ΑΠΌΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΊΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 15ης Ιουλίου 2021 *

«Προδικαστική παραπομπή – Σιδηροδρομικές μεταφορές – Οδηγία 2012/34/ΕΕ – Ενιαίος ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός χώρος – Άρθρο 13, παράγραφοι 2 και 6 – Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2177 – Μετατροπή των εγκαταστάσεων – Εξουσίες του ρυθμιστικού φορέα»

Στην υπόθεση C-60/20,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Administratīvā apgabaltiesa (περιφερειακό διοικητικό δικαστήριο, Λεττονία) με απόφαση της 30ής Ιανουαρίου 2020, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 5 Φεβρουαρίου 2020, στο πλαίσιο της δίκης

«Latvijas dzelzceļš» VAS

κατά

Valsts dzelzceļa distutrācija,

παρισταμένης της:

«Baltijas Ekspresis» AS,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους E. Regan, πρόεδρο τμήματος, M. Ilešič, E. Juhász (εισηγητή), K. Λυκούργο και I. Jarukaitis, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Campos Sánchez-Bordona

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– Η «Latvijas dzelzceļš» VAS, εκπροσωπούμενη από τον D. Driče, advokāte,

* Γλώσσα διαδικασίας: η λεττονική.

– η Valsts dzelzceļa administrācija, εκπροσωπούμενη από τους J. Zālītis και J. Zicāns,

– η «Baltijas Ekspresis» AS, εκπροσωπούμενη από τον O. Jonāns, advokāts,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη αρχικώς από τις L. Ozola και C. Vrignon και τον W. Mölls και στη συνέχεια από τις L. Ozola και C. Vrignon,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 25ης Φεβρουαρίου 2021,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η υπό κρίση αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 13, παράγραφοι 2 και 6, 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), καθώς και του άρθρου 15, παράγραφοι 5 και 6, του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/2177 της Επιτροπής, της 22ας Νοεμβρίου 2017, σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές (ΕΕ 2017, L 307, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της «Latvijas Dzelzceļš» VAS και της Valsts dzelzceļa administrācija (εθνικής διοικητικής αρχής των σιδηροδρόμων, Λεττονία) (στο εξής: σιδηροδρομική αρχή) σχετικά με την απόφαση της τελευταίας με την οποία υποχρεώθηκε η Latvijas Dzelzceļš, ως διαχειρίστρια της δημόσιας σιδηροδρομικής υποδομής στη Λεττονία, να εξασφαλίσει την πρόσβαση της σιδηροδρομικής επιχείρησης «Baltijas Ekspresis» AS στο αμαξοστάσιο του Ventspils (Λεττονία), ως «εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών», κατά την έννοια της εφαρμοστέας νομοθεσίας περί σιδηροδρομικών μεταφορών.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Η οδηγία 2012/34

3 Το άρθρο 3 της οδηγίας 2012/34, που φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», έχει ως εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

[…]

11) “εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών”: η εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένων του γηπέδου και του εξοπλισμού, η οποία έχει ειδικά διαμορφωθεί, εν όλω ή εν μέρει, ώστε να επιτρέπει την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών που αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του παραρτήματος ΙΙ·

12) “φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών”: οιοσδήποτε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας, υπεύθυνος για τη διαχείριση μίας ή περισσότερων εγκαταστάσεων ή για την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του παραρτήματος II·

[…]».

4 Το άρθρο 13 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο επιγράφεται «Όροι πρόσβασης στις υπηρεσίες», ορίζει, στις παραγράφους 2 και 6, τα εξής:

«2. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης παρέχουν χωρίς διακρίσεις σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβαση, συμπεριλαμβανομένης της τροχαίας πρόσβασης, στις εγκαταστάσεις που αναφέρονται στο παράρτημα II σημείο 2, και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εγκαταστάσεις αυτές.

[…]

6. Αν μια εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στο σημείο 2 του παραρτήματος II δεν χρησιμοποιηθεί επί τουλάχιστον δύο συναπτά έτη και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν εκφράσει ενδιαφέρον στον φορέα εκμετάλλευσής της βάσει αποδεδειγμένων αναγκών, ο ιδιοκτήτης της ανακοινώνει δημόσια ότι η εκμετάλλευση της εγκατάστασης διατίθεται για απλή μίσθωση ή χρονομίσθωση ως σιδηροδρομική εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών, εν όλω ή εν μέρει, εκτός αν ο φορέας εκμετάλλευσής της αποδείξει ότι μια εν εξελίξει διαδικασία μετατροπής εμποδίζει τη χρήση της από οιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση.»

