Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δεύτερο τμήμα)

της 22ας Μαΐου 2025*

«Προδικαστική παραπομπή – Σιδηροδρομικές μεταφορές – Οδηγία 2012/34/ΕΕ – Χρέωση για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής – Θέσπιση, καθορισμός και είσπραξη τελών – Άρθρο 29 – Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης – Άρθρο 32 – Προσαυξήσεις – Τρόπος υπολογισμού και όροι δημοσιεύσεως – Άρθρο 56 – Αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα – Προβλεπόμενη από το εθνικό δίκαιο διαδικασία εγκρίσεως των προσαυξήσεων – Προϋποθέσεις»

Στην υπόθεση C-538/23,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Bundesverwaltungsgericht (Ομοσπονδιακό Διοικητικό Δικαστήριο, Αυστρία) με απόφαση της 21ης Αυγούστου 2023, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 22 Αυγούστου 2023, στο πλαίσιο της δίκης

ÖBB-Infrastruktur AG,

WESTbahn Management GmbH

κατά

Schienen-Control Kommission,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Jürimäe, πρόεδρο τμήματος, K. Lenaerts, Πρόεδρο του Δικαστηρίου, ασκούντα καθήκοντα δικαστή του δευτέρου τμήματος, M. Gavalec, Z. Csehi (εισηγητή) και F. Schalin, δικαστές,

γενική εισαγγελέας: T. Ćapeta

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η ÖBB-Infrastruktur AG, εκπροσωπούμενη από τον K. Retter, Rechtsanwalt,

– η WESTbahn Management GmbH, εκπροσωπούμενη από τον E. Lichtenberger, Rechtsanwalt,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

– η Schienen-Control Kommission, εκπροσωπούμενη από τον R. Streller, πρόεδρο,

– η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον A. Posch, τη J. Schmoll και τον G. Kunnert,

– η Ολλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις E. M. Besselink και K. Bulterman,

– η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,

– η Νορβηγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον T. Aalia και την G. G. Mostuen,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον P. Messina και την E. Schmidt,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 7ης Νοεμβρίου 2024,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η υπό κρίση αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφος 4, και του άρθρου 27, παράγραφοι 2 και 4, 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, και διορθωτικό ΕΕ 2020, L 351, σ. 64), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016 (ΕΕ 2016, L 352, σ. 1) (στο εξής: οδηγία 2012/34), σε συνδυασμό με το παράρτημα IV της εν λόγω οδηγίας, του άρθρου 31, παράγραφος 3, και του άρθρου 32 της ίδιας οδηγίας, καθώς και του άρθρου 2, σημείο 1, του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/909 της Επιτροπής, της 12ης Ιουνίου 2015, σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας (ΕΕ 2015, L 148, σ. 17).

2 Η ως άνω αίτηση υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της ÖBB-Infrastruktur AG (στο εξής: ÖBB-Infra), κύριου διαχειριστή της αυστριακής σιδηροδρομικής υποδομής, και της WESTbahn Management GmbH (στο εξής: WESTbahn), σιδηροδρομικής επιχειρήσεως, αφενός, και της Schienen-Control Kommission (Επιτροπής Ελέγχου Σιδηροδρόμων, Αυστρία, στο εξής: SCK), αφετέρου, σχετικά με την έγκριση προσαυξήσεων των τελών υποδομής.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Η οδηγία 2012/34

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 34, 43 και 70 της οδηγίας 2012/34 έχουν ως εξής:

«(34) Για να εξασφαλιστεί διαφάνεια και πρόσβαση χωρίς διακρίσεις στη σιδηροδρομική υποδομή, και στις υπηρεσίες στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όλες οι πληροφορίες που απαιτούνται για την άσκηση των δικαιωμάτων πρόσβασης θα πρέπει να δημοσιεύονται σε δήλωση δικτύου. Η δήλωση δικτύου θα πρέπει να δημοσιεύεται τουλάχιστον σε δύο επίσημες γλώσσες της [Ευρωπαϊκής] Ένωσης σύμφωνα με την υφιστάμενη διεθνή πρακτική.

[…]

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

[…]

(70) Το συνολικό επίπεδο ανάκτησης του κόστους μέσω των τελών υποδομής επηρεάζει το αναγκαίο επίπεδο δημόσιας συνεισφοράς. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν διαφορετικά επίπεδα ανάκτησης κόστους. Ωστόσο, οποιοδήποτε καθεστώς χρέωσης της υποδομής θα πρέπει να επιτρέπει την κυκλοφορία που μπορεί να καλύψει τουλάχιστον το πρόσθετο κόστος που επιβάλλει η χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου.»

4 Το άρθρο 3 της οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

1) “σιδηροδρομική επιχείρηση”: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, η κύρια δραστηριότητα της οποίας είναι η εκτέλεση σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει και την έλξη. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης και τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη·

2) “διαχειριστής υποδομής” κάθε φορέας ή εταιρεία που έχει την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση και την ανανέωση της σιδηροδρομικής υποδομής σε ένα δίκτυο, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην ανάπτυξή της σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζουν τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής του για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση της υποδομής·

[…]

19) “αιτών”: σιδηροδρομική επιχείρηση ή διεθνής όμιλος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή και άλλα πρόσωπα ή νομικές οντότητες, όπως αρμόδιες αρχές δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 [του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 (ΕΕ 2007, L 315, σ. 1)] και οι φορτωτές, οι πράκτορες μεταφορών και οι επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών που ενδιαφέρονται, για σκοπούς παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή για εμπορικούς σκοπούς, να προσφέρουν χωρητικότητα υποδομής·

[…]

26) “δήλωση δικτύου”: η δήλωση που ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια για τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας η οποία περιέχει όσες πληροφορίες απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής·

[…]».

5 Το άρθρο 4 της οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομών», ορίζει τα ακόλουθα:

«1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, όσον αφορά τη διαχείριση, τη διοίκηση και τον εσωτερικό έλεγχο των διοικητικών, οικονομικών και λογιστικών θεμάτων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που, άμεσα ή έμμεσα, τελούν υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο των κρατών μελών, έχουν ανεξάρτητο καθεστώς σύμφωνα με το οποίο τηρούν, ιδίως, στοιχεία ενεργητικού, προϋπολογισμούς και λογαριασμούς, οι οποίοι είναι χωριστοί από εκείνους του κράτους.

2. Ο διαχειριστής της υποδομής, τηρώντας το πλαίσιο και τους συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης τελών και κατανομής, τους οποίους θεσπίζουν τα κράτη μέλη, είναι υπεύθυνος για τη δική του διαχείριση, διοίκηση και εσωτερικό έλεγχο.»

6 Το άρθρο 8 της οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Χρηματοδότηση των διαχειριστών υποδομής», προβλέπει στην παράγραφο 4, πρώτο εδάφιο, τα εξής:

«Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες, και για εύλογο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει περίοδο πέντε ετών, ο λογαριασμός κερδών και ζημιών των διαχειριστών υποδομής ισοσκελίζει τουλάχιστον τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες, τα μη επιστρεπτέα έσοδα από ιδιωτικές πηγές και την κρατική χρηματοδότηση, αφενός, συμπεριλαμβανόμενων των προκαταβολών από το κράτος, ενδεχομένως, και των δαπανών υποδομής, αφετέρου.»

