως, τις τομεακές διατάξεις του AEG και της EIBV για να εξετάσουν τον τρόπο υπολογισμού και το ύψος των τελών, το ρυθμιστικό πλαίσιο το οποίο απορρέει από την οδηγία 2001/14 δεν υπόκειται απλώς στην κρίση του αρμόδιου ρυθμιστικού φορέα και εν συνεχεία σε ex post έλεγχο από τα δικαστήρια που επιλαμβάνονται προσφυγών κατά των αποφάσεων του φορέα αυτού, αλλά εφαρμόζεται και εξειδικεύεται από κάθε αρμόδιο εθνικό πολιτικό δικαστήριο ενώπιον του οποίου ασκείται αγωγή, όπερ έρχεται σε αντίθεση προς την αποκλειστική αρμοδιότητα που παρέχεται στον ρυθμιστικό φορέα με το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14.
- 87 Το αποτέλεσμα είναι να υπάρχουν περισσότερες αποφάσεις ανεξάρτητων μεταξύ τους πολιτικών δικαστηρίων, οι οποίες μάλιστα ενδέχεται να μην έχουν εναρμονιστεί από τη νομολογία των ανώτερων δικαστηρίων, αντί του ενιαίου ελέγχου που ασκείται από τον αρμόδιο φορέα, υπό την επιφύλαξη, ενδεχομένως, του μεταγενέστερου ελέγχου από τα δικαστήρια τα οποία καλούνται να εκδικάσουν τις προσφυγές κατά των αποφάσεων του συγκεκριμένου φορέα, ήτοι εν προκειμένω από τα διοικητικά δικαστήρια, όπως άλλωστε προβλέπει και το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14. Υφίστανται, κατά συνέπεια, παράλληλα δύο μη συντονισμένες διαδικασίες για τη λήψη αποφάσεων, κάτι που είναι προδήλως αντίθετο προς τον σκοπό τον οποίο επιδιώκει το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14.
- 88 Τέταρτον, ορθώς το αιτούν δικαστήριο υπογραμμίζει την πρακτικώς ανυπέρβλητη δυσκολία την οποία θα ενείχε το εγχείρημα της γρήγορης συνθέσεως, σε ένα σύστημα άνευ διακρίσεων, των διαφορετικών αποφάσεων που εκδίδουν σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση τα πολιτικά δικαστήρια, ακόμη και αν ο ρυθμιστικός φορέας αναγκαζόταν να αντιδράσει και να προσαρμοστεί σε συνέχεια των αποφάσεων αυτών.
- 89 Κατ' αρχάς, θα προέκυπτε, τουλάχιστον μέχρι την έκδοση αποφάσεως από ανώτερο δικαστήριο, διαφορετική μεταχείριση ανάλογα με το αν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν ασκήσει αγωγή ενώπιον πολιτικού δικαστηρίου ή όχι, και ανάλογα με το περιεχόμενο της αντίστοιχης αποφάσεως του τελευταίου αυτού δικαστηρίου, κατά πρόδηλη παραβίαση της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων, η οποία καθιερώνεται στο άρθρο 4, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14.
- 90 Εξάλλου, από τη δικογραφία που υποβλήθηκε ενώπιον του Δικαστηρίου συνάγεται ότι ο έλεγχος της δίκαιης κρίσεως, βάσει του άρθρου 315 του BGB, συνεπάγεται ότι, προς αποφυγήν του ενδεχομένου διακριτικής μεταχειρίσεως μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ο διαχειριστής υποδομής ή ο ρυθμιστικός φορέας αναπροσαρμόζει, στην πράξη, τα τέλη και εφαρμόζει τα αναπροσαρμοσμένα τέλη σε όλες τις άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις λόγω της εκδόσεως αποφάσεως πολιτικού δικαστηρίου με την οποία τροποποιήθηκε το ύψος αυτών των τελών κατόπιν σχετικού αιτήματος μίας μόνον επιχειρήσεως.
- 91 Ωστόσο, ουδεμία τέτοια υποχρέωση απορρέει από τις διατάξεις της οδηγίας 2001/14 οι οποίες αφορούν τον ρυθμιστικό φορέα.