5 Το άρθρο 27 της εν λόγω οδηγίας, με τίτλο «Δήλωση δικτύου», προβλέπει τα εξής:

«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 υπερβαίνει το κόστος δημοσίευσης της εν λόγω δήλωσης. Η δήλωση δικτύου δημοσιεύεται σε τουλάχιστον δύο επίσημες γλώσσες της Ένωσης. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου διατίθεται δωρεάν υπό ηλεκτρονική μορφή στη διαδικτυακή πύλη του διαχειριστή υποδομής και είναι προσβάσιμο μέσω κοινής διαδικτυακής πύλης την οποία δημιουργούν οι διαχειριστές υποδομής στο πλαίσιο της συνεργασίας τους σύμφωνα με τα άρθρα 37 και 40.

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. Περιέχει επίσης πληροφορίες για τον καθορισμό των όρων για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του διαχειριστή υποδομής και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις ή αναφέρει δικτυακό τόπο όπου οι εν λόγω πληροφορίες διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου ορίζεται στο παράρτημα IV.

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 χορήγησης μεταφορικής ικανότητα[ς] υποδομής.»

6 Το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2012/34, που περιλαμβάνει τον κατάλογο με τις «Υπηρεσίες που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (αναφερόμενες στο άρθρο 13)», προβλέπει, στο σημείο 2, τα εξής:

«2. Δίδεται πρόσβαση, συμπεριλαμβανομένης της τροχαίας πρόσβασης, στις ακόλουθες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, εφόσον υπάρχουν, και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εν λόγω εγκαταστάσεις:
α) επιβατικούς σταθμούς, τα κτίρια αυτών και λοιπές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών οθονών ανακοινώσεων ταξιδιωτικών πληροφοριών και του κατάλληλου χώρου έκδοσης εισιτηρίων·
β) τερματικούς σταθμούς μεταφοράς εμπορευμάτων·
γ) εγκαταστάσεις σχηματισμού συρμών, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων διαλογής συρμού·
δ) αμαξοστάσια φύλαξης·
ε) εγκαταστάσεις συντήρησης, εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων συντήρησης μεγάλων απαιτήσεων που προορίζονται για τρένα υψηλής ταχύτητας ή άλλους τύπους τροχαίου υλικού που απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις·
στ) άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων καθαρισμού και πλύσης·
ζ) εγκαταστάσεις θαλάσσιων λιμένων και λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας που συνδέονται με σιδηροδρομικές δραστηριότητες·
η) εγκαταστάσεις παροχής βοήθειας·
θ) εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού και παροχή καυσίμου στις εν λόγω εγκαταστάσεις· τα σχετικά τέλη εμφαίνονται στα τιμολόγια χωριστά.»

Ο εκτελεστικός κανονισμός 2017/2177

7 Ο εκτελεστικός κανονισμός 2017/2177 εκδόθηκε βάσει του άρθρου 13, παράγραφος 9, της οδηγίας 2012/34.

8 Το άρθρο 17 του ως άνω κανονισμού, που φέρει τον τίτλο «Έναρξη ισχύος», έχει ως εξής:

«Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιουνίου 2019.

Ωστόσο, το άρθρο 2 εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2019.»

Το λεττονικό δίκαιο

9 Ο Dzelzceļa likums (νόμος περί σιδηροδρόμων), της 1ης Απριλίου 1998 (*Latvijas Vēstnesis*, 1998, αριθ. 102/105), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης (στο εξής: νόμος περί σιδηροδρόμων), αποσκοπεί στη μεταφορά της οδηγίας 2012/34 στο λεττονικό δίκαιο.

10 Στα σημεία 26 και 27 του άρθρου 1 του νόμου περί σιδηροδρόμων δίδονται οι ορισμοί των όρων που χρησιμοποιούνται στον εν λόγω νόμο ως εξής:

«26) "εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών": η εγκατάσταση (συμπεριλαμβανομένων του γηπέδου και του εξοπλισμού) η οποία έχει ειδικά διαμορφωθεί, εν όλω ή εν μέρει, ώστε να επιτρέπει την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών που αναφέρονται στο άρθρο 12.[1], εδάφια 2 έως 4, του παρόντος νόμου·

27) "φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών": οποιαδήποτε εμπορική επιχείρηση ή τμήμα αυτής, υπεύθυνη για τη διαχείριση μίας ή περισσότερων εγκαταστάσεων ή για την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 12.[1], εδάφια 2 έως 4, του παρόντος νόμου.

