



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 27ης Οκτωβρίου 2022*

«Προδικαστική παραπομπή – Σιδηροδρομικές μεταφορές – Άρθρο 102 ΣΛΕΕ – Κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως – Οδηγία 2001/14/ΕΚ – Πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή – Άρθρο 30 – Ρυθμιστικός φορέας σιδηροδρόμων – Έλεγχος των τελών υποδομής – Εθνικά δικαστήρια – Έλεγχος των τελών υπό το πρίσμα του δικαίου του ανταγωνισμού – Κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ της ρυθμιστικής αρχής και των εθνικών δικαστηρίων»

Στην υπόθεση C-721/20,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Kammergericht Berlin (εφετείο Βερολίνου, Γερμανία) με απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 2020, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 30 Δεκεμβρίου 2020, στο πλαίσιο της δίκης

DB Station & Service AG

κατά

ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους Κ. Λυκούργο, πρόεδρο τμήματος, L. S. Rossi, S. Rodin, J.-C. Bonichot (εισηγητή) και Ο. Spineanu-Matei, δικαστές,

γενική εισαγγελέας: Τ. Ćareta

γραμματέας: Α. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η DB Station & Service AG, εκπροσωπούμενη από τους M. Köhler και M. Weitner, Rechtsanwälte,
- η ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, εκπροσωπούμενη από τους A. R. Schüssler και B. Uhlenhut, Rechtsanwälte,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την B. Ernst και από τον G. Meessen,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελία που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 7ης Απριλίου 2022,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 102 ΣΛΕΕ και των άρθρων 4, 7 έως 12 και 30 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 της σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ 2001, L 75, σ. 29, και διορθωτικό ΕΕ 2004, L 220, σ. 16), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007 (ΕΕ 2007, L 315, σ. 44) (στο εξής: οδηγία 2001/14).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της DB Station & Service AG (στο εξής: DB Station & Service) και της ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (στο εξής: ODEG) σχετικά με το ύψος του τέλους που πρέπει να καταβάλλει η δεύτερη επιχείρηση για τη χρήση των σταθμών που εκμεταλλεύεται η πρώτη.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Η οδηγία 2001/14

- 3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 5, 11, 16, 32, 40 και 46 της οδηγίας 2001/14 είχαν 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.
[...]
 - (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.
[...]
 - (16) Τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας θα πρέπει να επιτρέπουν το θεμιτό ανταγωνισμό κατά την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών.
[...]

(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.

[...]

(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 εν λόγω οδηγίας προέβλεπε τα εξής:

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

[...]»

5 Το άρθρο 2 της εν λόγω οδηγίας περιείχε ορισμούς. Το εν λόγω άρθρο είχε ως εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

[...]

β) “αιτών”: η αδειούχος σιδηροδρομική επιχείρηση και/ή διεθνής όμιλος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και, στα κράτη μέλη, τα οποία προβλέπουν τη δυνατότητα αυτή, και άλλα πρόσωπα και/ή νομικές οντότητες που ενδιαφέρονται, για σκοπούς παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή για εμπορικούς σκοπούς, να [αποκτήσουν] χωρητικότητα υποδομής, [...] στο έδαφός τους·

[...]

στ) “συμφωνία πλαίσιο”: νομικά δεσμευτική γενική συμφωνία δυνάμει του δημοσίου ή του ιδιωτικού δικαίου, η οποία καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός αιτούντος και του διαχειριστή της υποδομής ή του αρμόδιου φορέα κατανομής όσον αφορά την κατανομητέα χωρητικότητα υποδομής και τα καταβλητέα τέλη για περίοδο μεγαλύτερη μιας περιόδου πίνακος δρομολογίου·

[...]

η) “διαχειριστής υποδομής”: οποιοσδήποτε φορέας ή επιχείρηση που είναι υπεύθυνος κυρίως για την εγκατάσταση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής. [...]

[...]»

- 6 Το άρθρο 4 της ίδιας οδηγίας, το οποίο έφερε τον τίτλο «Θέσπιση, καθορισμός και είσπραξη τελών», όριζε 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.

[...]

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.

[...]»

- 7 Κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14:

«Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν, χωρίς διακρίσεις, δικαίωμα πρόσβασης στην ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών, που περιγράφονται στο παράρτημα II. Οι υπηρεσίες που περιγράφονται στο παράρτημα II, σημείο 2 παρέχονται χωρίς διακρίσεις, ενώ οι αιτήσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μπορούν να απορρίπτονται μόνον εφόσον υφίστανται βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές υπό τους όρους της αγοράς. [...]»

- 8 Το άρθρο 7 της οδηγίας αφορούσε τις αρχές χρέωσης και προέβλεπε στην παράγραφο 7 τα εξής:

«Η παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο παράρτημα II, σημείο 2, δεν καλύπτεται από το παρόν άρθρο. Με την επιφύλαξη των ανωτέρω, κατά τον καθορισμό των τιμών για τις αναφερόμενες στο παράρτημα II, σημείο 2, υπηρεσίες, λαμβάνεται υπόψη η κατάσταση που επικρατεί στις σιδηροδρομικές μεταφορές όσον αφορά τον ανταγωνισμό.»

- 9 Κατά το άρθρο 9, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας:

«Με την επιφύλαξη των άρθρων 81, 82, 86 και 87 [ΕΚ] και παρά το άρθρο 7 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας, οποιαδήποτε έκπτωση στα τέλη που επιβάλλονται σε σιδηροδρομική επιχείρηση από το διαχειριστή υποδομής, για οποιαδήποτε υπηρεσία, είναι σύμφωνη με τα κριτήρια που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.»

- 10 Το άρθρο 17 της ίδιας οδηγίας, τιτλοφορούμενο «Συμφωνίες-πλαίσιο», όριζε στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Με την επιφύλαξη των άρθρων 81, 82 και 86 [ΕΚ], είναι δυνατό να συναφθεί συμφωνία-πλαίσιο με αιτούντα. Η εν λόγω συμφωνία-πλαίσιο καθορίζει τα χαρακτηριστικά της χωρητικότητας υποδομής που απαιτούνται από τον αιτούντα και προσφέρονται σ' αυτόν για χρονικό διάστημα πέραν της μίας περιόδου πίνακος δρομολογίων. Η συμφωνία-πλαίσιο δεν καθορίζει λεπτομερώς μια σιδηροδρομική

διαδρομή, αλλά είναι τέτοια ώστε να επιδιώκει την ικανοποίηση των νόμιμων εμπορικών αναγκών του αιτούντος. [...]»

- 11 Το άρθρο 24 της οδηγίας 2001/14 προέβλεπε στην παράγραφο 2 τα εξής:

«Όταν υπάρχουν κατάλληλες εναλλακτικές διαδρομές, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί, αφού συμβουλευθεί τα ενδιαφερόμενα μέρη, να χαρακτηρίζει ιδιαίτερη υποδομή για χρήση από συγκεκριμένα είδη κυκλοφορίας. Με την επιφύλαξη των άρθρων 81, 82 και 86 [ΕΚ], όπου έχει γίνει τέτοιος χαρακτηρισμός, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να δίνει προτεραιότητα στο συγκεκριμένο είδος κυκλοφορίας κατά την κατανομή χωρητικότητας υποδομής.»

- 12 Κατά το άρθρο 30 της εν λόγω οδηγίας, τιτλοφορούμενο «Ρυθμιστικός φορέας»:

«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 στην οργάνωση, τις αποφάσεις χρηματοδότησης, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής ή αιτούντα. Είναι, επιπλέον, λειτουργικά ανεξάρτητοι από κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. 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) τη δήλωση δικτύου·

[...]

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, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004 (ΕΕ 2004, L 164, σ. 164)].

3. Ο ρυθμιστικός φορέας εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από το διαχειριστή υποδομής συμφωνούν με το κεφάλαιο II και δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγματεύεται 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.

[...]

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, απόφαση του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει.

[...]

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

13 Το παράρτημα II, σημείο 2, της εν λόγω οδηγίας είχε ως εξής:

«Η τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών και η παροχή υπηρεσιών περιλαμβάνει:

[...]