7 Το άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δήλωση δικτύου», ορίζει στις παραγράφους 2 και 4 τα ακόλουθα:

«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.

[…]

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

8 Το άρθρο 29 της οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Θέσπιση, καθορισμός και είσπραξη τελών», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Τα κράτη μέλη καθιερώνουν πλαίσιο χρέωσης σεβόμενα την προϋπόθεση διαχειριστικής ανεξαρτησίας που αναφέρεται στο άρθρο 4.

Υπό την επιφύλαξη της εν λόγω προϋποθέσεως, τα κράτη μέλη καθορίζουν επίσης συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης ή αναθέτουν την αρμοδιότητα αυτή στο διαχειριστή υποδομής.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει το πλαίσιο και τους κανόνες χρέωσης ή αναφέρει ιστότοπο στον οποίο δημοσιεύονται το πλαίσιο και οι κανόνες χρέωσης.

Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει και εισπράττει το τέλος χρήσης της υποδομής. σύμφωνα με το πλαίσιο και τους κανόνες χρέωσης που έχουν καθιερωθεί.

[…]»

9 Το άρθρο 31 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αρχές χρέωσης», προβλέπει στην παράγραφο 3 τα ακόλουθα:

«Με την επιφύλαξη των παραγράφων 4 ή 5 του παρόντος άρθρου ή του άρθρου 32, το τέλος για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Πριν [από τις] 16 Ιουνίου 2015, η [Ευρωπαϊκή] Επιτροπή θεσπίζει μέτρα για τον καθορισμό των διαδικαστικών λεπτομερειών υπολογισμού του κόστους το οποίο προκύπτει [άμεσα] ως αποτέλεσμα της λειτουργίας του συρμού. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 62, παράγραφος 3.

Ο διαχειριστής υποδομής δύναται να αποφασίσει να προσαρμοσθεί σταδιακά στις λεπτομέρειες αυτές κατά τη διάρκεια περιόδου που δεν υπερβαίνει τα τέσσερα έτη από την έναρξη ισχύος αυτών των εκτελεστικών πράξεων.»

10 Το άρθρο 32 της οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης», ορίζει στις παραγράφους 1 και 6 τα εξής:

«1. Ένα κράτος μέλος, προκειμένου να εξασφαλίσει την πλήρη ανάκτηση του κόστους που προκύπτει για τον διαχειριστή υποδομής, δύναται, εφόσον η αγορά μπορεί να το ανεχθεί, να εισπράττει υψηλότερα τέλη με βάση αποτελεσματικές, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις αρχές, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη βέλτιστη ανταγωνιστικότητα των τμημάτων αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Στο σύστημα χρέωσης πρέπει να τηρούνται οι αυξήσεις της παραγωγικότητας που επιτυγχάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

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

Πριν από την έγκριση της επιβολής προσαυξήσεων, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής αξιολογούν τη σκοπιμότητά τους για συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη τουλάχιστον τα ζεύγη που περιλαμβάνονται στο σημείο 1 του παραρτήματος VI και διατηρώντας τα σημαντικά από αυτά. Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς που καταρτίζουν οι διαχειριστές υποδομής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής τρία στοιχεία: εμπορευματικές μεταφορές, επιβατικά δρομολόγια εντός του πλαισίου σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας και λοιπά επιβατικά δρομολόγια.

Οι διαχειριστές υποδομής δύνανται να προβούν σε περαιτέρω διάκριση των τμημάτων της αγοράς σύμφωνα με τα εμπορεύματα ή τους επιβάτες που μεταφέρονται.

Καθορίζονται επίσης τα τμήματα της αγοράς στα οποία οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν δραστηριοποιούνται προς το παρόν αλλά ενδέχεται να παράσχουν υπηρεσίες κατά την περίοδο ισχύος του συστήματος χρέωσης. Ο διαχειριστής υποδομής δεν επιβάλλει προσαύξηση στο σύστημα χρέωσης για τα εν λόγω τμήματα της αγοράς.

Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς δημοσιεύεται στη δήλωση δικτύου και επανεξετάζεται τουλάχιστον κάθε πέντε έτη. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 ελέγχει τον εν λόγω κατάλογο σύμφωνα με το άρθρο 56.

[…]

6. Αν ο διαχειριστής της υποδομής σκοπεύει να τροποποιήσει τα ουσιώδη στοιχεία του συστήματος χρέωσης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, τα δημοσιοποιεί τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την προθεσμία δημοσίευσης της δήλωσης δικτύου σύμφωνα με το άρθρο 27, παράγραφος 4.»

11 Το άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα», ορίζει στις παραγράφους 1, 2, 6, 9 και 10 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·

β) τα κριτήρια που καθορίζονται σε αυτή·

γ) τη διαδικασία κατανομής και το αποτέλεσμά της·

δ) το σύστημα χρέωσης·

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

στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με τα άρθρα 10 έως 13·

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

η) τη διαχείριση της κυκλοφορίας·

θ) τον προγραμματισμό ανανέωσης και προγραμματισμένες ή μη προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης·

ι) τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν τη σύγκρουση συμφερόντων, που ορίζονται στο άρθρο 2, παράγραφος 13, και στα άρθρα 7, 7α, 7β, 7γ και 7δ.

2. Με την επιφύλαξη των εξουσιών των εθνικών αρχών ανταγωνισμού για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, ο ρυθμιστικός φορέας έχει την εξουσία να παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, περιλαμβανομένης ιδίως της αγοράς υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, και τις δραστηριότητες των διαχειριστών υποδομής όσον αφορά την παράγραφο 1 στοιχεία α) έως ι). Ειδικότερα, ο ρυθμιστικός φορέας ελέγχει τη συμμόρφωση με την παράγραφο 1 στοιχεία α) έως ι) 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. Διαπραγματεύσεις μεταξύ αιτούντων και διαχειριστή υποδομής σχετικά με το ύψος των τελών υποδομής επιτρέπονται μόνο εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη του ρυθμιστικού φορέα. Ο ρυθμιστικός φορέας παρεμβαίνει εάν οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να αντίκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

[…]

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 ι).

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.

Σε περίπτωση προσφυγής επί αρνήσεως παροχής χωρητικότητας υποδομής, ή επί των όρων προσφοράς χωρητικότητας, ο ρυθμιστικός φορέας είτε επιβεβαιώνει ότι δεν απαιτείται τροποποίηση της απόφασης του διαχειριστή υποδομής είτε ζητεί τροποποίηση αυτής της απόφασης σύμφωνα με υποδείξεις που προσδιορίζει ο ρυθμιστικός φορέας.

10. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται από το ρυθμιστικό φορέα, υπόκεινται σε δικαστική επανεξέταση. Η επανεξέταση είναι δυνατόν να έχει ανασταλτικό χαρακτήρα επί της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα μόνον εάν το άμεσο αποτέλεσμα της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα είναι δυνατόν να προκαλέσει ανεπανόρθωτη ή προδήλως υπερβολική ζημία στον ενάγοντα. Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των εξουσιών που απονέμονται στο δικαστήριο που εκδικάζει την προσφυγή βάσει του συνταγματικού δικαίου, κατά περίπτωση.»