[…]»

11 Το άρθρο 12.[1], παράγραφος 2, του νόμου περί σιδηροδρόμων προβλέπει ότι οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών παρέχουν χωρίς διακρίσεις σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβαση (συμπεριλαμβανομένης της τροχαίας πρόσβασης) στις ακόλουθες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών και, ενδεχομένως, στις υπηρεσίες που παρέχονται στις ακόλουθες εγκαταστάσεις:

«5) εγκαταστάσεις συντήρησης, εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων συντήρησης μεγάλων απαιτήσεων που προορίζονται για άλλους τύπους τροχαίου υλικού οι οποίοι απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις·

6) άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων καθαρισμού και πλύσης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.»

12 Το άρθρο 12.[2], παράγραφος 7, του νόμου περί σιδηροδρόμων ορίζει ότι, όταν οποιαδήποτε από τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που προβλέπονται στο άρθρο 12.[1], εδάφιο 2, του νόμου δεν έχει χρησιμοποιηθεί επί τουλάχιστον δύο συναπτά έτη και εάν μεταφορικές εταιρίες εκδηλώσουν στον φορέα εκμετάλλευσης της εν λόγω εγκατάστασης το ενδιαφέρον τους, βάσει αποδεδειγμένων αναγκών, να έχουν πρόσβαση σε αυτήν, ο ιδιοκτήτης ανακοινώνει δημόσια ότι η εκμετάλλευση της εγκατάστασης διατίθεται για απλή μίσθωση ή χρονομίσθωση ως εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών, εν όλω ή εν μέρει, εκτός εάν ο φορέας εκμετάλλευσης της εν λόγω εγκατάστασης αποδείξει ότι καμία μεταφορική εταιρία δεν μπορεί να τη χρησιμοποιήσει λόγω των τροποποιήσεων που πραγματοποιούνται σε αυτήν.

13 Το άρθρο 12.[2], παράγραφος 8, του νόμου περί σιδηροδρόμων ορίζει ότι, εάν οποιαδήποτε από τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο άρθρο 12.[1], δεύτερο εδάφιο, του εν λόγω νόμου δεν χρησιμοποιείται επί τουλάχιστον δύο συναπτά έτη, ο ιδιοκτήτης της μπορεί να ανακοινώσει ότι η εγκατάσταση θα διατεθεί, εν όλω ή εν μέρει, προς απλή μίσθωση, χρονομίσθωση ή πώληση. Εάν εντός προθεσμίας τριών μηνών από την ανακοίνωση δεν λάβει προσφορές, ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης νομιμοποιείται να την κλείσει, ενημερώνοντας τουλάχιστον τρεις μήνες νωρίτερα την εθνική αρχή σιδηροδρόμων και τον διαχειριστή των δημόσιων σιδηροδρομικών υποδομών.

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

14 Από το 2002, η Latvijas Dzelzceļš μίσθωνε στην Baltijas Ekspresis το κτίριο αποθήκευσης μηχανών έλξης του Ventspils, ιδιοκτησίας της.

15 Στις 20 Ιουνίου 2016, η σύμβαση μίσθωσης του κτιρίου ανανεώθηκε έως τις 30 Απριλίου 2028. Η σύμβαση προέβλεπε ότι η Latvijas Dzelzceļš είχε το δικαίωμα μονομερούς καταγγελίας της εάν, για απρόβλεπτο λόγο, παρίστατο ανάγκη να ιδιοχρησιμοποιήσει το κτίριο.

16 Σύμφωνα με τη σύμβαση μίσθωσης, το επίμαχο στην κύρια δίκη κτίριο μισθωνόταν ως χώρος γραφείου και για την άσκηση οικονομικών δραστηριοτήτων. Η Baltijas Ekspresis ασκούσε εκεί δραστηριότητες συντήρησης και επισκευής μηχανών έλξης.

17 Στις 5 Σεπτεμβρίου 2017, η Latvijas Dzelzceļš, ως διαχειρίστρια της δημόσιας σιδηροδρομικής υποδομής, επιθυμώντας να ιδιοχρησιμοποιήσει το κτίριο, προκειμένου να αποθηκεύσει εκεί το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιούσε για τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής, κοινοποίησε στη Baltijas Ekspresis μονομερή καταγγελία της επίμαχης στην κύρια δίκη σύμβασης μίσθωσης.

18 Στις 18 Σεπτεμβρίου 2017, η Baltijas Ekspresis υπέβαλε διοικητική ένσταση ενώπιον της αρμόδιας για τους σιδηροδρόμους αρχής, εκτιμώντας ότι, λαμβανομένης υπόψη της ιδιότητάς της ως μεταφορέα και ως φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 26, του νόμου περί σιδηροδρόμων, η καταγγελία της μίσθωσης συνιστούσε παράβαση του δικαίου του ανταγωνισμού και παραβίαση της αρχής της απαγόρευσης των διακρίσεων, ιδίως, καθόσον παρεμπόδιζε την αποτελεσματική και ορθολογική λειτουργία και την πρόσβαση στην παροχή υπηρεσιών, ζήτησε δε από την αρχή να μην εγκρίνει τη λύση της σύμβασης μίσθωσης.