γ) επιβατικούς σταθμούς, τα κτίριά τους και λοιπές εγκαταστάσεις·

[...]».

Η οδηγία 2012/34/ΕΚ

14 Το άρθρο 55, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ 2012, L 343, σ. 32), προβλέπει τα εξής:

«Κάθε κράτος μέλος ορίζει έναν μοναδικό εθνικό ρυθμιστικό φορέα για τον σιδηροδρομικό τομέα. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, ο φορέας αυτός είναι αυτοτελής αρχή, ανεξάρτητη και νομικά διακριτή σε επίπεδο οργανωτικό, λειτουργικό, ιεραρχικό και λήψης αποφάσεων από οιονδήποτε άλλο δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα. Επίσης διαθέτει ανεξαρτησία όσον αφορά τα θέματα οργάνωσής του, χρηματοδότησης, νομικής διάρθρωσης και λήψης των αποφάσεών του, έναντι οποιουδήποτε διαχειριστή υποδομής, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση. Είναι, επιπλέον, λειτουργικά ανεξάρτητος από κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.»

15 Το άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα», προβλέπει τα ακόλουθα:

«1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 46 παράγραφος 6, 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 κατά αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής ή, κατά περίπτωση της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, σχετικά με:

α) τη δήλωση δικτύου στην προσωρινή και τελική της μορφή·

[...]

δ) το σύστημα χρέωσης·

ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών χρήσης υποδομής των οποίων η καταβολή απαιτείται ή μπορεί να απαιτείται·

[...]

ζ) την πρόσβαση και τη χρέωση για υπηρεσίες σύμφωνα με το άρθρο 13.

2. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των εθνικών αρχών ανταγωνισμού, για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών ο ρυθμιστικός φορέας έχει εξουσία παρακολούθησης της κατάστασης του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών και συγκεκριμένα ελέγχει την εφαρμογή των στοιχείων α) έως ζ) της παραγράφου 1 με δική του πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων κατά των αιτούντων. Ελέγχει, ιδίως, εάν η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει ρήτρες που εισάγουν διακρίσεις ή παρέχει διακριτική ευχέρεια στον διαχειριστή υποδομής που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή διακρίσεων κατά των αιτούντων.

[...]

6. Ο ρυθμιστικός φορέας εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με το τμήμα 2 του κεφαλαίου IV και δεν εισάγουν διακρίσεις. [...]

[...]

9. Ο ρυθμιστικός φορέας αποφασίζει για τυχόν καταγγελίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και ξεκινά διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εντός ενός μηνός από την παραλαβή της καταγγελίας. Αποφασίζει για ενδεχόμενες καταγγελίες, λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση και ενημερώνει τα εμπλεκόμενα μέρη για την αιτιολογημένη απόφασή του εντός προκαθορισμένου, εύλογου χρονικού διαστήματος και, σε κάθε περίπτωση, εντός έξι εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών. Με την επιφύλαξη των εξουσιών των εθνικών αρχών ανταγωνισμού για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, ο ρυθμιστικός φορέας, κατά περίπτωση, αποφασίζει με δική του πρωτοβουλία για τα ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης διακρίσεων σε βάρος αιτούντων, στρέβλωσης στην αγορά και κάθε άλλων ανεπιθύμητων εξελίξεων στις εν λόγω αγορές, ιδίως όσον αφορά την παράγραφο 1 στοιχεία α) έως ζ).

Η απόφαση του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει, και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής. Ο ρυθμιστικός φορέας πρέπει να έχει εξουσία επιβολής των αποφάσεών του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων.

[...]»

Ο κανονισμός (ΕΚ) 1/2003

- 16 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα [101 και 102 ΣΛΕΕ] (ΕΕ 2003, L 1, σ. 1), έχει ως εξής:

«Οσάκις οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών ή τα εθνικά δικαστήρια εφαρμόζουν την εθνική νομοθεσία ανταγωνισμού σε συμφωνίες, αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων ή εναρμονισμένες πρακτικές κατά την έννοια του άρθρου [101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ], οι οποίες είναι πιθανόν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών κατά την έννοια της διάταξης αυτής, εφαρμόζουν επίσης το άρθρο [101 ΣΛΕΕ] στις εν λόγω συμφωνίες, αποφάσεις ή εναρμονισμένες πρακτικές. Όταν οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών ή τα εθνικά δικαστήρια εφαρμόζουν την εθνική νομοθεσία ανταγωνισμού σε τυχόν καταχρηστική πρακτική που απαγορεύεται από το άρθρο [102 ΣΛΕΕ], εφαρμόζουν επίσης το άρθρο [102 ΣΛΕΕ].»

Το γερμανικό δίκαιο

- 17 Ο Allgemeines Eisenbahngesetz (γενικός νόμος περί σιδηροδρόμων), όπως τροποποιήθηκε από τον Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (τρίτο νόμο σχετικά με την τροποποίηση των διατάξεων περί σιδηροδρόμων), της 27ης Απριλίου 2005 (BGBl. I 2005, σ. 1138), ως είχε μέχρι την 1η Σεπτεμβρίου 2016 (στο εξής: AEG), προέβλεπε στο άρθρο 14b τα εξής:

«(1) Ο ρυθμιστικός φορέας οφείλει να εξασφαλίζει την τήρηση των διατάξεων του ρυθμιστικού πλαισίου που διέπει την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, κυρίως σε σχέση με

[...]

4. τους όρους χρήσης, τις αρχές χρέωσης και το ύψος των τελών.

(2) Τούτο ισχύει υπό την επιφύλαξη των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων των αρχών ανταγωνισμού που προβλέπονται στον [Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (νόμο κατά των περιορισμών του ανταγωνισμού)]. Ο ρυθμιστικός φορέας και οι αρχές εποπτείας των σιδηροδρόμων, καθώς και οι αρχές ανταγωνισμού και οι ρυθμιστικοί φορείς που είναι αρμόδιοι δυνάμει του [Telekommunikationsgesetz (νόμου περί τηλεπικοινωνιών)] και του [Energiewirtschaftsgesetz (νόμου περί διαχείρισης της ενέργειας)] ανταλλάσσουν αμοιβαίως πληροφορίες που μπορούν να έχουν σημασία για την εκπλήρωση των αντίστοιχων καθηκόντων τους. Μεταξύ άλλων, πρέπει να ενημερώνονται αμοιβαία για τις σχεδιαζόμενες αποφάσεις, με σκοπό την απαγόρευση καταχρηστικής συμπεριφοράς ή συμπεριφοράς που δημιουργεί διακρίσεις εκ μέρους επιχειρήσεων σιδηροδρομικών υποδομών. Πρέπει να παρέχουν αμοιβαία τη δυνατότητα υποβολής παρατηρήσεων πριν από την περάτωση της διαδικασίας από την αρμόδια αρχή.»

- 18 Το άρθρο 14d του AEG όριζε τα εξής:

«Οι δημόσιες επιχειρήσεις σιδηροδρομικής υποδομής οφείλουν να ενημερώνουν τον ρυθμιστικό φορέα όσον αφορά:

[...]

6. τη σχεδιαζόμενη αναπροσαρμογή ή τροποποίηση των όρων χρήσης του σιδηροδρομικού δικτύου ή των όρων χρήσης των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών, στους οποίους περιλαμβάνονται οι αρχές χρέωσης και το ύψος των τελών χρέωσης που προβλέπονται.»

19 Το άρθρο 14e, παράγραφος 1, του ως άνω νόμου προέβλεπε τα εξής:

«Ο ρυθμιστικός φορέας δύναται, μετά τη λήψη των πληροφοριών που αναφέρονται στο άρθρο 14d, εντός προθεσμίας

[...]

4. τεσσάρων εβδομάδων, να διατυπώσει αντιρρήσεις ως προς σχέδιο αναπροσαρμογής ή τροποποίησης, κατά την έννοια του άρθρου 14d, πρώτο εδάφιο, σημείο 6,

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

20 Το άρθρο 14f του εν λόγω νόμου είχε ως εξής:

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

[...]

