Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
TAMARA ĆAPETA
της 7ης Απριλίου 2022[1]

Υπόθεση C-721/20

DB Station & Service AG
κατά
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

[αίτηση του Kammergericht Berlin
(εφετείου Βερολίνου, Γερμανία)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Σιδηροδρομικές μεταφορές – Άρθρο 102 ΣΛΕΕ – Κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης – Οδηγία 2001/14/ΕΚ – Άρθρο 30 – Ρυθμιστικός φορέας σιδηροδρόμων – Έλεγχος των τελών υπό το πρίσμα του δικαίου του ανταγωνισμού – Διάρθρωση μεταξύ των αρμοδιοτήτων των πολιτικών δικαστηρίων και των αρμοδιοτήτων του ρυθμιστικού φορέα»

I. Εισαγωγή

1. Η υπό κρίση υπόθεση αφορά τη σύγκρουση μεταξύ, αφενός, της νομολογιακής προσεγγίσεως η οποία απορρέει από την απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2017, CTL Logistics (C-489/15, στο εξής: απόφαση CTL Logistics, EU:C:2017:834), όπως επιβεβαιώθηκε με την απόφαση της 8ης Ιουλίου 2021, Koleje Mazowieckie (C-120/20, στο εξής: απόφαση Koleje Mazowieckie, EU:C:2021:553), με την οποία κατοχυρώνεται η απαίτηση κινήσεως, πριν από την άσκηση οποιουδήποτε ενδίκου βοηθήματος, της διαδικασίας αμφισβητήσεων σχετικά με τα σιδηροδρομικά τέλη ενώπιον του ρυθμιστικού φορέα ο οποίος συστάθηκε βάσει του άρθρου 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ[2] και, αφετέρου, της θεωρίας του άμεσου αποτελέσματος του άρθρου 102 ΣΛΕΕ[3], κατά την οποία τα εθνικά δικαστήρια είναι αρμόδια να εξετάζουν κατευθείαν πιθανώς καταχρηστική συμπεριφορά, κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως, του διαχειριστή της υποδομής κατά τον καθορισμό του ύψους των τελών αυτών.

[1] Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

[2] Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (ΕΕ 2001, L 75, σ. 29).

[3] Αποφάσεις της 30ής Ιανουαρίου 1974, BRT και Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (127/73, EU:C:1974:6, σκέψεις 14 έως 16), και της 28ης Μαρτίου 2019, Cogeco Communications (C-637/17, EU:C:2019:263, σκέψη 38).

2. Ειδικότερα, το Kammergericht Berlin (εφετείο Βερολίνου, Γερμανία) ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν και, ενδεχομένως, υπό ποιες προϋποθέσεις τα πολιτικά δικαστήρια μπορούν να ελέγχουν το ύψος των τελών που οφείλονται για την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή υπό το πρίσμα του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.

3. Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (στο εξής: ODEG), γερμανικής σιδηροδρομικής εταιρίας, και της DB Station & Service AG, η οποία εκμεταλλεύεται περίπου 5 400 σιδηροδρομικούς σταθμούς στη Γερμανία, σχετικά με αίτημα επιστροφής των τελών που κατέβαλε η πρώτη για τη χρήση των κεντρικών και μικρότερων σταθμών[4] που εκμεταλλεύεται η δεύτερη όσον αφορά το χρονικό διάστημα μεταξύ Νοεμβρίου 2006 και Δεκεμβρίου 2010.

II. Η διαφορά της κύριας δίκης, η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου και τα προδικαστικά ερωτήματα

4. Η DB Station & Service, θυγατρική εταιρία της Deutsche Bahn AG (κατεστημένου φορέα του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών στη Γερμανία), εκμεταλλεύεται σιδηροδρομικούς σταθμούς στο εν λόγω κράτος μέλος. Οι όροι χρήσεως των εγκαταστάσεων αυτών καθορίζονται με συμβάσεις-πλαίσια τις οποίες η εν λόγω εταιρία συνάπτει με σιδηροδρομικές εταιρίες. Η εκάστοτε συγκεκριμένη χρήση των εγκαταστάσεων αυτών ρυθμίζεται στη συνέχεια με χωριστή σύμβαση. Το ύψος των τελών καθορίζεται σε συνάρτηση με τον τιμοκατάλογο που αφορά τους σταθμούς, τον οποίο καταρτίζει η DB Station & Service, ανά κατηγορία και ανά ομόσπονδο κράτος.

5. 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 για μικρές αποστάσεις[5]. Οι εν λόγω δύο επιχειρήσεις συνήψαν σχετική σύμβαση-πλαίσιο.

6. Την 1η Ιανουαρίου 2005, η DB Station & Service εισήγαγε νέο τιμοκατάλογο, προσδιοριζόμενο με το ακρώνυμο «SPS 05». Ο εν λόγω τιμοκατάλογος συνεπαγόταν αύξηση των τελών υποδομής για την ODEG, η οποία τα κατέβαλε με επιφύλαξη, δεδομένου ότι δεν συμφωνούσε με την αύξηση αυτή.

7. Με απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 2009, η Bundesnetzagentur (Ομοσπονδιακή υπηρεσία δικτύων, Γερμανία), ως αρμόδιος ρυθμιστικός φορέας, ακύρωσε τον SPS 05, αλλά διατήρησε σε ισχύ τα αποτελέσματά του μέχρι την 1η Μαΐου 2010, προκειμένου να καταστεί δυνατή η εφαρμογή νέου τιμοκαταλόγου από την εν λόγω ημερομηνία. Με την απόφαση αυτή, η εν λόγω υπηρεσία κάλεσε τους καταγγέλλοντες να προσφύγουν ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων προκειμένου να ζητήσουν την επιστροφή των καθ' υπέρβαση ποσών που είχαν ήδη καταβάλει[6].

[4] Το παράρτημα ΙΙ, σημείο 2, της οδηγίας 2001/14 περιλαμβάνει την τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών και τις παρεχόμενες υπηρεσίες που αφορούν, μεταξύ άλλων, τους επιβατικούς σταθμούς, τα κτίριά τους και τις λοιπές εγκαταστάσεις.

[5] Από το σύνολο των στοιχείων που έχει στη διάθεσή του το Δικαστήριο προκύπτει ότι οι εκ μέρους της ODEG προτεινόμενοι προορισμοί αφορούν μόνο τη Γερμανία. Ωστόσο, το γεγονός αυτό δεν αποκλείει κατ' ανάγκην την εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ. Συναφώς, βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής – Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης (ΕΕ 2004, C 101, σ. 81).

[6] Απόφαση σχετικά με την τιμολόγηση της χρήσεως των σταθμών της DB Station & Service AG της Ομοσπονδιακής υπηρεσίας δικτύων, της 10ης Δεκεμβρίου 2009, υπόθεση αριθ. 705-07-038, σ. 22.

8. Η DB Station & Service προσέβαλε την απόφαση αυτή. Στις 23 Μαρτίου 2010, το Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (διοικητικό εφετείο Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας, Γερμανία) έκρινε ότι η προσφυγή αυτή είχε ανασταλτικό αποτέλεσμα. Κατά τον χρόνο υποβολής της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως στο πλαίσιο της υπό κρίση υποθέσεως, το εν λόγω δικαστήριο δεν είχε ακόμη αποφανθεί επί της ουσίας.

9. 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, στο μέτρο που το ποσό αυτό υπερβαίνει εκείνο που οφειλόταν βάσει του προϊσχύσαντος τιμοκαταλόγου, δηλαδή του SPS 99. Το Landgericht Berlin (πρωτοδικείο Βερολίνου) δέχτηκε τις ανωτέρω αγωγές στηριζόμενο στο κριτήριο της δίκαιης κρίσεως βάσει του άρθρου 315 του Bürgerliches Gesetzbuch (Αστικού Κώδικα, στο εξής: BGB)[7] το οποίο παρέχει στα δικαστήρια τη δυνατότητα να αποκαθιστούν τη συμβατική ισορροπία. Η DB Station & Service άσκησε έφεση ενώπιον του Kammergericht Berlin (εφετείου Βερολίνου), το οποίο, στις 30 Νοεμβρίου 2015, διέταξε τη συνεκδίκαση των διαφόρων υποθέσεων.

10. Εν τω μεταξύ, κατόπιν υποβολής αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως και στο πλαίσιο παρόμοιας διαφοράς ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων, το Δικαστήριο έκρινε, με την απόφαση CTL Logistics, ότι ο έλεγχος του δίκαιου χαρακτήρα των τελών διαδρομής από τα τακτικά δικαστήρια δεν μπορεί να διενεργείται ανεξαρτήτως της εποπτείας την οποία ασκεί ο αρμόδιος ρυθμιστικός φορέας, στο μέτρο που ο έλεγχος του τρόπου υπολογισμού και του ύψους των τελών υπό το πρίσμα της οδηγίας 2001/14 εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα σιδηροδρόμων, ο οποίος συστάθηκε βάσει του άρθρου 30 της εν λόγω οδηγίας[8].