19 Με απόφαση της 5ης Δεκεμβρίου 2017, η αρμόδια για τους σιδηροδρόμους αρχή διέταξε τη Latvijas Dzelzceļš να εξασφαλίσει την πρόσβαση στο αμαξοστάσιο του Ventspils, ως εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, καθώς και στις υπηρεσίες που παρέχονται εντός αυτού, οι οποίες διαλαμβάνονται στο άρθρο 12^1, παράγραφος 2, σημεία 5 και 6, του νόμου περί σιδηροδρόμων. Κατά την ως άνω απόφαση, δεν ασκεί επιρροή το γεγονός ότι η Baltijas Ekspresis ασκεί στις μισθωμένες εγκαταστάσεις δραστηριότητες οι οποίες αφορούν μόνον την ίδια. Η εν λόγω απόφαση αναφέρει ότι η εταιρία αυτή αυτοεξυπηρετείται, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 8, του εκτελεστικού κανονισμού 2017/2177, οπότε η διακοπή των δραστηριοτήτων της συγκεκριμένης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών πρέπει να εκτιμάται υπό το πρίσμα των διατάξεων που περιορίζουν το δικαίωμα κλεισίματος εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, η οποία μπορεί να επέλθει μόνο μετά το πέρας περιόδου δύο ετών αφότου η επίμαχη εγκατάσταση έπαυσε να χρησιμοποιείται.

20 Η Latvijas Dzelzceļš άσκησε αρχικώς προσφυγή με αίτημα την ακύρωση της εν λόγω απόφασης ενώπιον του administratīvā rajona tiesa (διοικητικού πρωτοδικείου, Λεττονία), ακολούθως δε άσκησε έφεση κατά της απόρριψης της προσφυγής ενώπιον του Administratīvā apgabaltiesa (περιφερειακού διοικητικού δικαστηρίου, Λεττονία), το οποίο είναι το αιτούν δικαστήριο στην υπό κρίση υπόθεση.

21 Το δικαστήριο αυτό εκτιμά ότι το αμαξοστάσιο του Ventspils συνιστά «εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 11, της οδηγίας 2012/34, στο μέτρο που πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις που επιτρέπουν την παροχή υπηρεσιών. Αντιθέτως, το αιτούν

δικαστήριο θεωρεί ότι η Baltijas Ekspresis δεν ασκεί δραστηριότητες αυτοεξυπηρέτησης, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 8, του εκτελεστικού κανονισμού 2017/2177, ούτε παρέχει υπηρεσίες σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Το αιτούν δικαστήριο συνάγει εξ αυτού ότι το κτίριο πρέπει να θεωρηθεί ως μη χρησιμοποιούμενη εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών, της οποίας η μίσθωση ή η μετατροπή διέπονται από το άρθρο 13, παράγραφος 6, της οδηγίας 2012/34 και από το άρθρο 15 του εκτελεστικού κανονισμού 2017/2177.

22 Κατά το αιτούν δικαστήριο, η Latvijas Dzelzceļš δεν μπορεί να θεωρηθεί ως φορέας εκμετάλλευσης της επίμαχης στην κύρια δίκη εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, στο μέτρο που η εταιρία αυτή δεν είναι αρμόδια για την παροχή πληροφοριών ούτε για να αποφαίνεται επί των αιτημάτων σχετικά με την πρόσβαση στις υπηρεσίες που παρέχονται στο αμαξοστάσιο του Ventspils.

23 Μολονότι το αιτούν δικαστήριο δέχεται ότι η επίμαχη στην κύρια δίκη περίπτωση διαφέρει από εκείνες τις οποίες καλύπτουν το άρθρο 13, παράγραφος 6, της οδηγίας 2012/34 και το άρθρο 15, παράγραφοι 5 και 6, του εκτελεστικού κανονισμού 2017/2177, εκτιμά εντούτοις ότι η ανάλυση των διατάξεων αυτών οδηγεί στο συμπέρασμα ότι, στο πλαίσιο της καταγγελίας της σύμβασης μίσθωσης, το συμφέρον της σιδηροδρομικής επιχείρησης να συνεχίσει τη μίσθωση εγκαταστάσεων πρέπει να υπερισχύσει των συμφερόντων του ιδιοκτήτη των εγκαταστάσεων αυτών. Από τις διατάξεις αυτές δεν μπορεί να συναχθεί ωστόσο ότι ο ιδιοκτήτης των εν λόγω εγκαταστάσεων δεν μπορεί να κοινοποιήσει στον μισθωτή καταγγελία της σύμβασης μίσθωσης για λόγους ιδιόχρησης.