2. τους κανόνες για το ύψος ή τη διάρθρωση των τελών χρήσης της υποδομής και των λοιπών τελών

που χρεώνουν οι επιχειρήσεις που διαχειρίζονται σιδηροδρομική υποδομή. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί, με ισχύ για το μέλλον,

1. να υποχρεώσει τις επιχειρήσεις που διαχειρίζονται σιδηροδρομική υποδομή να τροποποιήσουν, σύμφωνα με τις υποδείξεις του, τους όρους στους οποίους αναφέρεται το πρώτο εδάφιο, σημείο 1, ή τα συστήματα χρέωσης στα οποία αναφέρεται το πρώτο εδάφιο, σημείο 2, ή

2. να κηρύξει ανίσχυρους τους όρους στους οποίους αναφέρεται το πρώτο εδάφιο, σημείο 1, ή τα συστήματα χρέωσης στα οποία αναφέρεται το πρώτο εδάφιο, σημείο 2,

εφόσον αυτοί οι όροι ή τα συστήματα 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 σχετικά με συμφωνία-πλαίσιο, κατά την έννοια του άρθρου 14a, ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί είτε κατόπιν αιτήματος είτε αυτεπαγγέλτως να ελέγξει τις αποφάσεις της επιχείρησης που διαχειρίζεται σιδηροδρομική υποδομή. Σχετικό αίτημα μπορούν να υποβάλουν οι κάτοχοι άδειας πρόσβασης των οποίων το δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή ενδέχεται να θίγεται. Το αίτημα πρέπει να υποβληθεί εντός της προθεσμίας εντός της οποίας μπορεί να γίνει δεκτή η πρόταση για τη σύναψη συμφωνιών κατά την έννοια της πρώτης περιόδου. Ο έλεγχος μπορεί να αφορά ειδικότερα

[...]

3. το ύψος και τη διάρθρωση των τελών χρήσης υποδομής και των λοιπών τελών.

Ο ρυθμιστικός φορέας καλεί τους ενδιαφερομένους να παράσχουν κάθε χρήσιμη πληροφορία εντός εύλογης προθεσμίας, η οποία δεν μπορεί να υπερβαίνει τις δύο εβδομάδες. Ο ρυθμιστικός φορέας αποφαινεται επί του αιτήματος 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 του αιτούντος για πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή,

1. ο ρυθμιστικός φορέας υποχρεώνει την επιχείρηση που διαχειρίζεται σιδηροδρομική υποδομή να τροποποιήσει την απόφαση ή
2. ο ρυθμιστικός φορέας καθορίζει τους συμβατικούς όρους, αποφαινεται επί του κύρους της συμβάσεως και κηρύσσει ανίσχυρες τις συμβάσεις οι οποίες δεν συνάδουν με τους όρους αυτούς.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 21 Η DB Station & Service, θυγατρική της Deutsche Bahn AG, η οποία είναι ο κατεστημένος σιδηροδρομικός φορέας στη Γερμανία, εκμεταλλεύεται περίπου 5 400 σιδηροδρομικούς σταθμούς στο κράτος μέλος αυτό. Οι όροι χρήσης καθορίζονται με συμβάσεις-πλαίσια τις οποίες συνάπτει η εν λόγω εταιρία με σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Δυνάμει των όρων αυτών, το ύψος των τελών καθορίζεται βάσει τιμοκαταλόγου τον οποίο καταρτίζει η DB Station & Service.
- 22 Η ODEG είναι σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία χρησιμοποιεί την υποδομή της DB Station & Service στο πλαίσιο της δραστηριότητάς της στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών σε μικρές αποστάσεις. Οι δύο επιχειρήσεις συνήψαν προς τούτο σύμβαση-πλαίσιο.
- 23 Την 1η Ιανουαρίου 2005 η DB Station & Service εισήγαγε νέο τιμοκατάλογο, επονομαζόμενο SPS 05. Βάσει του εν λόγω τιμοκαταλόγου, η ODEG έπρεπε να καταβάλει αυξημένα τέλη υποδομής, τα οποία και κατέβαλε χωρίς ωστόσο να δεχθεί ότι είναι νόμιμα, δεδομένου ότι δεν συμφωνούσε με το ύψος τους.
- 24 Με απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 2009, η Bundesnetzagentur (ομοσπονδιακή υπηρεσία δικτύων, Γερμανία), ως αρμόδιος ρυθμιστικός φορέας, κήρυξε τον SPS 05 ανίσχυρο από 1ης Μαΐου 2010. Η DB Station & Service άσκησε προσφυγή κατά της αποφάσεως αυτής. Με απόφαση της 23ης Μαρτίου 2010, το Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (διοικητικό εφετείο Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας, Γερμανία) έκρινε ότι η προσφυγή είχε ανασταλτικό αποτέλεσμα. Εντούτοις, κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασης περί παραπομπής στο πλαίσιο της υπό κρίση υποθέσεως, το αιτούν δικαστήριο δεν είχε ακόμη αποφανθεί επί της ουσίας.
- 25 Με πλείονες αγωγές που άσκησε ενώπιον του Landgericht Berlin (πρωτοδικείου Βερολίνου, Γερμανία), η ODEG ζήτησε την επιστροφή του ποσού των τελών που καταβλήθηκαν μεταξύ Νοεμβρίου 2006 και Δεκεμβρίου 2010 βάσει του SPS 05, στο μέτρο που το ποσό αυτό υπερέβαινε εκείνο που θα οφειλόταν βάσει του προϊσχύσαντος τιμοκαταλόγου, δηλαδή του SPS 99. Οι αγωγές έγιναν δεκτές βάσει του κριτηρίου της «δίκαιης κρίσης» με έρεισμα το άρθρο 315 του Bürgerliches Gesetzbuch (γερμανικού αστικού κώδικα) το οποίο παρέχει στα δικαστήρια τη δυνατότητα να αποκαθιστούν τη συμβατική ισορροπία όταν αυτή έχει διαταραχθεί. Η DB Station & Service

άσκησε έφεση ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, του Kammergericht Berlin (εφετείου Βερολίνου, Γερμανία), το οποίο αποφάσισε τη συνεκδίκαση των διαφόρων υποθέσεων με διάταξη της 30ής Νοεμβρίου 2015.

- 26 Το αιτούν δικαστήριο αναφέρει ότι, με απόφαση της 11ης Οκτωβρίου 2019, η Bundesnetzagentur απέρριψε ως απαράδεκτες τις αιτήσεις πλειόνων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με τις οποίες αυτές είχαν ζητήσει να ελεγχθεί εκ των υστέρων η νομιμότητα των τελών που καταβλήθηκαν βάσει του SPS 05. Κατά της απόφασεως αυτής ασκήθηκε προσφυγή η οποία, κατά τον χρόνο εκδόσεως από το αιτούν δικαστήριο της απόφασης περί παραπομπής στο πλαίσιο της υπό κρίση υποθέσεως, εξακολουθούσε να εκκρεμεί ενώπιον του Verwaltungsgericht Köln (διοικητικού πρωτοδικείου Κολωνίας, Γερμανία).
- 27 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η επίλυση της ενώπιόν του διαφοράς εξαρτάται από την ερμηνεία της οδηγίας 2001/14, η οποία έχει καθ' ύλη και κατά χρόνο εφαρμογή επί της διαφοράς αυτής. Ειδικότερα, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται ως προς τη διάρθρωση μεταξύ της αρμοδιότητας των ρυθμιστικών φορέων που αναφέρονται στο άρθρο 30 της οδηγίας και της αρμοδιότητας των εθνικών πολιτικών δικαστηρίων όταν καλούνται να εφαρμόσουν το άρθρο 102 ΣΛΕΕ.
- 28 Το αιτούν δικαστήριο υπενθυμίζει συναφώς ότι το Δικαστήριο έκρινε, στη σκέψη 103 της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), ότι η οδηγία 2001/14 αντιτίθεται στον κατά περίπτωση έλεγχο από τα τακτικά δικαστήρια του κατά πόσον είναι δίκαια τα τέλη χρήσης της υποδομής, ανεξαρτήτως της εποπτείας την οποία ασκεί ο ρυθμιστικός φορέας που ορίστηκε δυνάμει του άρθρου 30 της οδηγίας αυτής. Εντούτοις, δεν είναι βέβαιο ότι το σκεπτικό της απόφασης αυτής μπορεί να εφαρμοστεί και στην περίπτωση που τα τακτικά δικαστήρια καλούνται να ελέγξουν τη νομιμότητα των εν λόγω τελών υπό το πρίσμα του άρθρου 102 ΣΛΕΕ και του εθνικού δικαίου του ανταγωνισμού τα οποία απαγορεύουν, μεταξύ άλλων, την κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης.
- 29 Πολλά γερμανικά δικαστήρια έχουν κρίνει ότι οι αρχές που διατυπώθηκαν με την απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), αντιτίθενται στο να αποφαινόνται τα εν λόγω δικαστήρια επί αγωγών με αίτημα την επιστροφή τελών πριν ο αρμόδιος ρυθμιστικός φορέας εκδώσει απρόσβλητη απόφαση επί του ζητήματος αυτού. Αντιθέτως, με απόφαση της 29ης Οκτωβρίου 2019, γνωστή ως «Trassenentgelte», το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο, Γερμανία) αποφάνθηκε ότι η εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ από τα πολιτικά δικαστήρια είναι νόμιμη και επιβεβλημένη, χωρίς να απαιτείται προηγούμενη απρόσβλητη απόφαση του ρυθμιστικού φορέα.
- 30 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά, ωστόσο, ότι υπάρχουν σοβαροί λόγοι που δικαιολογούν την απόκλιση από τη θέση του ανώτατου γερμανικού πολιτικού δικαστηρίου.
- 31 Πρώτον, ο έλεγχος που διενεργούν τα πολιτικά δικαστήρια θα μπορούσε να θίξει την αποκλειστική αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα που μνημονεύεται στην απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834).
- 32 Δεύτερον, από τη νομολογία του Δικαστηρίου, ιδίως δε από την απόφαση της 30ής Ιανουαρίου 1974, BRT και Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (127/73, EU:C:1974:6), προκύπτει, βεβαίως, ότι τα εθνικά δικαστήρια υποχρεούνται να εφαρμόζουν άμεσα