11. Συνεπεία της αποφάσεως αυτής, υποβλήθηκαν εκ νέου αιτήματα επιστροφής ενώπιον της Ομοσπονδιακής υπηρεσίας δικτύων. Με απόφαση της 11ης Οκτωβρίου 2019, η εν λόγω υπηρεσία απέρριψε ως απαράδεκτες τις αιτήσεις διαφόρων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με τις οποίες αυτές ζήτησαν να ελεγχθεί εκ των υστέρων η νομιμότητα του SPS 05 προκειμένου να επιστραφεί το επιπλέον ποσό των τελών με την αιτιολογία ότι οι εν λόγω αξιώσεις έχουν παραγραφεί[9]. Κατά της αποφάσεως αυτής ασκήθηκε προσφυγή η οποία, κατά τον χρόνο υποβολής της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως στο πλαίσιο της υπό κρίση υποθέσεως, εξακολουθούσε να εκκρεμεί ενώπιον του Verwaltungsgericht Köln (διοικητικού πρωτοδικείου Κολωνίας, Γερμανία).

12. Το Kammergericht Berlin (εφετείο Βερολίνου) εκτιμά ότι η επίλυση της ενώπιόν του διαφοράς εξαρτάται από την ερμηνεία της οδηγίας 2001/14 η οποία έχει καθ' ύλην και κατά χρόνον εφαρμογή.

[7] Το άρθρο 315 του BGB, το οποίο φέρει τον τίτλο «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 […]».

[8] Απόφαση CTL Logistics (σκέψεις 84 και 86).

[9] Απόφαση BK10-19-0011 E της Ομοσπονδιακής υπηρεσίας δικτύων, της 11ης Οκτωβρίου 2019.

13. Ειδικότερα, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν τα διδάγματα από την απόφαση CTL Logistics εφαρμόζονται, mutatis mutandis, στον έλεγχο των εν λόγω τελών υπό το πρίσμα του άρθρου 102 ΣΛΕΕ και της εθνικής νομοθεσίας περί ανταγωνισμού η οποία απαγορεύει την κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης. Πράγματι, συνεπεία της εκδόσεως της αποφάσεως στην υπόθεση αυτή, η διαφορά της κύριας δίκης, στον δεύτερο πλέον βαθμό, αφορά την εν λόγω νομική βάση.

14. Το εν λόγω δικαστήριο επισημαίνει ότι πολλά γερμανικά πολιτικά δικαστήρια έδωσαν καταφατική απάντηση στο ερώτημα αυτό. Συγκεκριμένα, έκριναν ότι οι αρχές που διατυπώθηκαν με την απόφαση CTL Logistics δεν επιτρέπουν να αποφαίνονται 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, καλούμενη «Trassenentgelte» (τέλη διαδρομής) [10], το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο, Γερμανία) αποφάνθηκε ότι τα πολιτικά δικαστήρια μπορούν να εφαρμόσουν το άρθρο 102 ΣΛΕΕ χωρίς να απαιτείται η εκ μέρους του ρυθμιστικού φορέα έκδοση απρόσβλητης αποφάσεως.

15. Κατά το αιτούν δικαστήριο, υπάρχουν σοβαροί λόγοι που δικαιολογούν την απόκλιση από τη θέση του ανώτατου γερμανικού πολιτικού δικαστηρίου.

16. Κατ' αρχάς, μολονότι η απόφαση CTL Logistics αφορούσε την ασυμβατότητα του προβλεπόμενου στο γερμανικό αστικό δίκαιο ελέγχου δίκαιης κρίσεως προς την οδηγία 2001/14, η αιτιολογία της θα μπορούσε να ισχύει και στην περίπτωση εφαρμογής του δικαίου του ανταγωνισμού από τα πολιτικά δικαστήρια. Πράγματι, η παρέμβαση των εν λόγω δικαστηρίων, ανεξαρτήτως του ρυθμιστικού φορέα, θα μπορούσε να δημιουργήσει ανισότητα, παρέχοντας σε ορισμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τη δυνατότητα να καταβάλουν χαμηλότερα τέλη υποδομής. Το πλεονέκτημα αυτό θα αντέβαινε προς τον κύριο σκοπό της οδηγίας 2001/14, ο οποίος συνίσταται στην εξασφάλιση προσβάσεως άνευ διακρίσεων στη σιδηροδρομική υποδομή και στην κατ' αυτόν τον τρόπο διασφάλιση του θεμιτού ανταγωνισμού. Επιπλέον, ο έλεγχος που διενεργούν τα πολιτικά δικαστήρια θα έθιγε την αποκλειστική αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα.

17. Εξάλλου, μολονότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, τα εθνικά δικαστήρια οφείλουν να εφαρμόζουν άμεσα το άρθρο 102 ΣΛΕΕ, το Δικαστήριο δεν έχει ακόμη αποφανθεί επί του ζητήματος αν η υποχρέωση αυτή ισχύει και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ένας ρυθμιστικός φορέας, του οποίου οι αποφάσεις υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο, είναι επιφορτισμένος με την εποπτεία των τελών.

18. Τέλος, με απόφαση της 1ης Σεπτεμβρίου 2020, καλούμενη «Stationspreissystem II» [11], το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) έκρινε ότι το άρθρο 30, παράγραφος 3, της οδηγίας 2001/14 δεν παρέχει στον ρυθμιστικό φορέα αρμοδιότητα να αποφαίνεται επί των τελών που έχουν ήδη καταβληθεί, πολλώ δε μάλλον να διατάσσει την επιστροφή τους. Το εν λόγω δικαστήριο συνήγαγε ότι ο έλεγχος καταχρηστικότητας βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ δεν θίγει τις αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα, δεδομένου ότι ο έλεγχος αυτός περιορίζεται στην επιδίκαση αποζημιώσεως για τις συμπεριφορές των επιχειρήσεων κατά το παρελθόν.

[10] KZR 39/19, DE:BGH:2019:291019UKZR39.19.0.

[11] KZR 12/15, DE:BGH:2020:010920UKZR12.15.0.

19. Ωστόσο, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η εν λόγω ανάλυση του δικαίου της Ένωσης είναι εσφαλμένη. Αφενός, κανένα στοιχείο της οδηγίας 2001/14 δεν μπορεί να υποστηρίξει την ερμηνεία ότι ο ρυθμιστικός φορέας αποφαίνεται μόνο pro futuro. Αφετέρου, το άρθρο 102 ΣΛΕΕ επιτρέπει την έκδοση αποφάσεων με τις οποίες διαπιστώνεται η ακυρότητα πράξεων ή διατάσσεται η παύση συμπεριφοράς. Κατά τα λοιπά, ακόμη και η επιστροφή των τελών που εισπράχθηκαν προγενέστερα θα μπορούσε να προκαλέσει στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό και να θίξει την επίτευξη των σκοπών της οδηγίας 2001/14. Κατά το αιτούν δικαστήριο, οι εν λόγω εκτιμήσεις καταδεικνύουν ότι το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) όφειλε να υποβάλει στο Δικαστήριο συναφή προδικαστικά ερωτήματα.

20. 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;»

21. Η DB Station & Service, η ODEG και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατέθεσαν γραπτές παρατηρήσεις.

III. Ανάλυση

22. Με τα δύο ερωτήματά του, τα οποία θα εξετάσω από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν η οδηγία 2001/14 έχει την έννοια ότι, ανεξαρτήτως της εποπτείας την οποία ασκεί ο ρυθμιστικός φορέας, τα πολιτικά δικαστήρια είναι αρμόδια να επιλαμβάνονται, υπό το πρίσμα του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, αγωγών τις οποίες ασκεί σιδηροδρομική επιχείρηση με αίτημα την επιστροφή του αχρεωστήτως καταβληθέντος επιπλέον ποσού των τελών.

23. Ο κύριος λόγος για τον οποίον το αιτούν δικαστήριο αμφιβάλλει ως προς τη δικαιοδοσία του στην υπόθεση της κύριας δίκης στηρίζεται στην ερμηνεία που δόθηκε από το Δικαστήριο στην υπόθεση CTL Logistics και επιβεβαιώθηκε στην υπόθεση Koleje Mazowieckie (στο εξής: νομολογιακή προσέγγιση), κατά την οποία η οδηγία 2001/14 παρέχει αποκλειστική δικαιοδοσία

στον ρυθμιστικό φορέα όσον αφορά τα τέλη που καθορίζει ο διαχειριστής του σιδηροδρομικού δικτύου, αποκλείοντας, ως εκ τούτου, τη δυνατότητα των εθνικών πολιτικών δικαστηρίων να αποφαίνονται επί της νομιμότητας των εν λόγω τελών.