24 Εξάλλου, κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών μπορεί να τη μετατρέψει, δεν υπάρχει πειστικό επιχείρημα το οποίο να εμποδίζει τον ιδιοκτήτη της εγκατάστασης αυτής να καταγγείλει τη σύμβαση μίσθωσης προκειμένου να τη μετατρέψει, δεδομένου ότι μεταξύ των δύο αυτών περιπτώσεων δεν υφίσταται καμία σημαντική διαφορά.

25 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Administratīvā apgabaltiesa (περιφερειακό διοικητικό δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Μπορεί το άρθρο 13, παράγραφοι 2 και 6, της οδηγίας 2012/34 (άρθρο 15, παράγραφοι 5 και 6, του [εκτελεστικού] κανονισμού 2017/2177) να εφαρμοσθεί κατά τρόπο ώστε ο ρυθμιστικός φορέας να μπορεί να επιβάλει στον ιδιοκτήτη υποδομής, ο οποίος δεν είναι ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης εξυπηρέτησης, την υποχρέωση να διασφαλίζει την πρόσβαση στις υπηρεσίες;

2) Έχει το άρθρο 13, παράγραφος 6, της οδηγίας 2012/34 (άρθρο 15, παράγραφοι 5 και 6, του [εκτελεστικού] κανονισμού 2017/2177) την έννοια ότι επιτρέπει στον ιδιοκτήτη κτιρίου να λύσει τη μίσθωση και να μετατρέψει εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών;

3) Έχει το άρθρο 13, παράγραφος 6, της οδηγίας 2012/34 (άρθρο 15, παράγραφοι 5 και 6, του [εκτελεστικού] κανονισμού 2017/2177) την έννοια ότι ο ρυθμιστικός φορέας υποχρεούται να εξακριβώσει μόνον αν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών (εν προκειμένω ο ιδιοκτήτης της εν λόγω εγκατάστασης) αποφάσισε όντως να τη μετατρέψει;»

Επί του παραδεκτού της αίτησης προδικαστικής αποφάσεως

26 Κατά τη Latvijas Dzelzceļš, το αιτούν δικαστήριο εσφαλμένως χαρακτήρισε το αμαξοστάσιο του Ventspils ως «εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών», κατά την έννοια της οδηγίας 2012/34. Η Baltijas Ekspresis και η σιδηροδρομική αρχή εκτιμούν ότι είναι εσφαλμένο να θεωρηθεί, όπως θεώρησε το αιτούν δικαστήριο, ότι η εγκατάσταση αυτή δεν χρησιμοποιείται κατά την έννοια του άρθρου 13, παράγραφος 6, της οδηγίας.

27 Συναφώς, διαπιστώνεται ότι η εκτίμηση των επιχειρημάτων αυτών απαιτεί την ερμηνεία διατάξεων του δικαίου της Ένωσης και συνδέεται επομένως άρρηκτα με την απάντηση που πρέπει να δοθεί στην αίτηση προδικαστικής αποφάσεως. Ως εκ τούτου, τα επιχειρήματα αυτά δεν μπορούν να επισύρουν το απαράδεκτο της εν λόγω αίτησης (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 3ης Δεκεμβρίου 2019, Iccrea Banca, C 414/18, EU:C:2019:1036, σκέψη 30 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

28 Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η αίτηση προδικαστικής απόφασης είναι παραδεκτή.

Επί της δυνατότητας εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού 2017/2177

29 Η επίμαχη στην κύρια δίκη απόφαση της σιδηροδρομικής αρχής εκδόθηκε στις 5 Δεκεμβρίου 2017, ενώ ο εκτελεστικός κανονισμός 2017/2177, σύμφωνα με το άρθρο του 17, τέθηκε σε ισχύ στις 13 Δεκεμβρίου 2017 και εφαρμόζεται από 1ης Ιουνίου 2019, με εξαίρεση το άρθρο του 2, το οποίο εφαρμόζεται από 1ης Ιανουαρίου 2019.