το άρθρο 102 ΣΛΕΕ. Εντούτοις, το Δικαστήριο δεν έχει ακόμη αποφανθεί επί της διάρθρωσης της υποχρέωσης αυτής με τις αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα ο οποίος, δυνάμει της οδηγίας 2001/14, είναι επιφορτισμένος με την εποπτεία των τελών.

- 33 Τρίτον, μολονότι, στη σκέψη 135 της απόφασης της 10ης Ιουλίου 2014, Telefónica και Telefónica de España κατά Επιτροπής (C-295/12 P, EU:C:2014:2062), το Δικαστήριο έκρινε ότι η εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν προϋπέθετε προηγούμενη εξέταση των επίμαχων μέτρων από την εθνική ρυθμιστική αρχή, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η απόφαση εκείνη δικαιολογείται από το γεγονός ότι, αντιθέτως προς την εφαρμογή της διατάξεως αυτής από τα πολιτικά δικαστήρια, η παρέμβαση της Επιτροπής δεν ενέχει κίνδυνο εκδόσεως περισσότερων, ενδεχομένως αποκλινουσών, αποφάσεων.
- 34 Τέλος, τέταρτον, με απόφαση της 1ης Σεπτεμβρίου 2020, γνωστή ως «Stationspreissystem II», το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) έκρινε ότι το άρθρο 30, παράγραφος 3, της οδηγίας 2001/14 δεν παρέχει στον ρυθμιστικό φορέα αρμοδιότητα να αποφαινεται επί των τελών που έχουν ήδη καταβληθεί, πολλώ δε μάλλον να διατάσσει την επιστροφή τους. Το ως άνω δικαστήριο συνήγαγε εξ αυτού ότι ο έλεγχος των καταχρήσεων βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ δεν θίγει τις αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα, δεδομένου ότι ο έλεγχος βάσει του άρθρου 102 περιορίζεται στην εκ των υστέρων επιδίκαση αποζημίωσης για συμπεριφορά των επιχειρήσεων κατά το παρελθόν.
- 35 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η ανάλυση αυτή του δικαίου της Ένωσης είναι εσφαλμένη. Αφενός, κανένα στοιχείο της οδηγίας 2001/14 δεν μπορεί να τεκμηριώσει την ερμηνεία ότι ο ρυθμιστικός φορέας αποφαινεται μόνο pro futuro. Αφετέρου, το άρθρο 102 ΣΛΕΕ επιτρέπει την έκδοση αποφάσεων με τις οποίες διαπιστώνεται η ακυρότητα πράξεων ή διατάσσεται η παύση συμπεριφοράς. Εξάλλου, ακόμη και η επιστροφή των τελών που εισπράχθηκαν στο παρελθόν θα μπορούσε να προκαλέσει στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό και να θίξει την επίτευξη των σκοπών της οδηγίας 2001/14.
- 36 Υπό τις συνθήκες αυτές το Kammergericht Berlin (εφετείο Βερολίνου) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Είναι συμβατός με την [οδηγία 2001/14], ιδίως δε με τις διατάξεις αυτής περί διαχειριστικής ανεξαρτησίας των επιχειρήσεων υποδομής (άρθρο 4), περί των αρχών για τον καθορισμό των τελών (άρθρα 7 έως 12) και περί των αρμοδιοτήτων του ρυθμιστικού φορέα (άρθρο 30), ο έλεγχος που διενεργούν τα εθνικά πολιτικά δικαστήρια κατά περίπτωση, και ανεξαρτήτως της εποπτείας την οποία ασκεί ο ρυθμιστικός φορέας, ως προς το ύψος των επιβαλλόμενων τελών βάσει των κριτηρίων του άρθρου 102 ΣΛΕΕ ή/και της εθνικής νομοθεσίας περί συμπράξεων;
- 2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα: Είναι ο έλεγχος καταχρηστικότητας που διενεργείται από τα εθνικά πολιτικά δικαστήρια βάσει των κριτηρίων του άρθρου 102 ΣΛΕΕ ή/και της εθνικής νομοθεσίας περί συμπράξεων παραδεκτός και επιβεβλημένος ακόμη και όταν οι επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών έχουν τη δυνατότητα να επιτύχουν τον έλεγχο του αναλογικού χαρακτήρα των καταβληθέντων τελών από τον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα; Οφείλουν τα εθνικά πολιτικά δικαστήρια να αναμείνουν τη σχετική απόφαση της ρυθμιστικής αρχής και, εφόσον η εν λόγω απόφαση προσβληθεί δικαστικώς, ενδεχομένως να αναμείνουν έως ότου αυτή καταστεί απρόσβλητη;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