12 Στο παράρτημα IV της οδηγίας 2012/34 παρατίθενται τα στοιχεία τα οποία πρέπει να περιέχει η κατά το άρθρο 27 της οδηγίας δήλωση δικτύου.

Ο εκτελεστικός κανονισμός 2015/909

13 Το άρθρο 2 του εκτελεστικού κανονισμού 2015/909, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», προβλέπει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

1) “άμεσο κόστος”: το κόστος που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας·

2) “άμεσο μοναδιαίο κόστος”: το άμεσο κόστος ανά συρμοχιλιόμετρο, οχηματοχιλιόμετρο, μεικτό τόνο ανά χιλιόμετρο αμαξοστοιχίας ή ο συνδυασμός αυτών·

[…]».

14 Με τα άρθρα 3 και 4 του εκτελεστικού κανονισμού καθορίζονται, για τους σκοπούς υπολογισμού του άμεσου κόστους, το «Άμεσο κόστος για ολόκληρο το δίκτυο» και το «Μη επιλέξιμο κόστος», αντιστοίχως.

15 Το άρθρο 3 του εκτελεστικού κανονισμού ορίζει στην παράγραφο 1 τα ακόλουθα:

«Το άμεσο κόστος για ολόκληρο το δίκτυο υπολογίζεται ως η διαφορά μεταξύ, αφενός, του κόστους παροχής υπηρεσιών για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών και, αφετέρου, των μη επιλέξιμων δαπανών που αναφέρονται στο άρθρο 4.»

Το αυστριακό δίκαιο

16 Ο Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz) (ομοσπονδιακός νόμος περί σιδηροδρόμων, τροχαίου υλικού και κυκλοφορίας των σιδηροδρομικών αμαξοστοιχιών), της 7ης Μαρτίου 1957 (BGBl., 60/1957), περιλαμβάνει, από της τροποποιήσεώς του της 27ης Νοεμβρίου 2015 (BGBl. I, 137/2015), άρθρο 67d το οποίο προβλέπει στις παραγράφους 1 και 6 τα εξής:

«1. Σε περίπτωση κατά την οποία τα τέλη χρήσεως της υποδομής και τα λοιπά έσοδα από τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής δεν επαρκούν για την κάλυψη του συνόλου των δαπανών, μπορούν να καθορισθούν προσαυξήσεις βάσει αποτελεσματικών, διαφανών και μη ενεχουσών διακρίσεις αρχών, διασφαλιζομένης παράλληλα της βέλτιστης ανταγωνιστικότητας

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

[…]

6. Ο καθορισμός των προσαυξήσεων υπόκειται στην έγκριση της [SCK], η οποία υποχρεούται να παράσχει τη συγκατάθεσή της εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις της παραγράφου 1. […]»

17 Ο Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz) (ομοσπονδιακός νόμος περί των εννόμων σχέσεων των αυστριακών ομοσπονδιακών σιδηροδρόμων), της 29ης Δεκεμβρίου 1992 (BGBl. I, 825/1992), όπως ισχύει από τις 19 Αυγούστου 2009 (BGBl. I, 95/2009), ορίζει στο άρθρο 42, παράγραφος 1, τα εξής:

«Η [ÖBB-Infra] βαρύνεται με τις δαπάνες για την εκπλήρωση της αποστολής της. Κατόπιν αιτήματος της [ÖBB-Infra], το Ομοσπονδιακό Δημόσιο τής καταβάλλει επιδότηση, ιδίως, για τη λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής και της διάθεσή της στους χρήστες εάν και στο μέτρο που τα έσοδα τα οποία μπορεί να έχει η εν λόγω εταιρία από τα τέλη που καταβάλλουν οι χρήστες της σιδηροδρομικής υποδομής υπό τις συνθήκες της οικείας αγοράς δεν καλύπτουν τις δαπάνες στις οποίες αυτή υποβάλλεται εταιρία στο πλαίσιο οικονομικά συνετής και αποτελεσματικής διαχειρίσεως.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

18 Η ÖBB-Infra αποτελεί τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής στην Αυστρία. Καθορίζει και εισπράττει τα τέλη χρήσεως της συγκεκριμένης υποδομής και δημοσιεύει τα σχετικά στοιχεία στη δήλωση δικτύου. Στα τέλη αυτά καταλέγονται, μεταξύ άλλων, τα τέλη για το άμεσο κόστος χρήσεως της υποδομής και οι προσαυξήσεις που εφαρμόζονται στα συγκεκριμένα τέλη. Βάσει του άρθρου 67d του ομοσπονδιακού νόμου περί σιδηροδρόμων, τροχαίου υλικού και κυκλοφορίας των σιδηροδρομικών αμαξοστοιχιών, όπως ισχύει από τις 27 Νοεμβρίου 2015, οι προσαυξήσεις αυτές υπόκεινται στην έγκριση της SCK.

19 Στις 12 Αυγούστου 2016 η ÖBB-Infra ζήτησε από την SCK να εγκρίνει την προσαύξηση των τελών υποδομής για την περίοδο πίνακα δρομολογίων του έτους 2018, ήτοι για το χρονικό διάστημα από τις 10 Δεκεμβρίου 2017 έως τις 8 Δεκεμβρίου 2018. Επρόκειτο για την πρώτη σχετική αίτηση εκ μέρους της ÖBB-Infra.

20 Με απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2016, η SCK ενέκρινε τις ανωτέρω προσαυξήσεις. Η WESTbahn προσέβαλε την απόφαση ενώπιον του Bundesverwaltungsgericht (Ομοσπονδιακού Διοικητικού Δικαστηρίου, Αυστρία), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου. Το αιτούν δικαστήριο ακύρωσε την προσβαλλομένη διοικητική απόφαση με απόφαση της 5ης Ιουλίου 2017 και ανέπεμψε την υπόθεση ενώπιον της SCK προς έκδοση νέας αποφάσεως.

21 Στις 18 Αυγούστου 2017 η ÖBB-Infra ζήτησε από την SCK να εγκρίνει την προσαύξηση των τελών υποδομής για την περίοδο πίνακα δρομολογίων του έτους 2019, ήτοι για το χρονικό διάστημα από τις 9 Δεκεμβρίου 2018 έως τις 7 Δεκεμβρίου 2019. Η SCK αποφάσισε να εξετάσει την εν λόγω αίτηση, η οποία καταχωρίσθηκε με αριθμό SCK-17-009, από κοινού με την υπόθεση SCK-16-012 σχετικά με την έγκριση προσαυξήσεων για την περίοδο πίνακα δρομολογίων του έτους 2018.

22 Η SCK κίνησε επιπλέον διαδικασία με αριθμό SCK-18-010 έχουσα ως αντικείμενο τον έλεγχο του άμεσου κόστους της ÖBB-Infra και αποφάσισε την εξέτασή της από κοινού με τις προμνημονευθείσες υποθέσεις SCK-16-012 και SCK-17-009.