24. Στο ερώτημα που τίθεται στην υπό κρίση υπόθεση μπορούν να δοθούν πολλές απαντήσεις. Η πρώτη εναλλακτική λύση στηρίζεται στην εφαρμογή της νομολογιακής προσεγγίσεως στο ζήτημα της αρμοδιότητας των εθνικών δικαστηρίων για την εκδίκαση αγωγών που ασκούνται βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ. Η εφαρμογή αυτή οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τα εθνικά δικαστήρια δεν μπορούν να αποφαίνονται επί του κύρους των σιδηροδρομικών τελών, διότι τούτο συνιστά σφετερισμό της αποκλειστικής αρμοδιότητας του ρυθμιστικού φορέα. Όπως θα εξηγήσω στη συνέχεια (Α), φρονώ ότι η λύση αυτή δεν συνάδει προς τη νομολογία σχετικά με τη δικαιοδοσία των δικαστηρίων η οποία απορρέει από το άμεσο αποτέλεσμα του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.

25. Η δεύτερη εναλλακτική λύση συνίσταται στην εκτίμηση ότι τα αποφαινόμενα σύμφωνα με το άρθρο 102 ΣΛΕΕ εθνικά δικαστήρια έχουν ανεξάρτητη δικαιοδοσία επί διαφορών σχετικών με τα τέλη. Για να συναχθεί το συμπέρασμα αυτό, θα πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ της κρινόμενης εν προκειμένω περιπτώσεως και εκείνων που εξετάστηκαν στο πλαίσιο των υποθέσεων CTL Logistics και Koleje Mazowiecke. Όπως θα διευκρινίσω, είμαι της γνώμης ότι μια τέτοια διάκριση δεν είναι ευλόγως δυνατή (Β). Συνεπώς, θα προτείνω στο Δικαστήριο να επανεξετάσει την εν λόγω νομολογιακή προσέγγιση (Γ). Τέλος, θα εξετάσω το δεύτερο μέρος των ερωτημάτων του αιτούντος δικαστηρίου (Δ).

Α. Εφαρμογή της τρέχουσας νομολογιακής προσεγγίσεως σε περίπτωση επικλήσεως του άρθρου 102 ΣΛΕΕ

26. Με την επίμαχη νομολογιακή προσέγγιση, το Δικαστήριο έκρινε ότι ο ρυθμιστικός φορέας, ο οποίος συστάθηκε βάσει του άρθρου 30 της οδηγίας 2001/14, έχει αποκλειστική αρμοδιότητα να αποφαίνεται επί των τελών που επιβάλλει ο διαχειριστής υποδομής. Επομένως, το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι η άμεση εφαρμογή της νομοθεσίας περί σιδηροδρόμων όσον αφορά τα τέλη θα έθιγε την αποκλειστική αρμοδιότητα του εν λόγω ρυθμιστικού φορέα [12].

27. Από την εφαρμογή της ερμηνείας που απορρέει από την εν λόγω νομολογιακή προσέγγιση σε περίπτωση επικλήσεως του άρθρου 102 ΣΛΕΕ συνάγεται το συμπέρασμα ότι το αποφαινόμενο βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ πολιτικό δικαστήριο δεν δύναται να κρίνει το κύρος των τελών που καθορίζονται από τον διαχειριστή υποδομής. Η DB Station & Service φαίνεται να συμφωνεί με τη λύση αυτή.

28. Το ζήτημα αν ένα τέλος επιβλήθηκε πράγματι από τον διαχειριστή του δικτύου κατά παράβαση των κανόνων που διέπουν τα εν λόγω τέλη, όπως αυτοί ορίζονται στο κεφάλαιο ΙΙ της οδηγίας 2001/14, συνιστά αναγκαίο στάδιο για την έκδοση αποφάσεως σχετικά με την επιστροφή των (προβαλλόμενων ως) αχρεωστήτως καταβληθέντων τελών. Η επιβολή σε εθνικό δικαστήριο αποφαινόμενο επί αγωγής αποζημιώσεως της υποχρεώσεως να ζητήσει τον σχηματισμό μέρους του δικανικού συλλογισμού του από διαφορετικό δικαστήριο φαίνεται να αντιβαίνει στην πάγια νομολογία που αφορά το άμεσο αποτέλεσμα του άρθρου 102 ΣΛΕΕ [13]. Κατά τη νομολογία αυτή, η οποία υιοθετήθηκε από τον νομοθέτη στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 [14], τα εθνικά

[12] Πρβλ. απόφαση CTL Logistics (σκέψεις 84 και 86) και απόφαση Koleje Mazowieckie (σκέψεις 53 και 54).

[13] Βλ. υποσημείωση 3των παρουσών προτάσεων.

[14] Κανονισμός του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 [ΕΚ] (ΕΕ 2003, L 1, σ. 1).

δικαστήρια έχουν την εξουσία να εφαρμόζουν τα άρθρα 81 και 82 ΕΚ (νυν άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ) ανεξαρτήτως της Επιτροπής και των εθνικών αρχών ανταγωνισμού και παράλληλα με αυτές.

29. Θα μπορούσε να προβλεφθεί ένα σύστημα στο πλαίσιο του οποίου ένας ανεξάρτητος ρυθμιστικός φορέας θα έχει την εξουσία να επιλύει τις διαφορές μεταξύ του διαχειριστή του δικτύου και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων όσον αφορά τα τέλη και να καθιστά δυνατή την άσκηση αποτελεσματικής προσφυγής [15]. Φρονώ ότι στην περίπτωση αυτή, η επιβολή της δικονομικής υποχρεώσεως να επιχειρείται η επίλυση διαφοράς από τον εν λόγω ρυθμιστικό φορέα πριν από την προσφυγή ενώπιον των δικαστηρίων δεν αντιβαίνει κατ' ανάγκην στην έννοια του άμεσου αποτελέσματος του άρθρου 102 ΣΛΕΕ. Τέτοιες λύσεις εντοπίζονται σε διάφορους τομείς των νομικών συστημάτων των κρατών μελών, καθώς και στο νομικό σύστημα της Ένωσης [16].

30. Ωστόσο, στην πλειονότητα των περιπτώσεων αυτών, η αρχή στην οποία ο αιτών οφείλει να απευθυνθεί πριν προσφύγει στο δικαστήριο μπορεί να παράσχει στον εν λόγω αιτούντα το δικαίωμα που διεκδικεί.

31. Αυτό δεν φαίνεται να συμβαίνει εν προκειμένω.

32. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει περιορισμένη εξουσία ελέγχου, η οποία δεν συνίσταται σε γενική δικαιοδοσία επιλύσεως των διαφορών [17]. Εν πάση περιπτώσει, φαίνεται ότι ο εν λόγω φορέας δεν δύναται να αποφαίνεται επί αιτημάτων χρηματικής φύσεως, όπως τα αιτήματα που έχουν ως αντικείμενο την επιδίκαση αποζημιώσεως [18].

33. Τούτο συνιστά τον πρώτο λόγο για τον οποίον θεωρώ ότι η εφαρμογή της νομολογιακής προσεγγίσεως δεν συνάδει προς το άμεσο αποτέλεσμα του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.

34. Ο δεύτερος λόγος για τον οποίον δεν είναι σκόπιμο να εξαρτάται ο δικαστικός έλεγχος βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ από την προηγούμενη απρόσβλητη απόφαση του ρυθμιστικού φορέα (και τούτο περιλαμβάνει τα στάδια δικαστικού ελέγχου της αποφάσεως αυτής) συνίσταται στο ενδεχόμενο, σε περιπτώσεις όπως αυτή της υπό κρίση υποθέσεως, να προσβληθεί το δικαίωμα αποτελεσματικής δικαστικής προστασίας.

[15] Στους τομείς της ηλεκτρικής ενέργειας ή των τηλεπικοινωνιών, τα αντίστοιχα νομοθετήματα προβλέπουν ότι οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές είναι υπεύθυνες για τη διευθέτηση των διαφορών μεταξύ επιχειρήσεων [βλ. άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', της οδηγίας (ΕΕ) 2018/1972 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για τη θέσπιση του Ευρωπαϊκού Κώδικα Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών (Αναδιατύπωση) (ΕΕ 2018, L 321, σ. 36), και άρθρο 59, παράγραφος 3, στοιχείο ε', παράγραφος 5, στοιχείο β', και παράγραφος 6, στοιχείο γ', της οδηγίας (ΕΕ) 2019/944 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουνίου 2019, σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και την τροποποίηση της οδηγίας 2012/27/ΕΕ (ΕΕ 2019, L 158, σ. 125)].