37. Επισημαίνεται, κατ' αρχάς, ότι το αιτούν δικαστήριο έχει επιληφθεί αγωγής της σιδηροδρομικής επιχείρησης ODEG με αντικείμενο να υποχρεωθεί η DB Station & Service να της επιστρέψει τα τέλη υποδομής που, κατά την ODEG, καταβλήθηκαν αχρεωστήτως για τις υπηρεσίες που διαλαμβάνονται στο παράρτημα II σημείο 2, της οδηγίας 2001/14, δηλαδή, εν προκειμένω, για την πρόσβαση στους «επιβατικούς σταθμούς».
38. Η αγωγή αυτή αφορά μόνον τα τέλη που είχε ήδη καταβάλει η ODEG, δηλαδή τα τέλη που καταβλήθηκαν το διάστημα μεταξύ Νοεμβρίου 2006 και Δεκεμβρίου 2010. Αντιθέτως, η ODEG δεν ζητεί τη μεταβολή του ύψους των τελών που όφειλε ή εξακολουθεί να οφείλει να καταβάλει από την ημερομηνία αυτή και μετά.
39. Εν συνεχεία, με το πρώτο προδικαστικό ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται ως προς τη δυνατότητα των εθνικών πολιτικών δικαστηρίων να εφαρμόζουν, αφενός, το άρθρο 102 ΣΛΕΕ και, συγχρόνως, τις σχετικές διατάξεις του εθνικού δικαίου του ανταγωνισμού καθώς και, αφετέρου, αποκλειστικώς τις τελευταίες αυτές διατάξεις.
40. Συναφώς, επισημαίνεται ότι, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 1/2003, όταν οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών ή τα εθνικά δικαστήρια εφαρμόζουν την εθνική νομοθεσία περί ανταγωνισμού επί δυνάμενης να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών καταχρηστικής πρακτικής μιας επιχείρησης που κατέχει δεσπόζουσα θέση, οφείλουν να εφαρμόσουν επίσης και το άρθρο 102 ΣΛΕΕ (πρβλ. απόφαση της 3ης Μαΐου 2011, *Tele2 Polska*, C-375/09, EU:C:2011:270, σκέψη 20).
41. Τούτο φαίνεται να συμβαίνει εν προκειμένω, σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρέσχε το αιτούν δικαστήριο με την αίτησή του προδικαστικής αποφάσεως.
42. Αντιθέτως, ουδόλως προκύπτει από την περιγραφή της διαφοράς της κύριας δίκης ότι το αιτούν δικαστήριο έχει τη δυνατότητα ή την πρόθεση να εφαρμόσει αποκλειστικώς τις διατάξεις του εθνικού δικαίου του ανταγωνισμού οι οποίες απαγορεύουν τη μονομερή συμπεριφορά μιας επιχείρησης. Κατά συνέπεια, το σκέλος αυτό του προδικαστικού ερωτήματός του έχει υποθετικό χαρακτήρα και είναι απαράδεκτο.
43. Τέλος, από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως προκύπτει ότι οι ερμηνευτικές δυσχέρειες που αντιμετωπίζει το αιτούν δικαστήριο αφορούν, κατ' ουσίαν, τη σχέση μεταξύ των αρμοδιοτήτων του ρυθμιστικού φορέα, οι οποίες καθορίζονται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14, και της αρμοδιότητας των εθνικών δικαστηρίων για την εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.
44. Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, με το πρώτο προδικαστικό ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14 έχει την έννοια ότι αντιτίθεται στο να αποφαινόνται τα εθνικά δικαστήρια, ανεξαρτήτως της εποπτείας που ασκεί ο αρμόδιος ρυθμιστικός φορέας, επί αγωγής επιστροφής τελών υποδομής στηριζόμενης στο άρθρο 102 ΣΛΕΕ και, συγχρόνως, στο εθνικό δίκαιο του ανταγωνισμού.

Οι απαιτήσεις που απορρέουν από το άρθρο 102 ΣΛΕΕ

- 45 Υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 102, στοιχεία α' και γ', ΣΛΕΕ αφορά καταχρηστικές πρακτικές όπως εκείνες που συνίστανται στην άμεση ή έμμεση επιβολή μη δίκαιων τιμών αγοράς ή πωλήσεως ή άλλων όρων συναλλαγής και στην εφαρμογή ανίσων όρων επί ισοδυνάμων παροχών έναντι των εμπορικών συναλλασσομένων.
- 46 Το άρθρο 102 ΣΛΕΕ παράγει άμεσα αποτελέσματα στις σχέσεις μεταξύ των ιδιωτών και γεννά, υπέρ των πολιτών, δικαιώματα τα οποία τα εθνικά δικαστήρια οφείλουν να προασπίζουν (πρβλ. αποφάσεις της 30ής Ιανουαρίου 1974, BRT και Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs, 127/73, EU:C:1974:6, σκέψη 16, καθώς και της 28ης Μαρτίου 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, σκέψη 38).
- 47 Η πλήρης αποτελεσματικότητα του άρθρου 102 ΣΛΕΕ και, πιο συγκεκριμένα, η πρακτική αποτελεσματικότητα της προβλεπόμενης από το άρθρο αυτό απαγόρευσης θα θιγόταν εάν δεν αναγνωριζόταν σε κάθε πρόσωπο το δικαίωμα να ζητήσει αποκατάσταση της ζημίας που του έχει προκαλέσει η καταχρηστική συμπεριφορά κατέχουσας δεσπόζουσα θέση επιχείρησης, συμπεριφορά ικανή είτε να περιορίσει είτε να νοθεύσει τον ανταγωνισμό (απόφαση της 28ης Μαρτίου 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, σκέψη 39 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 48 Επομένως, κάθε πρόσωπο δικαιούται να ζητήσει αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη, εφόσον υφίσταται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της εν λόγω ζημίας και απαγορευόμενης από το άρθρο 102 ΣΛΕΕ κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης (απόφαση της 28ης Μαρτίου 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, σκέψη 40 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 49 Το δικαίωμα κάθε προσώπου να ζητήσει αποζημίωση για τέτοια ζημία ενισχύει, πράγματι, την αποτελεσματική λειτουργία των κανόνων ανταγωνισμού της Ένωσης και αποθαρρύνει πρακτικές που συνίστανται στην κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης οι οποίες ενδέχεται να περιορίζουν ή να νοθεύουν τον ανταγωνισμό, συμβάλλοντας έτσι στη διατήρηση συνθηκών πραγματικού ανταγωνισμού εντός της Ένωσης (απόφαση της 28ης Μαρτίου 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, σκέψη 41 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 50 Υπό το πρίσμα αυτών ακριβώς των εκτιμήσεων πρέπει να εξεταστούν το περιεχόμενο του άρθρου 30, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14 και οι απαιτήσεις που απορρέουν από αυτό για το εθνικό δικαστήριο που έχει επιληφθεί αγωγής για την επιστροφή τελών υποδομής βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.

Το περιεχόμενο του άρθρου 30, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14

- 51 Επισημαίνεται, πρώτον, ότι, κατά την αιτιολογική σκέψη 46 της οδηγίας 2001/14, η αποτελεσματική διαχείριση και η δίκαιη και χωρίς διακρίσεις χρησιμοποίηση της σιδηροδρομικής υποδομής απαιτούν την εγκαθίδρυση ρυθμιστικού φορέα που να εποπτεύει την εφαρμογή των κανόνων του δικαίου της Ένωσης και να ενεργεί ως δεύτερη βαθμίδα προσφυγής, ανεξάρτητα από τη δυνατότητα δικαστικής προσφυγής.