23 Στη δήλωση δικτύου για το έτος 2018, για κάθε τμήμα της αγοράς, μνημονευόταν μόνον το συνολικό τέλος που έπρεπε να καταβάλλεται ανά διανυόμενο συρμοχιλιόμετρο. Αντιθέτως, στη δήλωση δικτύου για το έτος 2019, τα τέλη για το άμεσο κόστος και οι προσαυξήσεις ανά διανυόμενο συρμοχιλιόμετρο για κάθε τμήμα της αγοράς μνημονεύονταν χωριστά, όπως και το συνολικό τέλος το οποίο έπρεπε να καταβάλλεται ανά συρμοχιλιόμετρο και το οποίο προέκυπτε κατόπιν προσθέσεως των τελών και των προσαυξήσεων.

24 Όσον αφορά τις προσαυξήσεις, στις δηλώσεις δικτύου για τα έτη 2018 και 2019 επισημαινόταν ότι η εξακολουθούσε να εκκρεμεί η διαδικασία εγκρίσεώς τους. Στη δήλωση δικτύου για το έτος 2019 επισημαινόταν επίσης ότι, σε περίπτωση που η απρόσβλητη διοικητική απόφαση με την οποία θα περατωνόταν η σχετική διαδικασία εκδιδόταν κατόπιν της ενάρξεως της περιόδου πίνακα δρομολογίων, προβλεπόταν, κατά περίπτωση, επιστροφή ή αναδρομική χρέωση τελών, εφόσον τα εισπραχθέντα τέλη ανέρχονταν σε ποσό, αντιστοίχως, υψηλότερο ή χαμηλότερο από εκείνο που θα καθοριζόταν τελικώς.

25 Στις 24 Ιουνίου 2019 η ÖBB-Infra ζήτησε την τροποποίηση των αιτήσεών της σχετικά με τις προσαυξήσεις για τα έτη 2018 και 2019, για τον λόγο ότι, εάν η SCK, στο πλαίσιο της υποθέσεως SCK-18-010, καθόριζε το άμεσο κόστος σε επίπεδο χαμηλότερο από εκείνο που είχε προβλέψει η ίδια, οι εν λόγω προσαυξήσεις θα έπρεπε να καθορισθούν σε υψηλότερο επίπεδο προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος ως προς τα έσοδα τον οποίον είχε καθορίσει το Verkehrsministerium (Υπουργείο Μεταφορών, Αυστρία).

26 Στο ανωτέρω πλαίσιο, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι η ÖBB-Infra έλαβε κρατικές επιδοτήσεις για τα έτη 2018 και 2019 και ότι το Υπουργείο Μεταφορών γνωστοποιεί στην ÖBB-Infra, για κάθε περίοδο πίνακα δρομολογίων, το συνολικό ποσό των τελών που πρέπει αυτή να εισπράξει βάσει των τελών υποδομής, πλέον προσαυξήσεων. Η SCK βάσιζε τον εκ μέρους της υπολογισμό των προσαυξήσεων στον συγκεκριμένο στόχο ως προς τα έσοδα.

27 Με απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, η SCK καθόρισε εν τέλει, για τις περιόδους πίνακα δρομολογίων των ετών 2018 και 2019, τα τέλη σχετικά με το άμεσο κόστος και τις προσαυξήσεις, καθώς και το συνολικό τέλος που έπρεπε να καταβάλλεται ανά διανυόμενο συρμοχιλιόμετρο.

28 Οι ÖBB-Infra και WESTbahn άσκησαν προσφυγές κατά της ως άνω αποφάσεως ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου. Η ÖBB-Infra προσέβαλε τη συγκεκριμένη απόφαση ζητώντας, κατ' ουσίαν, μεγαλύτερες προσαυξήσεις από εκείνες που δημοσιεύθηκαν στις δηλώσεις δικτύου για τα έτη 2018 και 2019.

29 Στο ως άνω πλαίσιο, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, πρώτον, αν είναι δυνατή η έγκριση προσαυξήσεων των τελών κατόπιν της παρελεύσεως της περιόδου ισχύος του οικείου πίνακα δρομολογίων. Δεύτερον, διατυπώνει αμφιβολίες όσον αφορά το ζήτημα αν πρέπει πρώτα να δημοσιευθούν οι εν λόγω προσαυξήσεις στη δήλωση δικτύου ή αν πρέπει να προηγηθεί η έγκρισή τους, καθώς και, τρίτον, όσον αφορά το εύρος των στοιχείων που πρέπει να μνημονεύονται στην απαιτούμενη δημοσίευση. Τέταρτον, ζητεί να διευκρινισθεί αν το κράτος μέλος δεσμεύεται από το ποσό των προσαυξήσεων των τελών που υπόκεινται στην έγκρισή του. Πέμπτον, ζητεί να διευκρινισθούν οι ενδεχόμενες συνέπειες ενός καθορισθέντος από το κράτος μέλος «στόχου ως προς τα έσοδα» επί του υπολογισμού των εν λόγω προσαυξήσεων.

30 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Bundesverwaltungsgericht (Ομοσπονδιακό Διοικητικό Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως δε το άρθρο 32 της οδηγίας 2012/34, την έννοια ότι το κράτος μέλος πρέπει να εγκρίνει εκ των προτέρων τις προσαυξήσεις, πριν από την έναρξη (ή τουλάχιστον πριν από τη λήξη) της οικείας περιόδου του πίνακα δρομολογίων για την οποία ζητήθηκαν οι προσαυξήσεις ή μπορεί το κράτος μέλος να εγκρίνει τις προσαυξήσεις αυτές και εκ των υστέρων, μετά τη λήξη της οικείας περιόδου του πίνακα δρομολογίων (ενδεχομένως μετά την παρέλευση πλειόνων ετών); Πρέπει ως "έγκριση της επιβολής προσαυξήσεων" εκ μέρους του κράτους μέλους, κατά την έννοια του άρθρου 32 της οδηγίας 2012/34, να νοείται έγκριση η οποία έχει καταστεί απρόσβλητη;

2) Έχει το δίκαιο της Ένωσης και ιδίως το άρθρο 32, παράγραφοι 1 και 6, σε συνδυασμό με το άρθρο 27, παράγραφος 4, της οδηγίας 2012/34/την έννοια ότι οι προσαυξήσεις (σε περίπτωση τροποποίησης ουσιωδών στοιχείων) πρέπει –κατά χρονολογική σειρά– να δημοσιεύονται αρχικώς στη δήλωση δικτύου (ενδεχομένως υπό την επιφύλαξη της εγκρίσεώς τους) και να εγκρίνονται μόνο μετά τη δημοσίευσή τους από το κράτος μέλος; Υφίσταται τροποποίηση ουσιωδών στοιχείων, κατά την έννοια του άρθρου 32, παράγραφος 6, της οδηγίας 2012/34, όταν τροποποιείται μόνον το ύψος των προσαυξήσεων σε σχέση με την περίοδο του πίνακα δρομολογίων του προηγούμενου έτους;