[16] Όπως συμβαίνει με το άρθρο 91, παράγραφος 2, του Κανονισμού Υπηρεσιακής Καταστάσεως των υπαλλήλων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατά το οποίο η άσκηση ενδίκου βοηθήματος ενώπιον των αρμόδιων δικαστηρίων της Ένωσης είναι παραδεκτή μόνον εφόσον έχει υποβληθεί στην αρμόδια για διορισμούς αρχή σχετικό αίτημα. Βλ., επί του συγκεκριμένου ζητήματος, προτάσεις μου στην υπόθεση Επιτροπή κατά Missir Mamachi di Lusignano (C-54/20 P, EU:C:2021:1025).

[17] Οι εξουσίες του ρυθμιστικού φορέα διέπονται από το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14.

[18] Βλ. παρατεθείσα στην υποσημείωση 6 των παρουσών προτάσεων απόφαση. Συγκεκριμένα, ο ρυθμιστικός φορέας φαίνεται να άσκησε την εν λόγω εξουσία του διότι δεν αμφισβητείται ότι ο φορέας αυτός είχε καλέσει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να προσφύγουν ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων για το χρηματικό σκέλος των αιτημάτων τους.

35. Βεβαίως, το άρθρο 30, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/14 ορίζει ότι «[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» [19]. Ωστόσο, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η προθεσμία αυτή έχει προ πολλού εκπνεύσει και ότι οι διαδικασίες που κινήθηκαν πριν από δέκα και πλέον έτη εξακολουθούν να εκκρεμούν.

36. Αντιλαμβάνομαι την ανάγκη διαφυλάξεως της πρακτικής αποτελεσματικότητας της λειτουργίας του ρυθμιστικού φορέα. Εντούτοις, οι απαιτήσεις της αποτελεσματικής δικαστικής προστασίας εντός εύλογης προθεσμίας [20] είναι εξίσου επιτακτικές και συνηγορούν υπέρ της παράλληλης αναγνωρίσεως [21] της δικαιοδοσίας των εθνικών δικαστηρίων σε περιστάσεις όπως αυτές της κύριας δίκης.

37. Υπό το πρίσμα όλων των ανωτέρω παρατηρήσεων, θεωρώ ότι η ερμηνεία της οδηγίας 2001/14 η οποία απορρέει από τις αποφάσεις CTL Logistics και Koleje Mazowieckie δεν πρέπει να εφαρμοστεί στην υπόθεση της κύριας δίκης και δεν είναι σκόπιμη η επέκτασή της.

Β. Διάκριση μεταξύ της τρέχουσας νομολογιακής προσεγγίσεως και της νομολογίας που καθιερώνει το άμεσο αποτέλεσμα του άρθρου 102 ΣΛΕΕ

38. Κατά τη δεύτερη λύση, η οδηγία 2001/14 έχει την έννοια ότι δεν απαγορεύει την έκδοση αποφάσεως εθνικού δικαστηρίου αποφαινομένου επί του κύρους ή της ακυρότητας των σιδηροδρομικών τελών βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.

39. Η ODEG και η Επιτροπή συντάσσονται με την άποψη αυτή.

40. Ωστόσο, η λύση αυτή καθιστά αναγκαία τη διάκριση μεταξύ της υπό κρίση υποθέσεως και των πραγματικών περιστατικών στα οποία στηρίζονται οι υποθέσεις CTL Logistics και Koleje Mazowieckie.

41. Πράγματι, σε περίπτωση που μια νέα υπόθεση προσομοιάζει, κατ' ουσίαν, ως προς τα πραγματικά περιστατικά τα οποία ασκούν επιρροή από νομικής απόψεως, με την υπόθεση στο πλαίσιο της οποίας είχε διατυπωθεί κανόνας, είναι, κατ' αρχήν, αναγκαία η εφαρμογή του ίδιου κανόνα στην εν λόγω νέα υπόθεση. Ωστόσο, προκειμένου να αποφευχθεί η εφαρμογή του εν λόγω κανόνα, πρέπει να εξευρεθεί στοιχείο διαφοροποιήσεως το οποίο να δικαιολογεί τη διάκριση της πρώτης υποθέσεως από τη δεύτερη [22].

42. Εν προκειμένω, η σιδηροδρομική επιχείρηση (ODEG) ζήτησε στο πλαίσιο ένδικης διαδικασίας αποζημίωση για τα τέλη που κατέβαλε στον φορέα εκμεταλλεύσεως του δικτύου, τα οποία, όμως, θεωρούσε μη οφειλόμενα, διότι τα τέλη αυτά είχαν επιβληθεί κατά παράβαση του εφαρμοστέου δικαίου. Πρωτοδίκως, η ODEG ζήτησε την επιστροφή της διαφοράς μεταξύ της παλαιάς και της

[19] Η υπογράμμιση δική μου.

[20] Πρβλ. απόφαση της 10ης Φεβρουαρίου 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Προθεσμία παραγραφής) (C-219/20, EU:C:2022:89, σκέψη 45 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[21] Μια τέτοια παράλληλη αναγνώριση αποτρέπει επίσης το ενδεχόμενο να συνιστά, αντιστρόφως, ο δικαστικός έλεγχος το μόνο μέσο ένδικης προστασίας.

[22] Βλ. Tridimas, T., «Precedent and the Court of Justice, A Jurisprudence of Doubt», σε Dickinson, J., Eleftheriadis, P. (επιμ.), *Philosophical Foundations of EU Law*, OUP, Οξφόρδη, 2012, σ. 307 έως 330· Jacobs, M., *Precedents and Case-Based Reasoning in the European Court of Justice*, CUP, Cambridge, 2014, σ. 127 επ.

νέας επιβαρύνσεως την οποία θεωρούσε ανίσχυρη [23]. Η βάση της αγωγής αυτής –δηλαδή το άρθρο 315 του BGB– αντικαταστάθηκε στην κατ' έφεση δίκη από το άρθρο 102 ΣΛΕΕ (συνεπεία της αποφάσεως CTL Logistics και των τροποποιήσεων της γερμανικής νομοθεσίας) [24] και αίτημα της αγωγής αποτελεί πλέον η αποζημίωση (αντί της επιστροφής χρημάτων). Εφόσον όλα τα άλλα στοιχεία παραμείνουν τα ίδια, η *ουσία* του αιτήματος του ενάγοντος της κύριας δίκης, δηλαδή η επιστροφή του εν λόγω επιπλέον ποσού, δεν διαφοροποιήθηκε μεταξύ πρώτου και δεύτερου βαθμού. Μόνον η διάταξη που προβλήθηκε προς στήριξη της αγωγής μεταβλήθηκε, δεδομένου ότι το άρθρο 102 ΣΛΕΕ αντικατέστησε εν τω μεταξύ το άρθρο 315 του BGB.

43. Η αγωγή που άσκησε ο ενάγων στην υπόθεση CTL Logistics στηριζόταν επίσης στο άρθρο 315 του BGB και αφορούσε την επιστροφή της διαφοράς μεταξύ του παλαιού και του νέου τέλους (του 2005), διότι θεωρήθηκε ότι το τέλος αυτό δεν είχε επιβληθεί δικαίως. Στην υπόθεση Koleje Mazowieckie, η αγωγή ήταν της ιδίας φύσεως. Ο ενάγων ζητούσε την καταβολή αποζημιώσεως, τόσο από το Δημόσιο όσο και από τον διαχειριστή του δικτύου, διότι ενέκριναν την επιβολή τιμήματος το οποίο φέρεται να προσκρούει στις αρχές της οδηγίας 2001/14. Βάση της αγωγής αυτής αποτελούσε η ευθύνη του Δημοσίου για τις ζημίες που απορρέουν από την αθέτηση των υποχρεώσεων που υπέχει βάσει του δικαίου της Ένωσης ήδη από τις υποθέσεις Francovich κ.λπ. [25] και Brasserie du pêcheur και Factortame [26]. Επιπροσθέτως, η εφαρμοστέα στην υπόθεση Koleje Mazowieckie πολωνική νομοθεσία προέβλεπε στενότερη έννοια της ευθύνης σε σχέση με την αντίστοιχη ευρωπαϊκή έννοια.

44. Στο πλαίσιο των τριών περιπτώσεων, ανεξαρτήτως της νομικής βάσεως της αγωγής, τα εθνικά δικαστήρια επιλήφθηκαν αγωγών επιστροφής ή αποζημιώσεως για τις οποίες απαιτείτο να αποφανθούν επί του κύρους των τελών που προβλέπονταν στη σύμβαση χρήσεως του σιδηροδρομικού δικτύου.

45. Επιπλέον, ανεξαρτήτως του τρόπου με τον οποίον αμφισβητήθηκαν τα τέλη, είχε εφαρμογή η νομοθεσία περί ανταγωνισμού στον σιδηροδρομικό τομέα.