30 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι, μολονότι η απόφαση αυτή εκδόθηκε πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του εκτελεστικού κανονισμού, τα πρακτικά αποτελέσματά της συνεχίζονται και μετά την ημερομηνία αυτή. Τούτου δοθέντος, εφόσον η διαφορά της κύριας δίκης αποσκοπεί στην ακύρωση της εν λόγω απόφασης, διαπιστώνεται ότι ο εκτελεστικός κανονισμός 2017/2177 δεν έχει εφαρμογή ratione temporis στη διαφορά αυτή.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

31 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν το άρθρο 13, παράγραφοι 2 και 6, της οδηγίας 2012/34 έχει την έννοια ότι η υποχρέωση παροχής σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβασης χωρίς διακρίσεις στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 11, της οδηγίας αυτής, οι οποίες διαλαμβάνονται στο σημείο 2 του παραρτήματος ΙΙ, μπορεί να επιβληθεί από τον ρυθμιστικό φορέα όχι μόνο στους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών, αλλά και στους ιδιοκτήτες τέτοιων εγκαταστάσεων οι οποίοι δεν είναι φορείς εκμετάλλευσής τους.

32 Σύμφωνα με το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2012/34, οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης παρέχουν σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβαση χωρίς διακρίσεις, συμπεριλαμβανομένης της τροχαίας πρόσβασης, στις εγκαταστάσεις που αναφέρονται στο σημείο 2 του παραρτήματος ΙΙ αυτής και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εγκαταστάσεις αυτές.

33 Ως «φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών» ορίζεται, κατά το άρθρο 3, σημείο 12, της οδηγίας 2012/34, οιοσδήποτε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας, υπεύθυνος για τη διαχείριση μίας ή περισσότερων εγκαταστάσεων ή για την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας αυτής. Επομένως, ο ορισμός αυτός λαμβάνει αποκλειστικώς υπόψη τη φύση της δραστηριότητας του φορέα εκμετάλλευσης μιας εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών και του παρόχου σιδηροδρομικών υπηρεσιών, χωρίς να λαμβάνει υπόψη το αν ο δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας που εκμεταλλεύεται την εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών είναι ο ιδιοκτήτης της εγκατάστασης.

34 Ως εκ τούτου, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η σιδηροδρομική διοίκηση, το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2012/34 δεν μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η υποχρέωση διασφάλισης της άνευ διακρίσεων πρόσβασης στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών βαρύνει και τον ιδιοκτήτη της συγκεκριμένης εγκατάστασης, όταν αυτός δεν μπορεί να θεωρηθεί φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 12, της οδηγίας.

35 Η εκτίμηση αυτή δεν αναιρείται από το άρθρο 13, παράγραφος 6, της οδηγίας. Πράγματι, η διάταξη αυτή επιβάλλει στους ιδιοκτήτες τέτοιων εγκαταστάσεων μόνον την υποχρέωση, όταν συντρέχουν οι περιστάσεις που αναφέρει η διάταξη αυτή, να ανακοινώνουν δημόσια ότι η εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων αυτών διατίθεται για απλή μίσθωση ή χρονομίσθωση.

36 Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 13, παράγραφοι 2 και 6, της οδηγίας 2012/34 έχει την έννοια ότι η υποχρέωση παροχής σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβασης χωρίς διακρίσεις στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 11, της οδηγίας αυτής, οι οποίες διαλαμβάνονται στο παράρτημά της ΙΙ, σημείο 2, δεν μπορεί να επιβληθεί στους ιδιοκτήτες τέτοιων εγκαταστάσεων οι οποίοι δεν είναι φορείς εκμετάλλευσής τους.

Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

37 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 13, παράγραφος 6, της οδηγίας 2012/34 έχει την έννοια ότι επιτρέπει στον ιδιοκτήτη κτιρίου στο οποίο στεγάζεται εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 11, της οδηγίας αυτής, να καταγγείλει τη σύμβαση μίσθωσης του κτιρίου αυτού προκειμένου να το ιδιοχρησιμοποιήσει.

38 Εισαγωγικά, υπενθυμίζεται ότι, για τους σκοπούς της εφαρμογής της οδηγίας 2012/34, ως «εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών» νοείται, κατά το άρθρο της 3, σημείο 11, η εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένων του γηπέδου και του εξοπλισμού, η οποία έχει ειδικά διαμορφωθεί, εν όλω ή εν μέρει, ώστε να επιτρέπει την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών από εκείνες που αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του παραρτήματος ΙΙ της εν λόγω οδηγίας.

39 Ο ορισμός αυτός της έννοιας της «εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών» στηρίζεται σε αντικειμενικό κριτήριο, δηλαδή στο κριτήριο της τεχνικής χωρητικότητας μιας υποδομής για την παροχή συγκεκριμένων υπηρεσιών και δεν καθορίζει κριτήριο σχετικό με τους δικαιούχους των υπηρεσιών αυτών. Το κριτήριο αυτό είναι ανεξάρτητο τόσο από τη φύση ή τον χαρακτηρισμό του νομικού τίτλου βάσει του οποίου γίνεται η εκμετάλλευση της εγκατάστασης όσο και από την ταυτότητα των αποδεκτών των υπηρεσιών αυτών.