3) (Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο σκέλος του [δευτέρου] προδικαστικού ερωτήματος:) Έχει το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως το άρθρο 32, παράγραφοι 1 και 6, σε συνδυασμό με το άρθρο 27, παράγραφοι 2 και 4, και με το παράρτημα IV, σημείο 2, της οδηγίας 2012/34 –ερμηνευόμενα υπό το πρίσμα της απαίτησης περί διαφάνειας και προβλεψιμότητας, κατά την αιτιολογική σκέψη 34 της εν λόγω οδηγίας–, την έννοια ότι η επιβολή προσαυξήσεων δεν μπορεί να εγκριθεί από το κράτος μέλος αν το ύψος των προσαυξήσεων αυτών δεν έχει δημοσιευθεί στη δήλωση δικτύου για την οικεία περίοδο του πίνακα δρομολογίων (για την οποία ζητήθηκε η έγκριση των εν λόγω προσαυξήσεων); Αντιθέτως, στη δήλωση δικτύου, δημοσιεύθηκε μόνον ένα συνολικό τέλος ανά διανυόμενο σιδηροδρομικό χιλιόμετρο (ως άθροισμα των τελών για το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης σιδηροδρομικών μεταφορών βάσει του άρθρου 31, παράγραφος 3, της οδηγίας 2012/34 και των προσαυξήσεων κατά το άρθρο 32 της οδηγίας 2012/34) για κάθε τμήμα της αγοράς και, ως εκ τούτου, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν μπορούσαν να λάβουν γνώση, με βάση τη δήλωση δικτύου, ούτε των τελών για το "άμεσο κόστος" [κατά την έννοια του άρθρου 31, παράγραφος 3, της οδηγίας 2012/34, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, σημείο 1, του εκτελεστικού κανονισμού 2015/909] ούτε των προσαυξήσεων κατά το άρθρο 32 της οδηγίας 2012/34, ανά τμήμα της αγοράς.

4) (Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο σκέλος του [δευτέρου] προδικαστικού ερωτήματος:) Έχει το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως το άρθρο 32, παράγραφοι 1 και 6, σε συνδυασμό με το άρθρο 27, παράγραφος 4, της οδηγίας 2012/34 –ερμηνευόμενα υπό το πρίσμα της απαίτησης περί διαφάνειας και προβλεψιμότητας, κατά την αιτιολογική σκέψη 34 της εν λόγω οδηγίας–, την έννοια ότι οι προσαυξήσεις που δημοσιεύονται στη δήλωση δικτύου για την οικεία περίοδο του πίνακα δρομολογίων έχουν δεσμευτική ισχύ για την έγκριση εκ μέρους του κράτους μέλους; Προκύπτει από το δεσμευτικό αυτό αποτέλεσμα ότι το κράτος μέλος δεν μπορεί να εγκρίνει υψηλότερες προσαυξήσεις ανά τμήμα της αγοράς από εκείνες που έχουν δημοσιευθεί στην αντίστοιχη δήλωση δικτύου; Ή μήπως δεσμευτική ισχύς υφίσταται μόνο στο μέτρο που τα εγκεκριμένα συνολικά τέλη (δηλαδή τα τέλη για το

"άμεσο κόστος", κατά την έννοια των συνδυασμένων διατάξεων του άρθρου 31, παράγραφος 3, της οδηγίας 2012/34 και του άρθρου 2, σημείο 1, του εκτελεστικού κανονισμού 2015/909, και οι προσαυξήσεις, κατά το άρθρο 32 της οδηγίας 2012/34) δεν μπορούν να είναι υψηλότερα από τα δημοσιευμένα στη δήλωση δικτύου, ενώ οι ίδιες οι προσαυξήσεις μπορούν να εγκρίνονται σε επίπεδο υψηλότερο εκείνου που δημοσιεύθηκε στη δήλωση δικτύου; Έχει επίσης δεσμευτική ισχύ, ως προς το ύψος, η αρχικώς απευθυνόμενη στο κράτος μέλος αίτηση έγκρισης όσον αφορά το ύψος των προσαυξήσεως και, σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, υπό ποία έννοια (αποκλεισμός περαιτέρω αύξησης ή μείωσης); Είναι δυνατόν το κράτος μέλος να δεσμεύεται κατ' άλλον τρόπο;

5) Έχει το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως το άρθρο 32, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34, την έννοια ότι, για να προσδιορισθεί, κατ' αρχήν, το επιτρεπτό των προσαυξήσεων (πέραν της εξεταστέας δυνατότητας εφαρμογής τους στην αγορά) –δηλαδή με σκοπό την πλήρη κάλυψη του κόστους για τον διαχειριστή της υποδομής–, δεν είναι κρίσιμα τα συνολικά έσοδα ("στόχος εσόδων") που πρέπει να επιτευχθούν με βάση όσα υπαγορεύει το κράτος μέλος στον διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής, τα οποία αποτελούνται από το άθροισμα των τελών για το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης σιδηροδρομικών μεταφορών, με βάση το άρθρο 31, παράγραφος 3, της οδηγίας 2012/34, και από τις προσαυξήσεις κατά το άρθρο 32, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας, αλλά πρέπει να εξεταστεί και να διαπιστωθεί το κόστος για την πλήρη κάλυψη, προκειμένου να μπορεί να εκτιμηθεί με βάση αυτό αν και σε ποιο ύψος μπορούν, ενδεχομένως, να εγκριθούν προσαυξήσεις; Πρέπει κατά τον προσδιορισμό του αν επιτρέπονται, κατ' αρχήν, οι προσαυξήσεις (πέραν της εξεταστέας δυνατότητας εφαρμογής τους στην αγορά) να λαμβάνονται υπόψη και οι κρατικές επιδοτήσεις που χορηγεί το κράτος μέλος προς την επιχείρηση διαχειρίσεως της σιδηροδρομικής υποδομής και σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, υπό ποία μορφή πρέπει να συμβεί αυτό; Πρέπει οι εν λόγω επιδοτήσεις του Δημοσίου να αφαιρούνται, ενδεχομένως, από τις δαπάνες που απαιτούνται για την πλήρη κάλυψη (πέραν των τελών για το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης σιδηροδρομικών μεταφορών); Έχει, συναφώς, το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως το άρθρο 32, παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 8, παράγραφος 4, της οδηγίας 2012/34, την έννοια ότι το κράτος μέλος οφείλει, πέραν των τελών για το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης σιδηροδρομικών μεταφορών και πέραν των κρατικών επιδοτήσεων που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, να προσδιορίζει όλα τα λοιπά κέρδη της επιχείρησης σιδηροδρομικής υποδομής που προέρχονται από άλλες οικονομικές δραστηριότητες και όλες τις μη επιστρεπτέες επιδοτήσεις που λαμβάνει η επιχείρηση αυτή από ιδιωτική πηγή και να τα συνεκτιμά κατά την εξέταση του επιτρεπτού των προσαυξήσεων, και σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, υπό ποία μορφή πρέπει να συμβεί τούτο, ενδεχομένως, κατά τον ίδιο τρόπο, ήτοι αφαιρώντας τα εν λόγω ποσά από τις δαπάνες που επιβάλλει η πλήρης κάλυψη; Πρέπει, κατά την εκτίμηση αυτή, να λαμβάνονται υπόψη και τα λοιπά τέλη που εισπράττει η επιχείρηση σιδηροδρομικής υποδομής –όπως τα τέλη χρήσης κρηπιδωμάτων επιβατών ("τέλη σταθμού") και τα τέλη για τη χρησιμοποίηση εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού για το ρεύμα έλξης–, καθώς και οι λοιπές θέσεις ισολογισμού της επιχείρησης που αποτελεί τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

31 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν η οδηγία 2012/34, ειδικότερα δε το άρθρο της 32, έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε ρύθμιση κράτους μέλους κατά την οποία η επιβολή προσαυξήσεων επί των τελών χρήσεως της σιδηροδρομικής υποδομής που καθορίζονται από το διαχειριστή της υποδομής υπόκειται σε διαδικασία εγκρίσεως και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, αν η απόφαση που εκδίδεται κατά το πέρας της συγκεκριμένης διαδικασίας πρέπει κατ' ανάγκην να προηγείται της ενάρξεως της περιόδου ισχύος του πίνακα δρομολογίων για την οποία ζητήθηκαν οι προσαυξήσεις. Το αιτούν δικαστήριο ζητεί επίσης να διευκρινισθεί αν η λόγω έγκριση πρέπει να θεωρείται ότι έχει καταστεί απρόσβλητη.