- 52 Κατά το άρθρο 30, παράγραφος 1, της οδηγίας, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να ιδρύσουν έναν τέτοιο φορέα, στον οποίο, βάσει του άρθρου 30, παράγραφος 2, μπορεί να προσφύγει ο αιτών ο οποίος θεωρεί ότι «δεν έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί» (απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, σκέψη 56).
- 53 Επομένως, κατ' αρχάς, το μέσο παροχής έννομης προστασίας που προβλέπεται στο άρθρο 30, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14 παρέχεται μόνο στους «αιτούντες». Η έννοια του «αιτούντος», η οποία ορίζεται στο άρθρο 2, στοιχείο β', της οδηγίας 2001/14, καλύπτει, μεταξύ άλλων, κάθε αδειούχο σιδηροδρομική επιχείρηση (πρβλ. απόφαση της 24ης Φεβρουαρίου 2022, ORLEN KolTrans, C-563/20, EU:C:2022:113, σκέψη 55), καθώς και άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή οντότητες που ενδιαφέρονται, για σκοπούς παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή για εμπορικούς σκοπούς, να αποκτήσουν χωρητικότητα υποδομής.
- 54 Περαιτέρω, από την απαρίθμηση που περιλαμβάνεται στο άρθρο 30, παράγραφος 2, στοιχεία α' έως στ', της οδηγίας 2001/14 προκύπτει ότι αντικείμενο της προσφυγής είναι οι αποφάσεις και οι συμπεριφορές των διαχειριστών υποδομής ή, ενδεχομένως, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, στο μέτρο που οι εν λόγω αποφάσεις και συμπεριφορές αφορούν την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών του παραρτήματος II, σημείο 2, της οδηγίας. Ειδικότερα, σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο 30, παράγραφος 2, στοιχεία δ' και ε', μπορούν να προσβληθούν οι αποφάσεις που αφορούν το καθεστώς χρέωσης ή το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τιμών υποδομής που απαιτούνται, ή μπορεί να απαιτούνται, να πληρωθούν από τον αιτούντα.
- 55 Τέλος, υπενθυμίζεται ότι η αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα για την εκδίκαση της προσφυγής που προβλέπεται στο άρθρο 30, παράγραφος 2, είναι αποκλειστική, υπό την επιφύλαξη, ενδεχομένως, του μεταγενέστερου ελέγχου από τα εθνικά δικαστήρια τα οποία καλούνται να εκδικάσουν τις προσφυγές κατά των αποφάσεων του (πρβλ. απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, σκέψη 86).
- 56 Οι αιτούντες υποχρεούνται, επομένως, να απευθύνονται στον φορέα αυτόν όταν επιδιώκουν την αποκατάσταση των ζημιών που συνδέονται με τα τέλη υποδομής που καθορίζονται από τον διαχειριστή υποδομής ή τον φορέα εκμετάλλευσης των υπηρεσιών που διαλαμβάνονται στο παράρτημα II, σημείο 2, της οδηγίας 2001/14.
- 57 Δεύτερον, επισημαίνεται ότι η αποκλειστική αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα να επιλαμβάνεται κάθε διαφοράς που εμπίπτει στο άρθρο 30, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14 συνδέεται στενά με τις ιδιαίτερες τεχνικές δυσχέρειες του σιδηροδρομικού τομέα.
- 58 Πράγματι, όπως υπενθύμισε ο νομοθέτης της Ένωσης, ιδίως στην αιτιολογική σκέψη 40 της οδηγίας 2001/14, η σιδηροδρομική υποδομή αποτελεί φυσικό μονοπώλιο. Η περιορισμένη χωρητικότητά της μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνον από συγκεκριμένο αριθμό επιχειρήσεων, τηρουμένων των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που τους έχουν παραχωρηθεί από τους διαχειριστές της υποδομής αυτής, δηλαδή από τους φορείς ή τις επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένοι, μεταξύ άλλων, με την οργάνωση της πρόσβασης σε αυτήν. Επομένως, οι τελευταίοι κατέχουν, εξ ορισμού, δεσπόζουσα θέση σε σχέση με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.
- 59 Υπό το πρίσμα αυτό, όπως προκύπτει, μεταξύ άλλων, από τις αιτιολογικές σκέψεις 5 και 11, η οδηγία 2001/14 έχει ως σκοπό να διασφαλίσει τη χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Στην αιτιολογική σκέψη 16 της οδηγίας αναφέρεται, συναφώς, ότι τα συστήματα

χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας πρέπει να επιτρέπουν τον θεμιτό ανταγωνισμό κατά την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών (πρβλ. απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, σκέψεις 36 και 37).

- 60 Όπως προκύπτει από τη νομολογία του Δικαστηρίου, η αποκλειστική αρμοδιότητα των ρυθμιστικών φορέων των σιδηροδρόμων δικαιολογείται από τους ίδιους αυτούς σκοπούς (πρβλ. απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, σκέψη 87) και συνεπάγεται τις ειδικές εξουσίες που τους απονέμει το άρθρο 30, παράγραφοι 2, 3 και 5, της οδηγίας 2001/14.
- 61 Πράγματι, οι εξουσίες αυτές παρέχουν στους ρυθμιστικούς φορείς τη δυνατότητα να υλοποιούν τους εν λόγω σκοπούς και να ανταποκρίνονται στις τεχνικές απαιτήσεις της σιδηροδρομικής υποδομής που μνημονεύονται στη σκέψη 58 της παρούσας αποφάσεως.
- 62 Συναφώς, όσον αφορά την οδηγία 2012/34, η οποία κατήργησε και αντικατέστησε την οδηγία 2001/14, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η εξουσία του ρυθμιστικού φορέα να εποπτεύει την εφαρμογή των κανόνων της εν λόγω οδηγίας μπορεί να ασκείται αυτεπαγγέλτως και, επομένως, δεν εξαρτάται από την υποβολή καταγγελίας ή την άσκηση προσφυγής. Το Δικαστήριο διευκρίνισε επίσης ότι η αποτελεσματική διαχείριση και η δίκαιη και χωρίς διακρίσεις χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, που αποτελούν τους άξονες της οδηγίας, επιτάσσουν τη σύσταση αρχής η οποία είναι ταυτόχρονα επιφορτισμένη με την ευθύνη να εποπτεύει, με δική της πρωτοβουλία, την εκ μέρους των δραστηριοποιούμενων στον σιδηροδρομικό τομέα εφαρμογή των κανόνων που προβλέπει η εν λόγω οδηγία και να ενεργεί ως όργανο ενώπιον του οποίου ασκούνται προσφυγές (πρβλ. απόφαση της 3ης Μαΐου 2022, CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, σκέψεις 57 και 60).
- 63 Επομένως, οσάκις ρυθμιστικός φορέας συσταθεί κατ' εφαρμογήν του άρθρου 55 της οδηγίας 2012/34 επιλαμβάνεται προσφυγής, το γεγονός αυτό δεν θίγει την αρμοδιότητα του ίδιου φορέα να λαμβάνει, εν ανάγκη αυτεπαγγέλτως, τα κατάλληλα μέτρα για να αντιμετωπίσει κάθε παράβαση της ισχύουσας νομοθεσίας (πρβλ. απόφαση της 3ης Μαΐου 2022, CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, σκέψη 61).
- 64 Οι εκτιμήσεις αυτές ισχύουν επίσης και για την οδηγία 2001/14, της οποίας το άρθρο 30 αντιστοιχεί, κατ' ουσίαν, στο άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34, το οποίο μνημονεύεται στις σκέψεις 57, 60 και 61 της απόφασης της 3ης Μαΐου 2022, CityRail (C-453/20, EU:C:2022:341).
- 65 Εξ αυτού συνάγεται, ειδικότερα, ότι, σύμφωνα με το άρθρο 30, παράγραφοι 2 και 3, της οδηγίας 2001/14, ο ρυθμιστικός φορέας είναι επιφορτισμένος, αφενός, να ενεργεί ως όργανο ενώπιον του οποίου ασκούνται προσφυγές και, αφετέρου, να εποπτεύει, με δική του πρωτοβουλία, την εκ μέρους των δραστηριοποιούμενων στον σιδηροδρομικό τομέα εφαρμογή των κανόνων που προβλέπει η εν λόγω οδηγία. Κατά το άρθρο 30, παράγραφος 5, της οδηγίας, ο ρυθμιστικός φορέας είναι αρμόδιος να λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για την άρση των παραβάσεων της εν λόγω οδηγίας, ενδεχομένως αυτεπαγγέλτως.
- 66 Επιπλέον, η τελευταία αυτή διάταξη προβλέπει ότι τα αποτελέσματα των αποφάσεων που λαμβάνει ο ρυθμιστικός φορέας δεν περιορίζονται μόνο στους μετέχοντες στη διαφορά της οποίας επιλαμβάνεται, αλλά δεσμεύουν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, είτε πρόκειται για τις επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών είτε για τους διαχειριστές υποδομής. Τοιουτοτρόπως, ο ρυθμιστικός φορέας είναι σε θέση να διασφαλίσει την

ισότιμη πρόσβαση στην υποδομή για όλες τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις και τη διατήρηση του θεμιτού ανταγωνισμού στον τομέα της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών (πρβλ. απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, σκέψεις 94 και 96).