46. Για τους λόγους αυτούς, κατά τη γνώμη μου, η υπόθεση της κύριας δίκης δεν διαφοροποιείται βάσει των περιστάσεων που ήταν κρίσιμες για την ερμηνεία της οδηγίας 2001/14 στο πλαίσιο της εν λόγω νομολογιακής προσεγγίσεως. Ανεξαρτήτως της σκοπιάς από την οποία εξετάζεται το ζήτημα, εν τέλει, οι τρεις υποθέσεις αφορούν αίτημα καταβολής χρηματικής αποζημιώσεως συναρτώμενο με το αχρεωστήτως καταβληθέν επιπλέον ποσό του τέλους. Περαιτέρω, σε όλες τις επίμαχες υποθέσεις, το βάσιμο του εν λόγω αιτήματος εξαρτάται από το κατά πόσον το τέλος επιβλήθηκε σύμφωνα με την οδηγία 2001/14.

47. Δεδομένης της ομοιότητας των κρίσιμων περιστάσεων, ποιοι άλλοι παράγοντες θα μπορούσαν να δικαιολογήσουν διαφοροποίηση της υπό κρίση υποθέσεως προκειμένου να διατηρηθεί η προγενέστερη νομολογιακή προσέγγιση;

48. Η απόφαση CTL Logistics μπορεί να αιτιολογηθεί από τους λόγους που ανάγονται στην υπόθεση αυτή. Το εθνικό δικαστήριο είχε, βάσει του άρθρου 315 του BGB, την εξουσία να αποφανθεί ex equo et bono και να διαπιστώσει τον δίκαιο χαρακτήρα του τέλους.

[23] Πρέπει να υπομνησθεί ότι ο ρυθμιστικός φορέας έκρινε ότι ο τιμοκατάλογος του 2005 αντέβαινε στις απαιτήσεις της οδηγίας 2001/14. Εντούτοις, η DB Station & Service άσκησε προσφυγή κατά της αποφάσεως αυτής και εξακολουθεί να εκκρεμεί η έκδοση οριστικής δικαστικής αποφάσεως. Συναφώς, βλ. σημείο 8 των παρουσών προτάσεων.

[24] Βλ., συναφώς, σκέψη 13 των παρουσών προτάσεων.

[25] Απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 1991 (C-6/90 και C-9/90, EU:C:1991:428).

[26] Απόφαση της 5ης Μαρτίου 1996 (C-46/93 και C-48/93, EU:C:1996:79).

49. Το Δικαστήριο διευκρίνισε με την απόφαση εκείνη ότι η εν λόγω εθνική διάταξη, εφαρμόζοντας αποκλειστικώς το κριτήριο της οικονομικής ορθολογικότητας της κάθε συμβάσεως, δεν λαμβάνει υπόψη ότι μόνον τα τέλη που καθορίζονται βάσει ενιαίων κριτηρίων μπορούν να διασφαλίσουν την κατά την οδηγία 2001/14 τιμολογιακή πολιτική [27]. Επομένως, μπορεί να υποστηριχθεί ότι η ειδική αυτή διαδικασία την οποία προβλέπει το εθνικό δίκαιο θίγει την πρακτική αποτελεσματικότητα της οδηγίας αυτής, παρέχοντας στα εθνικά δικαστήρια την εξουσία να κρίνουν ποια είναι τα δίκαια ποσά των τελών σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Η εξουσία αυτή μπορεί να θεωρηθεί ασύμβατη [28] με το σύστημα καθορισμού των τελών χρήσεως του σιδηροδρομικού δικτύου που προβλέπει η οδηγία και τίθεται υπό τον έλεγχο του ρυθμιστικού φορέα.

50. Εντούτοις, η εν λόγω υπερβολική διεύρυνση των εξουσιών των εθνικών δικαστηρίων βάσει του άρθρου 315 του BGB σε σχέση με τις εξουσίες του ρυθμιστικού φορέα σύμφωνα με την οδηγία 2001/14 εξαλείφθηκε από τον Γερμανό νομοθέτη, ο οποίος απέκλεισε την εφαρμογή του άρθρου 315 του BGB στις συμφωνίες μεταξύ του διαχειριστή του δικτύου και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων [29].

51. Κατά συνέπεια, αν η υπόθεση CTL Logistics περιοριζόταν στην ιδιαίτερη περίπτωση των δικαστηρίων που αποφαίνονται ex aequo et bono και έχουν την εξουσία να καθορίζουν την καταβολή δίκαιου τέλους σε ειδικές περιπτώσεις, τούτο θα καθιστούσε δυνατή τη διάκριση των περιστάσεων της υποθέσεως CTL Logistics από εκείνες της υπό κρίση υποθέσεως.

52. Ωστόσο, φρονώ όχι μόνον ότι το σκεπτικό της αποφάσεως στην υπόθεση CTL Logistics μπορεί να συνεπάγεται γενικότερη εφαρμογή, αλλά και ότι η οριοθέτηση της νομολογιακής προσεγγίσεως δεν είναι πλέον εύκολα αντιληπτή μετά την έκδοση της αποφάσεως Koleje Mazowieckie. Η εν λόγω απόφαση επανέλαβε τη θέση που αρχικώς διατυπώθηκε στην απόφαση CTL Logistics, κατά την οποία μόνον ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να ακυρώσει τα τέλη, και την επέκτεινε στην περίπτωση της δικαστικής διαδικασίας που αφορά την ευθύνη του Δημοσίου για εσφαλμένη μεταφορά της οδηγίας της οδηγίας 2001/14.

53. Στο πλαίσιο της υποθέσεως Koleje Mazowieckie, το εθνικό δικαστήριο υποχρεώθηκε να κρίνει αν η μεταφορά στην εθνική έννομη τάξη της οδηγίας 2001/14, η οποία κατέστησε δυνατό τον καθορισμό του τέλους το οποίο ο ενάγων θεωρούσε παράνομο, ήταν σύμφωνη προς την οδηγία αυτή [30]. Παρά το διαφορετικό πλαίσιο της αποφάσεως CTL Logistics, το Δικαστήριο έκρινε ότι η νομολογία αυτή είχε πλήρη εφαρμογή στη συγκεκριμένη υπόθεση [31]. Τούτο στηρίχθηκε στο ότι

[27] Απόφαση CTL Logistics (σκέψη 74). Εντούτοις, δεν έχω πεισθεί από το εν λόγω επιχείρημα δεδομένου ότι το πολιτικό δικαστήριο που αποφαίνεται επί της συμβατότητας του τιμήματος δεν δύναται να μη συνεκτιμήσει το κριτήριο του καθορισμού των χρεώσεων το οποίο θέτει η οδηγία 2001/14. Πρβλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα P. Mengozzi στην υπόθεση CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901, σημεία 39 έως 41).

[28] Μολονότι δεν πρέπει να αγνοηθεί ότι η εξουσία αυτή περιορίζεται από την υποχρέωση του εθνικού δικαστηρίου να εφαρμόσει την οδηγία 2001/14. Συναφώς, βλ. σημείο 71 των παρουσών προτάσεων.

[29] Η εν λόγω νομοθετική μεταβολή επήλθε κατόπιν πολυάριθμων ακαδημαϊκών και πολιτικών διχογνωμιών στη Γερμανία. Από το σημείο 13 των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα P. Mengozzi στην υπόθεση CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901) προκύπτει ότι «[η] συζήτηση που προκάλεσε στο εσωτερικό της χώρας η νομολογιακή αυτή τάση φαίνεται ότι προσέλαβε διαστάσεις αληθινής θεσμικής διαμάχης, όπως μαρτυρά μεταξύ άλλων η διαφωνία που εξέφρασε το Bundesrat (Ομοσπονδιακό Συμβούλιο, Γερμανία) σε σχέση με την πρόταση, η οποία περιλαμβανόταν στο σχέδιο νόμου για την τροποποίηση της ρυθμίσεως για τους σιδηροδρόμους και για τη μεταφορά της οδηγίας [2001/14], να αποκλειστεί ρητώς το άρθρο 315 του BGB από το πεδίο εφαρμογής της ως άνω ρυθμίσεως». Εν τέλει, φαίνεται (διότι η Γερμανική Κυβέρνηση δεν συμμετείχε στην παρούσα διαδικασία) ότι ο Γερμανός νομοθέτης παρενέβη για να διευκρινίσει ότι το άρθρο 315 του BGB δεν έχει εφαρμογή σε περίπτωση όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη (σημείο 14 των εν λόγω προτάσεων).

[30] Το εθνικό δικαστήριο κλήθηκε να κρίνει το κύρος του τέλους λαμβάνοντας υπόψη την απόφαση του Δικαστηρίου με την οποία διαπιστώθηκε η παράβαση του πολωνικού Δημοσίου κατά τη μεταφορά της οδηγίας 2001/14 στο εσωτερικό δίκαιο [απόφαση της 30ής Μαΐου 2013, Επιτροπή κατά Πολωνίας (C-512/10, EU:C:2013:338)].

[31] Απόφαση Koleje Mazowieckie (σκέψη 52).