40 Επομένως, το γεγονός ότι μόνον η σιδηροδρομική επιχείρηση που διασφαλίζει την εκμετάλλευση της υποδομής επωφελείται από τις υπηρεσίες αυτές δεν εμποδίζει να θεωρηθεί ότι η υποδομή αυτή συνιστά «εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 11, της οδηγίας 2012/34.

41 Εν προκειμένω, όπως προκύπτει από την αίτηση προδικαστικής απόφασης, η επίμαχη στην κύρια δίκη εγκατάσταση διαμορφώθηκε ώστε να μπορέσει η Baltijas Ekspresis να εκτελεί εκεί εργασίες συντήρησης και επιδιόρθωσης μηχανών έλξης, οι οποίες εμπίπτουν στις υπηρεσίες που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ, σημεία 2 έως 4. Επομένως, όπως διαπιστώνει το αιτούν δικαστήριο, το αμαξοστάσιο του Ventspils συνιστά «εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 11, της οδηγίας 2012/34.

42 Ομοίως, δεν ασκούν επιρροή, προκειμένου να εξακριβωθεί αν η υποδομή πρέπει να θεωρηθεί ως «εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών», αφενός, το πως χαρακτηρίσθηκε η εγκατάσταση αυτή στη σύμβαση χρονομίσθωσης και, αφετέρου, το αν η υποδομή περιλαμβάνεται στη δήλωση δικτύου που διαλαμβάνεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34. Στη δήλωση αυτή αναφέρονται ορισμένα στοιχεία σχετικά με τα χαρακτηριστικά της υποδομής η οποία τίθεται στη διάθεση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διευκρινίζονται, μεταξύ άλλων, όπως επισημαίνεται στην παράγραφο 2 του εν λόγω άρθρου, οι όροι πρόσβασης στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του διαχειριστή της υποδομής και η παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις. Πάντως, ούτε από τη διάταξη αυτή ούτε από το παράρτημα IV της οδηγίας, στο οποίο εκτίθεται λεπτομερώς το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου, προκύπτει ότι η καταχώριση μιας υποδομής στη δήλωση αυτή συνιστά αναγκαία προϋπόθεση προκειμένου η εν λόγω υποδομή να χαρακτηρισθεί ως «εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 11, της οδηγίας. Συγκεκριμένα, μολονότι το εν λόγω άρθρο 27 επιβάλλει να αναφέρονται στη δήλωση δικτύου οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι η παράλειψη αυτή μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα να τεθεί υπό αμφισβήτηση η ύπαρξη μιας τέτοιας εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών.

43 Παρατηρείται ότι η εφαρμογή του άρθρου 13, παράγραφος 6, της οδηγίας 2012/34, όπως προκύπτει από το γράμμα του, προϋποθέτει, μεταξύ άλλων, ότι η συγκεκριμένη εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών δεν χρησιμοποιήθηκε τουλάχιστον επί δύο συναπτά έτη.

44 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά, κατ' ουσίαν, ότι εφόσον η Baltijas Ekspresis δεν παρέχει, στην επίμαχη στην κύρια δίκη εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών, υπηρεσίες προς όφελος άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ούτε παρέχει πρόσβαση στην εγκατάσταση αυτή σε τέτοιες επιχειρήσεις, η εν λόγω υποδομή πρέπει να θεωρηθεί ως εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών η οποία δεν χρησιμοποιείται, κατά την έννοια του άρθρου 13, παράγραφος 6, της οδηγίας 2012/34.

45 Εντούτοις, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας, ιδίως στα σημεία 63 και 67 των προτάσεών του, οι εκτιμήσεις αυτές δεν μπορούν να οδηγήσουν στο να θεωρηθεί ότι η εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών δεν χρησιμοποιείται, κατά την έννοια της διάταξης αυτής, ενώ παρέχονται εκεί υπηρεσίες στον φορέα εκμετάλλευσης της εν λόγω εγκατάστασης.

46 Συγκεκριμένα, μολονότι, όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 32 της παρούσας αποφάσεως, το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής επιβάλλει στον φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών την υποχρέωση να εξασφαλίζει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβαση χωρίς διακρίσεις στην εγκατάσταση αυτή καθώς και στις υπηρεσίες που

παρέχονται σε αυτή, εντούτοις δεν προκύπτει ότι η χρήση της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών μπορεί να διαπιστωθεί μόνον υπό την προϋπόθεση ότι και άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, πέραν της επιχείρησης που εκμεταλλεύεται την οικεία εγκατάσταση, χρησιμοποιούν την εγκατάσταση αυτή.