- 67 Τρίτον, η προβλεπόμενη στο άρθρο 30, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14 προσφυγή, η οποία ακολουθείται, ενδεχομένως, από δικαστικό έλεγχο των αποφάσεων που εκδίδονται από τον ρυθμιστικό φορέα στο πλαίσιο αυτό, διασφαλίζει την τήρηση του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, το οποίο απαγορεύει την κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης.
- 68 Πράγματι, από τους ίδιους τους σκοπούς της οδηγίας 2001/14, με τους οποίους διασφαλίζεται η χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις υποδομές υπό συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού, καθώς και από τις υποχρεώσεις που υπέχουν, από την άποψη αυτή, οι διαχειριστές υποδομής, προκύπτει ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να επικαλεστούν ενώπιον του ρυθμιστικού φορέα παράβαση του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.
- 69 Οι ουσιαστικοί κανόνες που προβλέπει η οδηγία 2001/14, ιδίως όσον αφορά τον καθορισμό των τελών υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των τιμολογίων που εφαρμόζονται στις υπηρεσίες που διαλαμβάνονται στο παράρτημα II, σημείο 2, της οδηγίας αυτής, συμβάλλουν στην επίτευξη των σκοπών του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.
- 70 Ως προς το τελευταίο αυτό σημείο, το Δικαστήριο έχει επανειλημμένα κρίνει ότι εναπόκειται στους διαχειριστές υποδομής, οι οποίοι υπέχουν την υποχρέωση να καθορίζουν το ύψος των τελών και να τα εισπράττουν χωρίς να προβαίνουν σε διακρίσεις, όχι μόνο να εφαρμόζουν τους όρους χρήσης του σιδηροδρομικού δικτύου με τον ίδιο τρόπο έναντι όλων των χρηστών του δικτύου, αλλά και να διασφαλίζουν ότι τα τέλη που εισπράττονται στην πράξη ανταποκρίνονται στους ως άνω όρους (απόφαση της 24ης Φεβρουαρίου 2022, ORLEN KolTrans, C-563/20, EU:C:2022:113, σκέψη 53 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 71 Επιπλέον, όπως προκύπτει από τα άρθρα 9, 17 και 24 της οδηγίας 2001/14, η εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή δεν θίγει τους κανόνες ανταγωνισμού που απορρέουν άμεσα από τη Συνθήκη ΛΕΕ, ιδίως από το άρθρο 102 ΣΛΕΕ. Επομένως, βούληση του νομοθέτη της Ένωσης ήταν να επιβεβαιώσει ότι οι διαχειριστές υποδομής υποχρεούνται να τηρούν τους εν λόγω κανόνες του πρωτογενούς δικαίου της Ένωσης όταν λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας και τα τέλη υποδομής.
- 72 Η διαπίστωση αυτή ισχύει ιδιαιτέρως για τις υπηρεσίες που διαλαμβάνονται στο παράρτημα II, σημείο 2, της οδηγίας 2001/14. Πράγματι, από τα άρθρα 5, παράγραφος 1, και 7, παράγραφος 7, της οδηγίας προκύπτει όχι μόνο ότι οι υπηρεσίες αυτές πρέπει να παρέχονται χωρίς διακρίσεις, αλλά και ότι, για τον καθορισμό των εφαρμοστέων τιμολογίων, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η κατάσταση του ανταγωνισμού στους σιδηροδρόμους.
- 73 Υπό τις συνθήκες αυτές, όταν επιλαμβάνεται προσφυγής που άσκησε σιδηροδρομική επιχείρηση, ο ρυθμιστικός φορέας, στον οποίο εναπόκειται να διασφαλίζει ότι τόσο οι διαχειριστές υποδομής όσο και οι φορείς εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών υπηρεσιών συμμορφώνονται προς τις υποχρεώσεις τους, οφείλει να εξετάζει, κατά το γράμμα του άρθρου 30, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14, αν η εν λόγω επιχείρηση έχει υποστεί άδικη ή συνεπαγόμενη διακρίσεις μεταχείριση ή αν έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, συμπεριλαμβανομένων των ζητημάτων που αφορούν τόσο τις χρεώσεις για τη χρήση της υποδομής ή των υπηρεσιών όσο και τον ανταγωνισμό.

- 74 Επομένως, ο αρμόδιος εθνικός ρυθμιστικός φορέας, ο οποίος επιλαμβάνεται προσφυγής βάσει του άρθρου 30, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14, δεν μπορεί βασίμως να αρνηθεί την αρμοδιότητά του να αποφανθεί επί προβαλλόμενης παράβασης του άρθρου 102 ΣΛΕΕ για τον λόγο ότι διάταξη του εθνικού δικαίου, όπως το άρθρο 14f του AEG, δεν του παρέχει τη δυνατότητα να αποφαινεται επί της νομιμότητας των ήδη εισπραχθέντων τελών υποδομής.

Η διάρθρωση των προσφυγών ενώπιον του ρυθμιστικού φορέα και των εθνικών δικαστηρίων

- 75 Το άρθρο 30, παράγραφος 5, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2001/14 προβλέπει ότι οι αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτικές για όλους τους ενδιαφερόμενους, αλλά δεν περιλαμβάνει κανόνες σχετικά με το κατά πόσον είναι δεσμευτικές για τα δικαστήρια που επιλαμβάνονται αγωγής για την επιστροφή αχρεωστήτως καταβληθέντων τελών υποδομής βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.
- 76 Βεβαίως, στη σκέψη 97 της απόφασης της 9ης Νοεμβρίου 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), το Δικαστήριο έκρινε ότι η αρμοδιότητα των πολιτικών δικαστηρίων να αποφαινούνται, κατ' εφαρμογήν διατάξεων του εθνικού αστικού δικαίου, επί της επιστροφής των τελών υποδομής περιορίζεται μόνο στην περίπτωση κατά την οποία, σύμφωνα και με τις διατάξεις του εθνικού δικαίου, ο ρυθμιστικός φορέας ή το δικαστήριο που έλεγξε 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. Επιπλέον, από τις σκέψεις 84 και 86 της ίδιας απόφασης προκύπτει ότι η ανάθεση σε κάθε εθνικό πολιτικό δικαστήριο της αρμοδιότητας να εφαρμόζει ευθέως τις διατάξεις του ρυθμιστικού πλαισίου για τους σιδηροδρόμους, το οποίο απορρέει από την οδηγία 2001/14, έρχεται σε αντίθεση προς την αποκλειστική αρμοδιότητα που παρέχεται στον ρυθμιστικό φορέα με το άρθρο 30 της οδηγίας.
- 77 Εντούτοις, η υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η ως άνω απόφαση και, συνακόλουθα, η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως που είχε υποβληθεί στο Δικαστήριο αφορούσαν ένδικη διαφορά μεταξύ σιδηροδρομικής επιχειρήσεως και διαχειριστή υποδομής σχετικά με αγωγή για την επιστροφή σιδηροδρομικών τελών βάσει διατάξεων του γερμανικού αστικού δικαίου οι οποίες παρείχαν, κατ' ουσίαν, τη δυνατότητα στο πολιτικό δικαστήριο να προβεί σε εκτίμηση ex æquo και bono του ύψους των τελών αυτών. Αντιθέτως, εν προκειμένω, προκειμένου να αποφανθεί επί της αγωγής για την επιστροφή τελών υποδομής που άσκησε η ODEG, το αιτούν δικαστήριο καλείται να εφαρμόσει όχι το γερμανικό αστικό δίκαιο αλλά διάταξη του πρωτογενούς δικαίου της Ένωσης, ήτοι το άρθρο 102 ΣΛΕΕ και, συγχρόνως, τις αντίστοιχες διατάξεις του εθνικού δικαίου του ανταγωνισμού.
- 78 Περαιτέρω, μολονότι ο έλεγχος των τελών υποδομής βάσει των διατάξεων του αστικού δικαίου ενός κράτους μέλους, οι οποίες διαφέρουν από τους κανόνες της οδηγίας 2001/14, είναι ως εκ της φύσεώς του ασύμβατος προς τις τεχνικές απαιτήσεις του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, προς τους σκοπούς της οδηγίας και προς την αποστολή του ρυθμιστικού φορέα, που υπομνήσθησαν στις σκέψεις 58 έως 60 της παρούσας αποφάσεως, τούτο δεν μπορεί να ισχύει σε περίπτωση αμφισβητήσεως του ύψους τους βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, όπως προκύπτει, μεταξύ άλλων, από τις σκέψεις 71 έως 73 της παρούσας αποφάσεως.
- 79 Ως εκ τούτου, προκειμένου να διαφυλαχθεί η πλήρης αποτελεσματικότητα του άρθρου 102 ΣΛΕΕ και, ειδικότερα, προκειμένου να διασφαλιστεί στους αιτούντες αποτελεσματική προστασία έναντι των επιζήμιων συνεπειών παραβάσεως του δικαίου του ανταγωνισμού, η αποκλειστική

αρμοδιότητα που απονέμει στον ρυθμιστικό φορέα το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14 δεν μπορεί να εμποδίσει τα αρμόδια εθνικά δικαστήρια να επιλαμβάνονται αγωγών για την επιστροφή φερόμενων ως αχρεωστήτως καταβληθέντων τελών υποδομής βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.