32 Σύμφωνα με το άρθρο 32, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2012/34, ένα κράτος μέλος, προκειμένου να διασφαλίσει την πλήρη ανάκτηση του κόστους που προκύπτει για τον διαχειριστή υποδομής, δύναται, εφόσον η αγορά μπορεί να το ανεχθεί, να επιβάλλει υψηλότερα τέλη με βάση αποτελεσματικές, διαφανείς και μη ενέχουσες διακρίσεις αρχές, διασφαλίζοντας παράλληλα τη βέλτιστη ανταγωνιστικότητα των τμημάτων της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Το τρίτο εδάφιο του άρθρου 32, παράγραφος 1, ορίζει ότι, πριν από την έγκριση της επιβολής προσαυξήσεων, το κράτος μέλος διασφαλίζει ότι ο διαχειριστής υποδομής αξιολογεί τη σκοπιμότητά τους για συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη τουλάχιστον τα ζεύγη που μνημονεύονται στο σημείο 1 του παραρτήματος VI και διατηρώντας τα πλέον σημαντικά από αυτά.

33 Οι ως άνω προσαυξήσεις προστίθενται στα τέλη χρήσεως της υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών, τα οποία αποτελούν βασικό στοιχείο του συστήματος χρεώσεων για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, όπως αυτό διέπεται από το τμήμα 2 του κεφαλαίου IV της οδηγίας 2012/34.

34 Στο ως άνω τμήμα 2 περιλαμβάνεται το άρθρο 29, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2012/34, βάσει του οποίου, προς το συμφέρον της εύρυθμης λειτουργίας του συστήματος χρεώσεως για τη χρήση της συγκεκριμένης υποδομής, επιβάλλεται στα κράτη μέλη υποχρέωση να καθιερώνουν «πλαίσιο χρέωσης», τηρώντας παράλληλα την κατά το άρθρο 4 της οδηγίας απαίτηση περί διαχειριστικής ανεξαρτησίας του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής. Με το άρθρο 29, παράγραφος 1, τέταρτο εδάφιο, της οδηγίας διευκρινίζεται ότι ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει και εισπράττει το τέλος χρήσεως της υποδομής σύμφωνα με το εν λόγω πλαίσιο και με τους κανόνες χρεώσεως που έχουν θεσπισθεί.

35 Ως εκ τούτου, το άρθρο 29, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34 προβλέπει κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ των κρατών μελών και του διαχειριστή της υποδομής όσον αφορά τα συστήματα χρεώσεως. Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη είναι αρμόδια για την κατάρτιση του πλαισίου χρεώσεως, ενώ για τον καθορισμό του τέλους και για την είσπραξή του αρμόδιος είναι κατ' αρχήν ο διαχειριστής της υποδομής (απόφαση της 9ης Σεπτεμβρίου 2021, LatRailNet και Latvijas dzelzceļš, C-144/20, EU:C:2021:717, σκέψη 44 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

36 Δεδομένου ότι το άρθρο 32 της οδηγίας περιλαμβάνεται στο ίδιο τμήμα του κεφαλαίου IV της οδηγίας 2012/34 με το άρθρο 29, οι προσαυξήσεις δεν θα μπορούσαν να καθορίζονται με διαφορετικό τρόπο, μολονότι στο άρθρο 32, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, της οδηγίας γίνεται

λόγος για εκ μέρους του κράτους μέλους έγκριση της επιβολής τέτοιων προσαυξήσεων, τούτο δε κατά μείζονα λόγο αν ληφθεί υπόψη ότι η κατά την τελευταία αυτή διάταξη κατανομή αρμοδιοτήτων απηχεί τη ρύθμιση του άρθρου 4 της οδηγίας.

37 Τούτου λεχθέντος, από το γράμμα του άρθρου 56, παράγραφος 1, στοιχεία δ′ και ε′, της οδηγίας 2012/34 προκύπτει ότι οι αποφάσεις του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής σχετικά με το σύστημα χρέωσης ή με το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών χρήσης της υποδομής υπόκεινται στον έλεγχο του ρυθμιστικού φορέα.

38 Δεν αμφισβητείται επ' αυτού, πρώτον, ότι, βάσει του άρθρου 56, παράγραφοι 1 και 2, της οδηγίας 2012/34, ο ρυθμιστικός φορέας ενεργεί είτε κατόπιν αιτήματος αιτούντος, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 19, της οδηγίας, είτε με δική του πρωτοβουλία. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 56, παράγραφος 6, της οδηγίας, ο ρυθμιστικός φορέας οφείλει να διασφαλίζει ότι τα τέλη που καθορίζονται από τον διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με τις διατάξεις του τμήματος 2 του κεφαλαίου IV της οδηγίας και ότι δεν εισάγουν διακρίσεις.

39 Δεύτερον, σύμφωνα με το άρθρο 56, παράγραφος 9, δεύτερο εδάφιο, και παράγραφος 10, της οδηγίας 2012/34, οι αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτικές για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, δεν υπόκεινται στον έλεγχο κανενός άλλου διοικητικού οργάνου και υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο.

40 Τρίτον, η αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα να ελέγχει τη νομιμότητα των τελών χρήσεως της υποδομής δεν εξαρτάται από το αν επιλήφθηκε της υπόθεσης πριν από ή μετά τη λήξη των αντίστοιχων περιόδων εφαρμογής των εν λόγω τελών. Ο εν λόγω φορέας όχι μόνον δεν μπορεί να απεκδυθεί εγκύρως της αρμοδιότητάς του να αποφαίνεται επί της νομιμότητας των εισπραχθέντων κατά το παρελθόν τελών χρήσεως υποδομής, αλλά, επιπλέον, η συγκεκριμένη αρμοδιότητα συνεπάγεται κατ' ανάγκην ότι ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να διαπιστώσει, εφόσον συντρέχει τέτοια περίπτωση, την ακυρότητα των εν λόγω τελών αναδρομικώς (πρβλ. αποφάσεις της 27ης Οκτωβρίου 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, σκέψη 87, και της 7ης Μαρτίου 2024, Die Länderbahn κ.λπ., C-582/22, EU:C:2024:213, σκέψεις 49 και 55).