- 92 Επιπλέον, το επιχείρημα ότι η ως άνω μέθοδος οδηγεί σε μια λύση που διασφαλίζει την άνευ διακρίσεων μεταχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στηρίζεται στη θεώρηση του ρόλου του ρυθμιστικού φορέα υπό την έννοια ότι αυτός θα έπρεπε να προσαρμόζεται στις αποφάσεις τις οποίες εκδίδουν ήδη κατά περίπτωση τα πολιτικά δικαστήρια βάσει του άρθρου 315 του BGB. Η θεώρηση όμως αυτή αντιβαίνει προδήλως στην αποστολή που ανατίθεται στον ρυθμιστικό φορέα από το άρθρο 30, παράγραφοι 2 και 5, της οδηγίας 2001/14.
- 93 Τέλος, η εν λόγω θεώρηση θίγει την ανεξαρτησία των διαχειριστών σιδηροδρομικής υποδομής, αφού αυτοί αναγκάζονται, σε συνέχεια αποφάσεως πολιτικού δικαστηρίου, να χρεώσουν κατ' αποκοπήν «δίκαια» τέλη κατόπιν χωριστής εξετάσεως κάθε συγκεκριμένης περιπτώσεως, όπερ έρχεται σε αντίθεση προς την αποστολή την οποία η οδηγία 2001/14 έχει αναθέσει στους διαχειριστικές σιδηροδρομικής υποδομής.
- 94 Στο πλαίσιο αυτό διαπιστώνεται, πέμπτον, ότι δεν τηρείται η διάταξη του άρθρου 30, παράγραφος 5, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2001/14, η οποία προβλέπει ότι οι αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτικές για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Πράγματι, η διάταξη αυτή ορίζει ότι οι αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα, υπό την επιφύλαξη του δικαστικού τους ελέγχου, παράγουν ένομα αποτελέσματα για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, είτε πρόκειται για τις επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών είτε για τους διαχειριστές υποδομής. Είναι αντίθετο προς την προαναφερθείσα αρχή να παράγουν οι αποφάσεις τις οποίες εκδίδουν τα πολιτικά δικαστήρια, ενδεχομένως βάσει των κριτηρίων του εθνικού ρυθμιστικού πλαισίου για τον υπολογισμό των τελών, αποτελέσματα μόνον ως προς τους διαδίκους των διαφορών που υποβάλλονται στην κρίση των δικαστηρίων αυτών.
- 95 Κατ' αυτόν τον τρόπο, ο δικαιούχος προσβάσεως ο οποίος θα ασκήσει τυχόν αγωγή κατά του διαχειριστή υποδομής με αίτημα την επιστροφή μέρους των τελών που θεωρεί ότι είναι άδικα, θα εξασφαλίσει κατ' ανάγκην πλεονέκτημα σε σχέση με όσους ανταγωνιστές του δεν έχουν ασκήσει τέτοια αγωγή. Όμως, το πολιτικό δικαστήριο το οποίο θα επιληφθεί δεν θα έχει την εξουσία, εν αντιθέσει προς τον ρυθμιστικό φορέα, να επεκτείνει το αντικείμενο της διαφοράς ώστε να καλύψει και άλλες συμβάσεις χρήσεως υποδομής, ούτε να εκδώσει απόφαση η οποία θα ισχύει για το σύνολο του οικείου τομέα.
- 96 Η κατάσταση αυτή όχι μόνον αναιρεί την αρχή η οποία απορρέει από το ρυθμιστικό πλαίσιο σχετικά με την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή και προβλέπει ότι το αποτέλεσμα των αποφάσεων είναι δεσμευτικό για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, με συνέπεια να υφίσταται, κατ' ανάγκην, άνιση μεταχείριση μεταξύ των δικαιούχων προσβάσεως, ακριβώς δηλαδή το αποτέλεσμα το οποίο επιδιώκει να αποτρέψει η οδηγία 2001/14, αλλά θίγει επίσης και τον σκοπό της εξασφάλισης συνθηκών θεμιτού ανταγωνισμού στον τομέα της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών.
- 97 Ως εκ τούτου, επιστροφή των τελών κατ' εφαρμογήν των διατάξεων του αστικού δικαίου μπορεί να νοηθεί μόνο στην περίπτωση όπου είτε ο ρυθμιστικός φορέας είτε το δικαστήριο που ήλεγξε τη σχετική απόφαση του φορέα αυτού έχει διαπιστώσει τον αθέμιτο χαρακτήρα των τελών υπό το πρίσμα του ρυθμιστικού πλαισίου σχετικά με την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, και στον βαθμό που το αίτημα επιστροφής μπορεί να προβληθεί με αγωγή ενώπιον των εθνικών πολιτικών δικαστηρίων, και όχι με την προσφυγή την οποία προβλέπει το ρυθμιστικό αυτό πλαίσιο.
- 98 Έκτον, από τη δικογραφία που υποβλήθηκε ενώπιον του Δικαστηρίου συνάγεται ότι στο πλαίσιο της πολιτικής δίκης, άρα και της διαδικασίας που κινείται βάσει του άρθρου 315 του BGB, δεν αποκλείεται το ενδεχόμενο φιλικού διακανονισμού. Έτσι, το αξίωμα ότι το άρθρο 315 του BGB διατηρεί ένα «αυτοτελές πεδίο εφαρμογής», παράλληλο με εκείνο του ρυθμιστικού πλαισίου για την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, συνεπάγεται ότι ενδέχεται να πραγματοποιηθούν διαπραγματεύσεις προς επίτευξη φιλικού διακανονισμού, χωρίς τη συμμετοχή του ρυθμιστικού φορέα, ο οποίος δεν είναι διάδικος σε μια τέτοια διαδικασία.