ήταν ταυτόσημος και στις δύο υποθέσεις ο πρώτος κύριος δικαιολογητικός λόγος αποκλεισμού της αρμοδιότητας του εθνικού δικαστηρίου να αποφαίνεται επί του κύρους των τελών, δηλαδή οι πιθανές διαφορές μεταξύ των αποφάσεων των εθνικών δικαστηρίων [32].

54. Πάντως, η εν λόγω πιθανότητα ύπαρξης διαφορών ως προς την απόφαση περί συμβατότητας των τελών με την οδηγία 2001/14 συντρέχει και στο πλαίσιο των υποθέσεων οι οποίες κρίνονται βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.

55. Ο δεύτερος κύριος δικαιολογητικός λόγος στην προγενέστερη νομολογιακή προσέγγιση συνίσταται στο ότι τα εθνικά δικαστήρια επιλύουν μεμονωμένες διαφορές και τούτο έχει ως αποτέλεσμα περιπτώσεις στις οποίες η επιχείρηση που δικαιώθηκε ενώπιον των τακτικών δικαστηρίων να εξασφαλίζει κατ' ανάγκην πλεονέκτημα σε σχέση με όσους ανταγωνιστές της δεν έχουν ασκήσει τέτοια αγωγή [33].

56. Η αιτίαση αυτή ισχύει και για τις διαφορές στις οποίες τα εθνικά δικαστήρια αποφαίνονται βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.

57. Επομένως, δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι η υπό κρίση υπόθεση διαφέρει από τις υποθέσεις της προγενέστερης νομολογιακής προσεγγίσεως ως προς την εκτίμηση ότι οι κύριοι δικαιολογητικοί λόγοι που προτάθηκαν στις υποθέσεις εκείνες δεν έχουν εφαρμογή στην υπό κρίση υπόθεση.

58. Τέλος, η απόφαση Koleje Mazowieckie περιόρισε τη δυνατότητα διαχωρισμού της αποφάσεως CTL Logistics βάσει μιας λογικής ιεραρχήσεως κανόνων. Μολονότι μπορεί να υποστηριχθεί ότι η υπό κρίση υπόθεση διακρίνεται βάσει της υπεροχής του άρθρου 102 ΣΛΕΕ ως νομικής βάσεως επί της οποίας καλείται να αποφανθεί το εθνικό δικαστήριο ως προς το κύρος των τελών, εντούτοις, η ευθύνη συγκεκριμένου κράτους μέλους στην υπόθεση Koleje Mazowieckie απορρέει επίσης από το πρωτογενές δίκαιο, δηλαδή από το άμεσο αποτέλεσμα του δικαίου της Ένωσης και από την υποχρέωση καλόπιστης συνεργασίας.

59. Επομένως, είναι δύσκολο να διαχωριστεί η υπό κρίση υπόθεση από την προγενέστερη νομολογιακή προσέγγιση βάσει των περιστάσεων υπό τις οποίες δημιουργήθηκαν οι διάφορες υποθέσεις και των δικαιωμάτων τα οποία οι διάδικοι επιχειρούσαν να επικαλεστούν. Είναι επίσης δυσχερής ο διαχωρισμός των υποθέσεων αυτών βάσει της μη εφαρμογής των ίδιων δικαιολογητικών λόγων που αφορούν την ερμηνεία της οδηγίας 2001/14, υπό την έννοια ότι αυτή παρέχει στον ρυθμιστικό φορέα αποκλειστική αρμοδιότητα να κρίνει το κύρος των τελών. Τέλος, η διάκριση αυτή δεν μπορεί να στηριχθεί στην ιεράρχηση των κανόνων από τους οποίους απορρέει η εξουσία των εθνικών δικαστηρίων να κρίνουν το κύρος των τελών.

60. Τούτο με οδηγεί στην τρίτη λύση.

Γ. Επανεξέταση της τρέχουσας νομολογιακής προσεγγίσεως

61. Η νομολογιακή προσέγγιση που απορρέει από τις αποφάσεις CTL Logistics και Koleje Mazowieckie δεν μπορεί να εφαρμοστεί στην υπό κρίση υπόθεση ούτε είναι δυνατός ο διαχωρισμός της προσεγγίσεως αυτής από την υπό κρίση υπόθεση.

[32] Ως προς το επιχείρημα αυτό, βλ. σημεία 64 επ. των παρουσών προτάσεων.

[33] Αποφάσεις CTL Logistics (σκέψη 95) και Koleje Mazowieckie (σκέψη 51).

62. Επομένως, θεωρώ αναγκαίο να προτείνω στο Δικαστήριο μια τρίτη λύση, η οποία συνίσταται στην επανεξέταση της εν λόγω νομολογιακής προσεγγίσεως, όχι μόνο σε περίπτωση επικλήσεως του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, αλλά και, για λόγους ομοιογένειας και σύμφωνα με το άρθρο 30, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14, ανεξαρτήτως της νομικής βάσεως στην οποία στηρίζεται η αγωγή του «αιτούντος» κατά την έννοια της διατάξεως αυτής.

63. Φρονώ ότι δεν υπάρχει κανένας λόγος να ερμηνευθεί η οδηγία 2001/14 υπό την έννοια ότι παρέχει στον ρυθμιστικό φορέα αποκλειστική εξουσία εκτιμήσεως του κύρους των τελών. Αυτό συμβαίνει διότι το δίκαιο της Ένωσης περιέχει μηχανισμούς αποτροπής του κινδύνου αποκλίσεων (1) και διότι η εν λόγω αποκλειστική αρμοδιότητα προφανώς δεν απορρέει από το σύστημα που προβλέπει η οδηγία 2001/14 (2).

1. Η αποτροπή του κινδύνου αποκλίσεων

64. Η κύρια αιτιολογία, η οποία προτάθηκε από το Δικαστήριο στην υπόθεση CTL Logistics και επαναλήφθηκε στην υπόθεση Koleje Mazowieckie, έγκειται στον κίνδυνο αποκλίσεων κατά την ερμηνεία των σιδηροδρομικών τελών ο οποίος ενδέχεται να προκύψει από διαφορετικές αποφάσεις των εθνικών πολιτικών δικαστηρίων. Ενδεχόμενη απόκλιση θεωρήθηκε ότι αντιβαίνει προς τον σκοπό της οδηγίας 2001/14 και προς τους λόγους συστάσεως του ρυθμιστικού φορέα.

65. Ορισμένες εθνικές αποφάσεις στις οποίες παραπέμπει το αιτούν δικαστήριο επανέλαβαν το επιχείρημα αυτό, το οποίο επίσης υιοθετεί το αιτούν δικαστήριο και επαναλαμβάνει η DB Station & Service στις παρατηρήσεις που υπέβαλε ενώπιον του Δικαστηρίου. Όλες οι εν λόγω αποφάσεις δέχθηκαν την επιχειρηματολογία αυτή και την εφάρμοσαν σε περιπτώσεις στις οποίες οι αποφάσεις πρέπει να λαμβάνονται βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.

66. Είναι, στην πραγματικότητα, ο εν λόγω κίνδυνος αποκλίσεων τόσο σοβαρός και διαφορετικός αναλόγως του αν η δικαιοδοσία ενός δικαστηρίου στηρίζεται στο άρθρο 315 του BGB, στην ευθύνη του κράτους μέλος ή στο άρθρο 102 ΣΛΕΕ;

67. Μολονότι δεν είναι δυνατόν να αποκλειστεί πλήρως η εμφάνιση των αποκλίσεων αυτών κατά την ερμηνεία συγκεκριμένων διατάξεων και κατά την εφαρμογή τους σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι το ενδεχόμενο υπάρξεως αποκλίσεων εντάσσεται σε μια διαδικασία περιφερειακής ολοκληρώσεως όπως αυτή της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

68. Επομένως, δεν πρόκειται για το ζήτημα αν ενδέχεται να ανακύψουν αποκλίσεις, αλλά αν υπάρχουν τρόποι ελέγχου ή συντονισμού που να αποτρέπουν τη διαιώνιση και τον πολλαπλασιασμό των εν λόγω πιθανών αποκλίσεων.

69. Συναφώς, η υποχρέωση των εθνικών δικαστηρίων να εφαρμόζουν το δίκαιο της Ένωσης, σε συνδυασμό με την προδικαστική παραπομπή που καθιερώνει το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, προβλέπεται από τις Συνθήκες προκειμένου να διαφυλαχθεί η αναγκαία ομοιομορφία του δικαίου της Ένωσης. Η υπό κρίση υπόθεση και, προηγουμένως, οι αποφάσεις CTL Logistics και Koleje Mazowieckie αποτελούν χαρακτηριστικό παράδειγμα της αποτελεσματικότητας του μηχανισμού του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι στο πλαίσιο των υποθέσεων αυτών υποβλήθηκαν αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως.

70. Επομένως, θεωρώ υπερβολικό τον κίνδυνο να προκαλέσει η παρέμβαση των πολιτικών δικαστηρίων πιθανές αποκλίσεις. Πράγματι, τα δικαστήρια αυτά οφείλουν να εφαρμόζουν το σύνολο των κανόνων δικαίου της Ένωσης, περιλαμβανομένης της οδηγίας 2001/14.