41 Από τα προεκτεθέντα συνάγεται ότι το σύστημα χρεώσεως που καθιερώθηκε με την οδηγία 2012/34 στηρίζεται στην αρχή ότι το κράτος μέλος οφείλει να καθορίζει πλαίσιο σχετικό, μεταξύ άλλων, με τους γενικούς κανόνες χρεώσεως, ότι στον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής απόκειται να θέτει σε εφαρμογή το εν λόγω πλαίσιο καθορίζοντας και εισπράττοντας τα τέλη χρήσεως της συγκεκριμένης υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών, καθώς και ενδεχόμενες προσαυξήσεις των τελών, και ότι οι αποφάσεις που λαμβάνει ο διαχειριστής υπόκεινται στον έλεγχο του ρυθμιστικού φορέα, ο οποίος επεμβαίνει εκ των υστέρων και του οποίου οι αποφάσεις είναι δυνατόν να έχουν αναδρομική ισχύ.

42 Αντιθέτως, στην οδηγία 2012/34 και, ειδικότερα, στο κεφάλαιό της IV δεν καθορίζεται καμία διαδικασία προηγούμενης εγκρίσεως τόσο για τα τέλη χρήσεως της υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών όσο και για τις ενδεχόμενες προσαυξήσεις των τελών αυτών.

43 Ειδικότερα, από το γράμμα του άρθρου 56 της οδηγίας 2012/34, ακριβώς όπως και από εκείνο του προϊσχύσαντος της εν λόγω διατάξεως άρθρου 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), προκύπτει ότι το εν λόγω άρθρο 56 δεν

προβλέπει διαδικασία προηγούμενης εγκρίσεως των τελών υποδομής. Το άρθρο 56 δεν απαιτεί να υποβάλλουν οι διαχειριστές υποδομής στον ρυθμιστικό φορέα προς έγκριση τα τέλη υποδομής τα οποία προτίθενται να χρεώσουν ή τις μεταβλητές βάσει των οποίων αυτά υπολογίζονται. Αντιθέτως, το άρθρο 56 προβλέπει απλώς έλεγχο των ήδη καθορισθέντων τελών, όπως προκύπτει, μεταξύ άλλων, από την παράγραφο 1 και από την παράγραφο 6, πρώτη περίοδος, του εν λόγω άρθρου. Για τον έλεγχο αυτόν αρμόδιος είναι ο ρυθμιστικός φορέας, ο οποίος αποφαίνεται είτε στο πλαίσιο διοικητικής προσφυγής είτε αυτεπαγγέλτως (πρβλ. απόφαση της 24ης Φεβρουαρίου 2022, ORLEN KolTrans, C-563/20, EU:C:2022:113, σκέψεις 43 και 50).

44 Καθόσον, όπως προκύπτει από τις ανωτέρω σκέψεις, η οδηγία 2012/34 δεν προβλέπει διαδικασία προηγούμενης εγκρίσεως των τελών υποδομής ή των μεταβλητών βάσει των οποίων καθορίζονται τα συγκεκριμένα τέλη, δεν μπορεί ούτε να καθορίζει τους λεπτομερείς όρους μιας τέτοιας διαδικασίας (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 24ης Φεβρουαρίου 2022, ORLEN KolTrans, C-563/20, EU:C:2022:113, σκέψη 54).

45 Τούτου λεχθέντος, λαμβανομένου υπόψη ότι, σύμφωνα με το άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34, ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να αποφαίνεται με δική του πρωτοβουλία και ότι διασφαλίζει, σύμφωνα με την παράγραφο 6 του ίδιου άρθρου, ότι τα τέλη που καθορίζονται από τον διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου IV, τμήμα 2, της οδηγίας, το εν λόγω νομοθέτημα δεν μπορεί να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι αντιτίθεται σε ρύθμιση κράτους μέλους κατά την οποία απαιτείται ο ρυθμιστικός φορέας να εξετάζει αυτεπαγγέλτως, σε κάθε περίπτωση, τις αποφάσεις τις οποίες λαμβάνει διαχειριστής σιδηροδρομικής υποδομής σχετικά με χρεώσεις.

46 Για τον ανωτέρω λόγο, η οδηγία 2012/34 δεν αντιτίθεται ούτε σε εκ μέρους κράτους πρόβλεψη, στο πλαίσιο της μεταφοράς της εν λόγω οδηγίας στο εθνικό του δίκαιο, βάσει της οποίας υφίσταται τέτοιος συστηματικός έλεγχος εφόσον ο διαχειριστής υποδομής γνωστοποιεί στον ρυθμιστικό φορέα την πρόθεσή του να επιβάλει τέλη ή να προβεί σε τροποποιήσεις τους.

47 Ωστόσο, μια τέτοια διαδικασία εγκρίσεως δεν πρέπει να θίγει ούτε την αποτελεσματική εφαρμογή του συστήματος χρεώσεως που καθορίζεται με το κεφάλαιο IV της οδηγίας 2012/34 ούτε άλλες διατάξεις της οδηγίας, τη συνοχή της ή τους σκοπούς που επιδιώκει.

48 Συναφώς, κατά πρώτον, υπενθυμίζεται ότι το σύστημα που καθιερώνεται με την οδηγία 2012/34 αποσκοπεί στη διασφάλιση της διαχειριστικής ανεξαρτησίας του διαχειριστή της υποδομής. Προκειμένου να διασφαλίζεται τέτοια ανεξαρτησία, ο διαχειριστής της υποδομής πρέπει να διαθέτει, εντός του πλαισίου χρεώσεως που καθορίζουν τα κράτη μέλη, ορισμένη διακριτική ευχέρεια για τον καθορισμό του ύψους των τελών, έτσι ώστε να μπορεί να κάνει χρήση της ευχέρειας αυτής ως μέσου διαχειρίσεως (πρβλ. απόφαση της 9ης Σεπτεμβρίου 2021, LatRailNet και Latvijas dzelzceļš, C-144/20, EU:C:2021:717, σκέψη 41 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

49 Κατά συνέπεια, ο έλεγχος τον οποίο ασκεί ο ρυθμιστικός φορέας στο πλαίσιο διαδικασίας εγκρίσεως πρέπει να περιορίζεται στην άρση καταστάσεων που δεν συμβιβάζονται με το τμήμα 2 του κεφαλαίου IV της οδηγίας 2012/34 ή με την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων. Ως εκ τούτου, ο ρυθμιστικός φορέας δεν είναι αρμόδιος να υποχρεώσει τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής να υιοθετήσει την εκ μέρους του εκτίμηση σκοπιμότητας, δεδομένου ότι, ενεργώντας με τον τρόπο αυτόν, ο ρυθμιστικός φορέας θίγει τη διακριτική ευχέρεια που πρέπει να διαθέτει ο εν λόγω διαχειριστής (πρβλ. απόφαση της 9ης Σεπτεμβρίου 2021, LatRailNet και Latvijas dzelzceļš, C-144/20, EU:C:2021:717, σκέψεις 46 και 47).

50 Κατά δεύτερον, μολονότι, όπως προκύπτει από τη σκέψη 44 της παρούσας αποφάσεως, η οδηγία 2012/34 δεν καθορίζει τους λεπτομερείς όρους ενδεχόμενης διαδικασίας εγκρίσεως, εντούτοις οι όροι αυτοί δεν μπορούν να θίγουν τις προνομίες των εμπλεκομένων φορέων, ιδίως δε να εμποδίζουν τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής να τηρεί την προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 27, παράγραφος 4, της οδηγίας 2012/34 για τη δημοσίευση της δηλώσεως δικτύου.