- 99 Αυτός όμως ο αποκλεισμός του ρυθμιστικού φορέα προσκρούει τόσο στο γράμμα όσο και στον σκοπό του άρθρου 30, παράγραφος 3, δεύτερο και τρίτο εδάφιο, της οδηγίας 2001/14, όπου ορίζεται, αφενός, ότι διαπραγματεύσεις μεταξύ των ενδιαφερομένων και του διαχειριστή υποδομής σχετικά με το επίπεδο των τελών χρήσεως υποδομής επιτρέπονται μόνον εφόσον διεξάγονται υπό την επίβλεψη του ρυθμιστικού φορέα και, αφετέρου, ότι ο τελευταίος παρεμβαίνει αμέσως σε περίπτωση που οι διαπραγματεύσεις ενδέχεται να αντιβαίνουν στις διατάξεις της οδηγίας.
- 100 Έβδομον, η εφαρμογή του άρθρου 315 του BGB από τα γερμανικά δικαστήρια δεν συμβιβάζεται, κατά τα φαινόμενα, με τον επιδιωκόμενο από την οδηγία 2001/14 σκοπό της παροχής κινήτρων στους διαχειριστές για βελτιστοποίηση της χρήσεως της υποδομής τους, ιδίως δε με το άρθρο 12, πρώτο εδάφιο, της εν λόγω οδηγίας, κατά το οποίο ο διαχειριστής υποδομής επιτρέπεται να εισπράττει κάποιο ποσό και στην περίπτωση που γίνεται κράτηση, αλλά η αντίστοιχη χωρητικότητα δεν χρησιμοποιείται εν τέλει. Το σκεπτικό στο οποίο στηρίζεται η εφαρμογή του άρθρου 315 του BGB, ότι δηλαδή η συγκεκριμένη διάταξη έχει ένα «αυτοτελές πεδίο εφαρμογής», παράλληλο με το πεδίο εφαρμογής του ρυθμιστικού πλαισίου για την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι δεν λαμβάνονται υπόψη οι ειδικοί σκοποί που επιδιώκονται με τις διατάξεις του ρυθμιστικού αυτού πλαισίου.
- 101 Ακόμη και αν υποθεθεί ότι η εφαρμογή του άρθρου 315 του BGB καθιστά δυνατό να ληφθούν υπόψη οι σκοποί της οδηγίας 2001/14, συντρέχει προδήλως κίνδυνος η κατά περίπτωση μείωση των τελών με την έκδοση δικαστικής απόφασης να προκαλέσει διαφορές σε επίπεδο παροχής κινήτρων, καθώς και να ενθαρρύνει τις επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών να επιδιώξουν, με την άσκηση αγωγών ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων, να αποκτήσουν πλεονεκτήματα τα οποία δεν διαθέτουν άλλες επιχειρήσεις ευρισκόμενες σε παρόμοια κατάσταση.
- 102 Μια τέτοια ενθάρρυνση όμως μπορεί επίσης να θίξει το συμφέρον που υπάρχει για συμβολή στη βέλτιστη χρήση της υποδομής μέσω κατάλληλων οργανωτικών μέτρων ή μέσω της ακυρώσεως, το ταχύτερο δυνατόν, τυχόν αιτημάτων κρατήσεως χωρητικότητας, όπερ αντιβαίνει στον σκοπό του άρθρου 12, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2001/14.
- 103 Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, πρέπει να γίνει δεκτό ότι οι διατάξεις της οδηγίας 2001/14, και πιο συγκεκριμένα το άρθρο 4, παράγραφος 5, και το άρθρο 30, παράγραφοι 1, 3, 5 και 6, έχουν την έννοια ότι αποκλείουν την εφαρμογή εθνικού ρυθμιστικού πλαισίου όπως το επίμαχο στην κύρια δίκη, το οποίο ορίζει ότι τα τακτικά δικαστήρια ελέγχουν κατά περίπτωση αν τα τέλη χρήσεως της σιδηροδρομικής υποδομής είναι δίκαια, και έχουν την εξουσία να αναπροσαρμόσουν, εφόσον παρίσταται ανάγκη, το ύψος των τελών αυτών, ανεξαρτήτως της εποπτείας την οποία ασκεί ο ρυθμιστικός φορέας που προβλέπεται στο άρθρο 30 της οδηγίας.