- 80 Ωστόσο, η τελευταία αυτή διάταξη ουδόλως αποκλείει, λαμβανομένων υπόψη των επιταγών της συνεπούς διαχείρισεως του σιδηροδρομικού δικτύου που υπομνήσθηκαν ιδίως στις σκέψεις 57 έως 66 της παρούσας αποφάσεως, τη διατήρηση, υπό την επιφύλαξη των εκτιμήσεων που ακολουθούν, της αποκλειστικής αρμοδιότητας του ρυθμιστικού φορέα να αποφαινεται επί όλων των πτυχών των διαφορών που άγονται ενώπιόν του κατ' εφαρμογήν του άρθρου 30, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14.
- 81 Επομένως, όταν μια σιδηροδρομική επιχείρηση ζητεί, βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, την επιστροφή φερόμενων ως αχρεωστήτως καταβληθέντων τελών υποδομής, οφείλει, πριν προσφύγει στα αρμόδια εθνικά δικαστήρια, να προσφύγει ενώπιον του εθνικού ρυθμιστικού φορέα για να αμφισβητήσει τη νομιμότητά τους.
- 82 Εξάλλου, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι μια κανονιστική υποχρέωση είναι δυνατόν να ασκεί επιρροή ως προς την εκτίμηση καταχρηστικής συμπεριφοράς, κατά την έννοια του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, επιχείρησης η οποία κατέχει δεσπόζουσα θέση και υπόκειται σε τομεακή ρύθμιση (πρβλ. αποφάσεις της 14ης Οκτωβρίου 2010, Deutsche Telekom κατά Επιτροπής, C-280/08 P, EU:C:2010:603, σκέψη 224, και της 25ης Μαρτίου 2021, Deutsche Telekom κατά Επιτροπής, C-152/19 P, EU:C:2021:238, σκέψη 57).
- 83 Επομένως, προκειμένου να ανταποκριθούν στις τεχνικές απαιτήσεις που αφορούν τη λειτουργία του σιδηροδρομικού τομέα και για να διαφυλάξουν την πρακτική αποτελεσματικότητα των κανόνων πρόσβασης στις υποδομές, εξασφαλίζοντας παράλληλα την τήρηση του άρθρου 102 ΣΛΕΕ και την πλήρη αποτελεσματικότητά του, τα εθνικά δικαστήρια που επιλαμβάνονται αγωγής για την επιστροφή αχρεωστήτως καταβληθέντων τελών υποδομής έχουν την υποχρέωση να συνεργάζονται καλόπιστα με τους εθνικούς ρυθμιστικούς φορείς. Συνεπώς, ακόμη και αν τα δικαστήρια αυτά δεν δεσμεύονται από τις αποφάσεις των εν λόγω φορέων, οφείλουν να τις λαμβάνουν υπόψη και να αιτιολογούν τις αποφάσεις τους σε σχέση με τις πραγματικές και νομικές εκτιμήσεις στις οποίες προέβησαν οι ρυθμιστικοί φορείς επί της διαφοράς της οποίας έχουν επιληφθεί και, ειδικότερα, ως προς την εφαρμογή στη συγκεκριμένη περίπτωση της σχετικής τομεακής ρύθμισης.
- 84 Συναφώς, υπογραμμίζεται ότι οι απαιτήσεις σχετικά με την άσκηση προηγουμένως προσφυγής ενώπιον του εθνικού ρυθμιστικού φορέα και με την καλόπιστη συνεργασία μεταξύ αυτού και των εθνικών δικαστηρίων, οι οποίες εκτίθενται στις σκέψεις 81 και 83 της παρούσας αποφάσεως, καθιστούν δυνατό να αποφευχθεί, σε αντίθεση με την περίπτωση της υπόθεσης επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 8ης Ιουλίου 2021, Koleje Mazowieckie (C-120/20, EU:C:2021:553), και την οποία το Δικαστήριο επισήμανε στη σκέψη 54 της εν λόγω απόφασης, η υπονόμηση της αποστολής του ρυθμιστικού φορέα και, ως εκ τούτου, της πρακτικής αποτελεσματικότητας του άρθρου 30 της οδηγίας 2001/14, όταν τα εθνικά δικαστήρια επιλαμβάνονται αγωγής βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.
- 85 Προκειμένου να διασφαλιστεί η πλήρης αποτελεσματικότητα της τελευταίας αυτής διάταξης, τα εθνικά δικαστήρια που επιλαμβάνονται, επί της βάσης αυτής, αγωγής για την επιστροφή φερόμενων ως αχρεωστήτως καταβληθέντων τελών υποδομής δεν υποχρεούνται να αναμείνουν την έκβαση των ένδικων διαδικασιών που κινήθηκαν κατά των αποφάσεων του αρμόδιου ρυθμιστικού φορέα.

- 86 Τα ίδια ισχύουν και στην περίπτωση κατά την οποία εθνικό δικαστήριο καλείται, σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 1/2003, να εφαρμόσει το άρθρο 102 ΣΛΕΕ και συγχρόνως τις αντίστοιχες διατάξεις του εθνικού δικαίου του ανταγωνισμού.
- 87 Επιπλέον, όσον αφορά την υπόθεση της κύριας δίκης, υπενθυμίζεται ότι, με τις αποφάσεις της που μνημονεύονται στις σκέψεις 24 και 26 της παρούσας απόφασης, η Bundesnetzagentur διαπίστωσε απλώς, με ισχύ μόνο για το μέλλον, τον μη σύννομο χαρακτήρα του επίμαχου στην κύρια δίκη τιμοκαταλόγου πρόσβασης στην υποδομή. Εντούτοις, όπως προκύπτει από τη σκέψη 74 της παρούσας απόφασης, επιληφθείς προσφυγής βάσει του άρθρου 30, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14 ο εν λόγω φορέας δεν μπορεί εγκύρως να αρνηθεί την αρμοδιότητά του να αποφανθεί επί της νομιμότητας των τελών υποδομής που εισπράχθηκαν κατά το παρελθόν.
- 88 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14 έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται στην εκ μέρους των εθνικών δικαστηρίων εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ και, συγχρόνως, του εθνικού δικαίου ανταγωνισμού, προκειμένου αυτά να αποφανθούν επί αγωγής για την επιστροφή των τελών υποδομής, υπό την προϋπόθεση, πάντως, ότι ο αρμόδιος ρυθμιστικός φορέας έχει προηγουμένως αποφανθεί επί του σύννομου χαρακτήρα των επίμαχων τελών. Στο πλαίσιο αυτό, τα εθνικά δικαστήρια υπέχουν υποχρέωση καλόπιστης συνεργασίας και οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τις αποφάσεις που εκδίδει ο ρυθμιστικός φορέας ως στοιχείο εκτιμήσεως και να αιτιολογούν τις αποφάσεις τους σε σχέση με το σύνολο των στοιχείων των δικογραφιών που τους έχουν υποβληθεί.

Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

- 89 Λαμβανομένης υπόψη της απάντησης που δόθηκε στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

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

Το άρθρο 30 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 της σιδηροδρομικής υποδομής, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007,

έχει την έννοια ότι:

δεν αντιτίθεται στην εκ μέρους των εθνικών δικαστηρίων εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ και, συγχρόνως, του εθνικού δικαίου ανταγωνισμού, προκειμένου αυτά να αποφανθούν επί αγωγής για την επιστροφή των τελών υποδομής, υπό την προϋπόθεση, πάντως, ότι ο αρμόδιος ρυθμιστικός φορέας έχει προηγουμένως αποφανθεί επί του σύννομου χαρακτήρα

των επίμαχων τελών. Στο πλαίσιο αυτό, τα εθνικά δικαστήρια υπέχουν υποχρέωση καλόπιστης συνεργασίας και οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τις αποφάσεις που εκδίδει ο ρυθμιστικός φορέας ως στοιχείο εκτιμήσεως και να αιτιολογούν τις αποφάσεις τους σε σχέση με το σύνολο των στοιχείων των δικογραφιών που τους έχουν υποβληθεί.

(υπογραφές)