71. Περαιτέρω, κατά την εφαρμογή των εθνικών διατάξεων, ακόμη και αυτών που συγκαταλέγονται στον κλάδο του αστικού δικαίου, οι εν λόγω κανόνες δικαίου ουδέποτε είναι αυτοτελείς. Επομένως, τα εθνικά δικαστήρια, ακόμη και τα πολιτικά, πρέπει να υιοθετούν ερμηνεία της εθνικής κανονιστικής ρυθμίσεως η οποία να συνάδει με τις επιταγές του δικαίου της Ένωσης.

72. Είτε πρόκειται για απόφαση σχετικά με το δίκαιο χαρακτήρα των τελών [34] είτε σχετικά με την εσφαλμένη μεταφορά της οδηγίας 2001/14, η οποία κατέστησε δυνατό τον συμβατικό καθορισμό του ύψους του τέλους κατά τρόπο αντίθετο προς τις διατάξεις της οδηγίας αυτής, είτε ακόμη σχετικά με την κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης συνεπεία της επιβολής υπερβολικών τελών, τα δικαστήρια αυτά δεν μπορούν να αποτρέψουν την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας. Οι αρχές που διέπουν τον καθορισμό του τέλους, όπως διατυπώνονται στο κεφάλαιο II της ίδιας οδηγίας, δεν μπορούν να καταστρατηγηθούν σε καμία από τις διαδικασίες στο πλαίσιο των οποίων τα εθνικά (πολιτικά ή άλλα) δικαστήρια καλούνται να αποφανθούν επί του κύρους των τελών [35]. Σε περίπτωση αμφιβολίας ως προς την ερμηνεία των αρχών αυτών, τα αρμόδια δικαστήρια μπορούν ή οφείλουν, αν δικάζουν σε τελευταίο βαθμό, να υποβάλουν σχετικό προδικαστικό ερώτημα στο Δικαστήριο.

73. Κατά συνέπεια, το δίκαιο της Ένωσης διαθέτει μηχανισμούς για την αποφυγή των αποκλίσεων ως προς την ερμηνεία της σχετικής νομοθεσίας, ακόμη και στην περίπτωση που αυτή εφαρμόζεται παράλληλα από τα εθνικά δικαστήρια και από τον ρυθμιστικό φορέα του οποίου την ίδρυση θεσπίζει η νομοθεσία αυτή.

2. Η ύπαρξη παράλληλων αρμοδιοτήτων

74. Όσον αφορά την εφαρμογή της γενικής και της τομεακής νομοθεσίας περί ανταγωνισμού, πρέπει να υπομνησθεί ότι το άρθρο 10, παράγραφος 7, της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ [36], όπως ισχύει κατόπιν κωδικοποιήσεως που απορρέει από την οδηγία 2001/12/ΕΚ [37], προβλέπει ότι, «[μ]ε την επιφύλαξη των κοινοτικών και εθνικών ρυθμίσεων σχετικά με την πολιτική του ανταγωνισμού και των αρμόδιων για το θέμα αυτό οργάνων, ο ρυθμιστικός φορέας που συγκροτείται σύμφωνα με το άρθρο 30 της οδηγίας [2001/14], *ή κάθε άλλος φορέας που διαθέτει τον ίδιο βαθμό αυτονομίας*, παρακολουθεί τον ανταγωνισμό στις αγορές όπου παρέχονται σιδηροδρομικές υπηρεσίες» [38].

75. Ανάλογη κατανομή αρμοδιοτήτων εντοπίζεται στο άρθρο 56, παράγραφος 2, της οδηγίας 2012/34/ΕΕ [39], το οποίο διευκρινίζει ότι, «[μ]ε 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».

[34] Πρβλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα P. Mengozzi στην υπόθεση CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901, σημεία 39 έως 41).

[35] Βλ. επίσης, όσον αφορά τη συνεκτίμηση της τομεακής νομοθεσίας κατά την εφαρμογή των γενικών κανόνων περί ανταγωνισμού, 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).

[36] Οδηγία του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ 1991, L 237, σ. 25).

[37] Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ (ΕΕ 2001, L 75, σ. 1).

[38] Η υπογράμμιση δική μου.

[39] Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ 2012, L 343, σ. 32).

76. Ως εκ τούτου, αρμοδιότητα για την εφαρμογή των κανόνων περί ανταγωνισμού εντός του τομέα δεν έχει μόνον ο ρυθμιστικός φορέας, αλλά και όλα τα «αρμόδια για το θέμα αυτό όργανα», όπως οι εθνικές αρχές ανταγωνισμού και τα εθνικά δικαστήρια. Η εν λόγω αρμοδιότητα των αρχών αυτών δεν θίγει την αρμοδιότητα της Επιτροπής βάσει του άρθρου 11, παράγραφος 6, του κανονισμού 1/2003, το οποίο προβλέπει ενδεχόμενη απέκδυση των πρώτων από την αρμοδιότητά τους υπέρ της δεύτερης.

77. Η εν λόγω κατανομή αρμοδιοτήτων κατά την εφαρμογή των τομεακών και των γενικότερων κανόνων περί ανταγωνισμού υπομνήσθηκε επανειλημμένως ως προς τον τομέα των τηλεπικοινωνιών [40] ή τον τομέα των αερομεταφορών [41] και φαίνεται να γίνεται δεκτή και στον τομέα των ταχυδρομικών υπηρεσιών [42].

78. Ως εκ τούτου, ο ρυθμιστικός φορέας, κατά την έννοια του άρθρου 30, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14, διαθέτει, κατά τη γνώμη μου, παράλληλες και όχι αποκλειστικές αρμοδιότητες [43] για την εφαρμογή των κανόνων του σιδηροδρομικού τομέα ή των γενικών κανόνων περί ανταγωνισμού, περιλαμβανομένων των κανόνων σχετικά με τον καθορισμό των τελών.

79. Επομένως, όπως κρίθηκε στη σκέψη 84 της αποφάσεως CTL Logistics, είναι εσφαλμένη η άποψη ότι τα πολιτικά δικαστήρια, επιλαμβανόμενα αιτήσεως επιστροφής τελών, δεν μπορούν να εφαρμόσουν τους κανόνες του εθνικού ρυθμιστικού πλαισίου για τους σιδηροδρόμους ή άλλους κανόνες χωρίς να θίξουν τις αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα σιδηροδρόμων [44].

80. Στον τομέα του ανταγωνισμού, η παράλληλη και συμπληρωματική αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα και των δικαστηρίων των κρατών μελών θεμελιώνεται στο άρθρο 6 του κανονισμού 1/2003, το οποίο προβλέπει ρητώς ότι τα εθνικά δικαστήρια έχουν την εξουσία να εφαρμόζουν τα άρθρα 81 και 82 ΕΚ, νυν άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ. Στο ίδιο πνεύμα, η έκδοση της οδηγίας 2014/104/ΕΕ [45] στηρίζεται σε παρεμφερή λογική της αποτελεσματικής και αποκεντρωμένης εφαρμογής του ευρωπαϊκού δικαίου του ανταγωνισμού, την οποία ακολουθούν και τα εθνικά δικαστήρια.

81. Τελευταία, και επίσης σημαντική επισήμανση, από το ίδιο το κείμενο της οδηγίας 2001/14 δεν συνάγεται καμία πρόθεση του ευρωπαίου νομοθέτη να αναθέσει στον ρυθμιστικό φορέα σιδηροδρόμων αποκλειστική αρμοδιότητα όσον αφορά τις αποφάσεις σχετικά με το κύρος των τελών.

[40] Αποφάσεις της 10ης Ιουλίου 2014, Telefónica και Telefónica de España κατά Επιτροπής (C-295/12 P, EU:C:2014:2062), και της 25ης Ιουλίου 2018, Orange Polska κατά Επιτροπής (C-123/16 P, EU:C:2018:590).

[41] Αποφάσεις της 30ής Απριλίου 1986, Asjes κ.λπ. (209/84 έως 213/84, EU:C:1986:188), και της 11ης Νοεμβρίου 2021, Stichting Cartel Compensation και Equilib Netherlands (C-819/19, EU:C:2021:904, σκέψη 45 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[42] Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στον ταχυδρομικό τομέα και σχετικά με την εκτίμηση ορισμένων κρατικών μέτρων στον τομέα των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΕΕ 1998, C 39, σ. 2, παράγραφοι 6 επ.).

[43] Βλ. Idot, L., «Règles de concurrence et régulations sectorielles», σε van Damme, J., και van der Mensbrugghe, F., *La régulation des services publics en Europe*, ASPE Europe, Παρίσι, 2000, σ. 377 έως 415.