Επί του τρίτου, του τετάρτου και του έβδομου ερωτήματος

- 104 Το τρίτο, το τέταρτο και το έβδομο ερώτημα υποβλήθηκαν μόνο για την περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο, το δεύτερο, το πέμπτο και το έκτο ερώτημα.
- 105 Δεδομένου ότι δίνεται αρνητική απάντηση στο πρώτο, το δεύτερο, το πέμπτο και το έκτο ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο τρίτο, το τέταρτο και το έβδομο ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

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

Οι διατάξεις 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 τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, και πιο συγκεκριμένα το άρθρο 4, παράγραφος 5, και το άρθρο 30, παράγραφοι 1, 3, 5 και 6, έχουν την έννοια ότι αποκλείουν την εφαρμογή εθνικού ρυθμιστικού πλαισίου όπως το επίμαχο στην κύρια δίκη, το οποίο ορίζει ότι τα τακτικά δικαστήρια ελέγχουν κατά περίπτωση αν τα τέλη χρήσεως της σιδηροδρομικής υποδομής είναι δίκαια, και έχουν την εξουσία να αναπροσαρμόσουν, εφόσον παρίσταται ανάγκη, το ύψος των τελών αυτών, ανεξαρτήτως της εποπτείας την οποία ασκεί ο ρυθμιστικός φορέας που προβλέπεται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/49.

(υπογραφές)