47 Η ερμηνεία αυτή ενισχύεται από τον σκοπό του άρθρου 13, παράγραφος 6, της οδηγίας 2012/34, όπως αυτός προκύπτει από το σημείο 4.4 της αιτιολογικής έκθεσης της πρότασης οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, της 17ης Σεπτεμβρίου 2010 [COM(2010) 475 τελικό]. Υπό το πρίσμα της αιτιολογικής αυτής έκθεσης, παρατηρείται ότι η διάταξη αυτή αποσκοπεί στην πρόληψη της περίπτωσης στην οποία η εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών, ενώ μπορεί να ανταποκριθεί σε αποδεδειγμένες ανάγκες, εξακολουθεί, πέραν μιας ορισμένης περιόδου, να μη χρησιμοποιείται. Τούτο, όμως, δεν συμβαίνει στην περίπτωση της εγκατάστασης στην οποία παρέχονται υπηρεσίες στον φορέα που την εκμεταλλεύεται.

48 Λαμβανομένων υπόψη των πληροφοριών που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο, από τις οποίες προκύπτει ότι, στην υπόθεση της κύριας δίκης, η Baltijas Ekspresis εκμεταλλευόταν αδιαλείπτως από το 2002 το αμαξοστάσιο του Ventspils για τις δικές της σιδηροδρομικές ανάγκες, το αμαξοστάσιο αυτό πρέπει να θεωρηθεί ως εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών η οποία χρησιμοποιείται.

49 Επομένως, το άρθρο 13, παράγραφος 6, της οδηγίας 2012/34, στο μέτρο που προϋποθέτει ότι η εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών δεν έχει χρησιμοποιηθεί επί δύο τουλάχιστον συναπτά έτη, δεν ρυθμίζει περίπτωση όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης.

50 Ως εκ τούτου, η δυνατότητα του ιδιοκτήτη της επίμαχης στην κύρια δίκη υποδομής να καταγγείλει, βάσει του εθνικού δικαίου, τη σύμβαση μίσθωσης που αφορά την υποδομή αυτή και να προβεί στη μετατροπή της δεν μπορεί, εν πάση περιπτώσει, να εκτιμηθεί βάσει του άρθρου 13, παράγραφος 6, της οδηγίας 2012/34.

51 Κατόπιν των προεκτεθέντων, στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 13, παράγραφος 6, της οδηγίας 2012/34 έχει την έννοια ότι δεν έχει εφαρμογή σε περίπτωση κατά την οποία ο ιδιοκτήτης κτιρίου στο οποίο στεγάζεται εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 11, της οδηγίας αυτής, η οποία χρησιμοποιείται, προτίθεται να καταγγείλει τη σύμβαση μίσθωσης του κτιρίου αυτού προκειμένου να το ιδιοχρησιμοποιήσει.

Επί του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος

52 Δεδομένου ότι το αιτούν δικαστήριο ερωτά το Δικαστήριο, με το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, σχετικά με την ερμηνεία του άρθρου 13, παράγραφος 6, της οδηγίας 2012/34, λαμβανομένης υπόψη της απάντησης που δόθηκε στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο ερώτημα αυτό.

Επί των δικαστικών εξόδων

53 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 (πέμπτο τμήμα) αποφαίνεται:

1) **Το άρθρο 13, παράγραφοι 2 και 6, της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, έχει την έννοια ότι η υποχρέωση παροχής σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβασης χωρίς διακρίσεις στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 11, της οδηγίας αυτής, οι οποίες διαλαμβάνονται στο παράρτημά της ΙΙ, σημείο 2, δεν μπορεί να επιβληθεί στους ιδιοκτήτες τέτοιων εγκαταστάσεων οι οποίοι δεν είναι φορείς εκμετάλλευσής τους.**

2) **Το άρθρο 13, παράγραφος 6, της οδηγίας 2012/34 έχει την έννοια ότι δεν έχει εφαρμογή σε περίπτωση κατά την οποία ο ιδιοκτήτης κτιρίου στο οποίο στεγάζεται εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 11, της οδηγίας αυτής, η οποία χρησιμοποιείται, προτίθεται να καταγγείλει τη σύμβαση μίσθωσης του κτιρίου αυτού προκειμένου να το ιδιοχρησιμοποιήσει.**

(υπογραφές)