[44] Δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι η εφαρμογή των γενικών ή τομεακών κανόνων περί ανταγωνισμού θίγει τις αρμοδιότητες και τη διακριτική ευχέρεια του ρυθμιστικού φορέα, οι οποίες παραμένουν ανεπηρέαστες. Οι εν λόγω κανόνες, εξεταζόμενοι στο σύνολό τους, δεν προσβάλλουν την ανεξαρτησία του εν λόγω φορέα, όπως αυτή προβλέπεται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14, δεδομένου ότι οι αρμοδιότητές του απορρέουν ακριβώς από το εν λόγω νομικό πλαίσιο. Το ίδιο ισχύει όσον αφορά την ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής την οποία κατοχυρώνει το άρθρο 4 της οδηγίας αυτής (πρβλ. απόφαση της 3ης Οκτωβρίου 2013, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-369/11, EU:C:2013:636, σκέψη 43 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[45] Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με ορισμένους κανόνες που διέπουν τις αγωγές αποζημίωσης βάσει του εθνικού δικαίου για παραβάσεις των διατάξεων του δικαίου ανταγωνισμού των κρατών μελών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ 2014, L 349, σ. 1).

82. Το άρθρο 30, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/14 προβλέπει ότι «[έ]νας 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»[46]. Ως εκ τούτου, η διατύπωση αυτή προβλέπει απλώς δυνατότητα προσφυγής στον ρυθμιστικό φορέα[47].

83. Σε σύγκριση με άλλους τομείς, επισημαίνεται επίσης ότι, στον τομέα των επικοινωνιών, η αιτιολογική σκέψη 69 της οδηγίας 2018/1972 διευκρινίζει ότι, σε περίπτωση διαφοράς, η προσφυγή στην αρμόδια τομεακή αρχή αποτελεί επίσης «δυνατότητα».

84. Από την εξέταση αυτή προκύπτει ότι ο ρυθμιστικός φορέας σιδηροδρόμων, όπως απορρέει από την οδηγία 2001/14 και στη συνέχεια από την οδηγία 2012/34, δεν έχει αποκλειστική αρμοδιότητα να αποφαίνεται σχετικά με το κύρος των σιδηροδρομικών τελών.

Δ. Οφείλει το εθνικό δικαστήριο να αναμείνει την έκδοση απρόσβλητης αποφάσεως του ρυθμιστικού φορέα;

85. Το αιτούν δικαστήριο ζήτησε επίσης να διευκρινιστεί αν, σε περίπτωση που τα εθνικά δικαστήρια είναι αρμόδια να επιληφθούν της διαφοράς βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, ανεξαρτήτως του ρυθμιστικού φορέα, οφείλει πάντως να αναμείνει την έκδοση απρόσβλητης αποφάσεως του ρυθμιστικού φορέα.

86. Παρά τα στοιχεία απαντήσεως που έχουν δοθεί προηγουμένως και χωρίς να αντιφάσκω προς αυτά, θεωρώ ότι είναι *δυνατή* η αναστολή της δίκης ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων δεδομένου ότι αυτά έχουν λάβει γνώση για την κίνηση παράλληλης διαδικασίας ενώπιον του ρυθμιστικού φορέα, τούτο δε προκειμένου να διαφυλαχθεί η λειτουργία του[48].

87. Εντούτοις, υπό περιστάσεις όπως αυτές της υποθέσεως της κύριας δίκης, δεν αμφισβητείται ότι η διαδικασία ενώπιον του ρυθμιστικού φορέα διήρκεσε πολλά έτη[49]. Εξάλλου, όπως επισημαίνει το αιτούν δικαστήριο, είναι πιθανόν η διαδικασία αυτή ή η άσκηση ένδικων μέσων κατά της ενδεχόμενης σχετικής αποφάσεως να μην ολοκληρωθεί στο άμεσο μέλλον.

88. Υπό τις περιστάσεις αυτές, το εθνικό δικαστήριο που επιλαμβάνεται απευθείας αγωγής με την οποία ζητείται να αναγνωριστεί ο καταχρηστικός χαρακτήρας μιας συμπεριφοράς πρέπει να διερωτηθεί αν η αναστολή της εκδίκασης αποτρέπει τη διασφάλιση του δικαιώματος του ενάγοντος στην επίλυση της διαφοράς εντός εύλογης προθεσμίας, καθώς και του δικαιώματός του να λάβει αποζημίωση[50].

[46] Η υπογράμμιση δική μου.

[47] Η ισπανική και η γερμανική απόδοση χρησιμοποιούν επίσης το ρήμα «pouvoir» [μπορώ]. Η αγγλική, η κροατική και η ιταλική απόδοση επιβεβαιώνουν την ύπαρξη δικαιώματος. Μολονότι οι διάφορες γλωσσικές αποδόσεις στις οποίες αναφέρομαι καθιερώνουν, με τον έναν ή τον άλλο τρόπο, δυνατότητα ή δικαίωμα, καμία δεν υπαινίσσεται υποχρεωτική ή αποκλειστική αρμοδιότητα. Ως εκ τούτου, οι διάφορες γλωσσικές αποδόσεις στηρίζουν την εκτίμηση ότι η οδηγία 2001/14 παρέχει στον ρυθμιστικό φορέα, ο οποίος συστήνεται βάσει του άρθρου 30 της οδηγίας αυτής, συντρέχουσα αρμοδιότητα για την επίλυση των διαφορών. Η εν λόγω αντίληψη της αρμοδιότητας του ρυθμιστικού φορέα για την επίλυση των διαφορών εντοπίζεται στην οδηγία 2012/34, η οποία εν τω μεταξύ αντικατέστησε την οδηγία 2001/14 δεδομένου ότι το άρθρο 56, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34, το οποίο αντιστοιχεί στο πρώην άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14, είναι πανομοιότυπο με τη διάταξη την οποία αντικατέστησε.

[48] Βλ., κατ' αναλογίαν, άρθρο 16 του κανονισμού 1/2003.

[49] Βλ. σημεία 7 έως 11 των παρουσών προτάσεων.

[50] Βλ. παρατιθέμενες στην υποσημείωση 20 των παρουσών προτάσεων παραπομπές.

89. Σε μια τέτοια περίπτωση, και προκειμένου να αποφευχθεί η υπέρβαση της εύλογης προθεσμίας για την έκδοση απόφασης, το δικαίωμα αποτελεσματικής δικαστικής προστασίας είναι πιθανό να αποκλείει την αναστολή της δικαστικής διαδικασίας εν αναμονή, κατά περίπτωση, της εκδόσεως απρόσβλητης αποφάσεως του ρυθμιστικού φορέα και της ασκήσεως των διαθέσιμων μέσων έννομης προστασίας.

90. Επομένως, φρονώ ότι το δίκαιο της Ένωσης δεν επιβάλλει στα εθνικά δικαστήρια που επιλαμβάνονται αγωγής ασκηθείσας βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ ουδεμία υποχρέωση να αναμείνουν την έκδοση αποφάσεως του ρυθμιστικού φορέα. Είμαι επίσης της γνώμης ότι τα εν λόγω δικαστήρια μπορούν να αναστείλουν την ενώπιόν τους διαδικασία εν αναμονή της αποφάσεως αυτής, εφόσον τούτο δεν θίγει τα δικαιώματα αποτελεσματικής δικαστικής προστασίας των διαδίκων.

IV. Πρόταση

91. Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα του Kammergericht Berlin (εφετείου Βερολίνου, Γερμανία) ως εξής:

1) Η οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας, έχει την έννοια ότι, ανεξαρτήτως της εποπτείας την οποία ασκεί ο ρυθμιστικός φορέας, δεν αποκλείει την αρμοδιότητα των πολιτικών δικαστηρίων να επιλαμβάνονται, υπό το πρίσμα του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, αγωγών τις οποίες ασκεί σιδηροδρομική επιχείρηση με αίτημα την επιστροφή του αχρεωστήτως καταβληθέντος επιπλέον ποσού τελών.

2) Το δίκαιο της Ένωσης δεν επιβάλλει στα εθνικά δικαστήρια τα οποία επιλαμβάνονται αγωγής ασκηθείσας από επιχείρηση σιδηροδρομικών μεταφορών, βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, με αίτημα να ελεγχθεί ο αναλογικός χαρακτήρας του ύψους των καταβληθέντων τελών, καμία υποχρέωση να αναμένουν την έκδοση αποφάσεως του ρυθμιστικού φορέα που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 30 της οδηγίας 2002/14 και, σε περίπτωση που η εν λόγω απόφαση προσβληθεί δικαστικώς, να αναμένουν έως ότου αυτή καταστεί απρόσβλητη. Με την επιφύλαξη του σεβασμού του δικαιώματος αποτελεσματικής ένδικης προστασίας, το δίκαιο της Ένωσης δεν αντιτίθεται ούτε σε απόφαση των εν λόγω εθνικών δικαστηρίων να αναμείνουν την έκδοση τέτοιας αποφάσεως.