51 Επιπλέον, τυχόν διαδικασία εγκρίσεως δεν πρέπει να περιορίζει τη δυνατότητα των προσώπων που μνημονεύονται στο άρθρο 56, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34 να ασκούν τα δικαιώματά τους, εφόσον θεωρούν ότι δεν έχουν τύχει δίκαιης μεταχειρίσεως, ότι υφίστανται δυσμενή διάκριση ή ότι έχουν ζημιωθεί με οποιονδήποτε άλλον τρόπο, μεταξύ άλλων προσβάλλοντας τις αποφάσεις του διαχειριστή υποδομής ή, κατά περίπτωση, της σιδηροδρομικής επιχειρήσεως ή του φορέα εκμεταλλεύσεως εγκαταστάσεως για την παροχή υπηρεσιών.

52 Κατά τρίτον, τυχόν διαδικασία εγκρίσεως δεν πρέπει να εμποδίζει τον ρυθμιστικό φορέα να ασκεί τις αρμοδιότητές του, σύμφωνα με το άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34, ούτε να υπονομεύει την προστασία που παρέχεται κατ' αυτόν τον τρόπο στους αιτούντες.

53 Υπενθυμίζεται συναφώς ότι, σύμφωνα με το άρθρο 56, παράγραφος 10, της οδηγίας, οι αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα πρέπει να υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο.

54 Ως εκ τούτου, απόφαση την οποία έλαβε ο ρυθμιστικός φορέας στο πλαίσιο διαδικασίας εγκρίσεως μπορεί να καθίσταται απρόσβλητη μόνο σε διοικητικό επίπεδο, δεν είναι δυνατόν, όμως, να μην υπόκειται σε δικαστικό έλεγχο.

55 Συνεπώς, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 29, παράγραφος 1, καθώς και τα άρθρα 32 και 56 της οδηγίας 2012/34 έχουν την έννοια ότι δεν αντιτίθενται σε ρύθμιση κράτους μέλους κατά την οποία η επιβολή προσαυξήσεων επί των τελών χρήσεως της σιδηροδρομικής υποδομής που καθορίζονται από τον διαχειριστή της εν λόγω υποδομής υπόκειται σε διαδικασία εγκρίσεως, υπό τον όρο, πάντως, ότι η συγκεκριμένη διαδικασία δεν θίγει τη διακριτική ευχέρεια που πρέπει να διαθέτει ο διαχειριστής της υποδομής όσον αφορά τον καθορισμό του ύψους των τελών προκειμένου να δύναται να κάνει χρήση της ευχέρειας αυτής ως μέσου διαχειρίσεως, ούτε τις προνομίες των εμπλεκομένων φορέων, και δεν εμποδίζει τον ρυθμιστικό φορέα να ασκεί τις αρμοδιότητές του σύμφωνα με το ως άνω άρθρο 56.

Επί του δευτέρου και του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος

56 Το δεύτερο και το τρίτο προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο αφορούν αμφότερα το εύρος της υποχρεώσεως δημοσιεύσεως δηλώσεως δικτύου, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34, στο πλαίσιο προσαυξήσεων των τελών που καθορίζονται βάσει του άρθρου 32 της οδηγίας. Τα εν λόγω προδικαστικά ερωτήματα πρέπει να εξετασθούν από κοινού.

57 Με τα ως άνω προδικαστικά ερωτήματα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν το άρθρο 27, παράγραφος 2, και το άρθρο 32, παράγραφοι 1 και 6, της οδηγίας 2012/34 έχουν την έννοια ότι, πρώτον, οι προσαυξήσεις των τελών πρέπει κατ' ανάγκην να δημοσιεύονται στη δήλωση δικτύου πριν από την εκ μέρους του ρυθμιστικού φορέα έγκρισή τους, δεύτερον, ότι στη συγκεκριμένη δήλωση πρέπει να μνημονεύονται ειδικώς, για το οικείο τμήμα της αγοράς, οι πληροφορίες σχετικά με τις προσαυξήσεις των τελών τα οποία επιβάλλονται για τη δαπάνη που προκύπτει άμεσα λόγω της εκμετάλλευσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και,

τρίτον, ότι απλώς και μόνον η τροποποίηση του ύψους των προσαυξήσεων συνιστά τροποποίηση ουσιώδους στοιχείου του συστήματος χρεώσεως, κατά την έννοια του άρθρου 32, παράγραφος 6, της οδηγίας.

58 Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, κατά πρώτον, ως προς τη διάρθρωση της υποχρεώσεως δημοσιεύσεως της δηλώσεως δικτύου με τη διαδικασία εγκρίσεως προσαυξήσεων των τελών, όπως προβλέπεται κατά το εθνικό δίκαιο.

59 Επ' αυτού, από την απάντηση στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα προκύπτει ότι η οδηγία 2012/34, καθόσον ουδόλως προβλέπει διαδικασία εγκρίσεως, δεν ρυθμίζει, κατά συνέπεια, τους όρους που θα έπρεπε να τηρεί μια τέτοια διαδικασία.

60 Τούτου λεχθέντος, οι επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν στο πλαίσιο της απαντήσεως στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα εξακολουθούν να ισχύουν και εν προκειμένω. Οι λεπτομερείς όροι που πρέπει να πληροί, βάσει του εθνικού δικαίου, μια τέτοια διαδικασία δεν πρέπει, επομένως, να θίγουν τις προνομίες των εμπλεκομένων φορέων και, ιδίως, δεν πρέπει να καθιστούν αδύνατη την εκ μέρους του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής τήρηση της προθεσμίας που προβλέπεται στο άρθρο 27, παράγραφος 4, της οδηγίας 2012/34 για τη δημοσίευση της δηλώσεως δικτύου.

61 Ως εκ τούτου, η επιλογή κράτους μέλους να υποβάλλει τις προσαυξήσεις των τελών υποδομής σε διαδικασία εγκρίσεως δεν πρέπει να εμποδίζει τον διαχειριστή της υποδομής να δημοσιεύει στη δήλωση δικτύου τις πληροφορίες σχετικά με τις προσαυξήσεις τις οποίες καθόρισε, χωρίς να πρέπει να αναμένει την έκβαση της εν λόγω διαδικασίας, επισημαίνοντας παράλληλα, εφόσον συντρέχει τέτοια περίπτωση, ότι εκκρεμεί σχετική διαδικασία.

62 Το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινισθεί, κατά δεύτερον, αν αρκεί, βάσει του άρθρου 27, παράγραφος 2, της οδηγίας 2012/34, να μνημονεύεται στη δήλωση δικτύου συνολικό τέλος ανά διανυόμενο συρμοχιλιόμετρο, το οποίο θα καλύπτει τόσο το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας, σύμφωνα με το άρθρο 31, παράγραφος 3, της οδηγίας, όσο και τις προσαυξήσεις που καθορίζονται βάσει του άρθρου της 32, ή αν η εν λόγω δήλωση πρέπει να μνημονεύει υποχρεωτικώς, για το οικείο τμήμα της αγοράς, τα ποσά των προσαυξήσεων των τελών τα οποία επιβάλλονται για τη δαπάνη που προκύπτει άμεσα λόγω της εκμετάλλευσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών.

63 Διαπιστώνεται συναφώς ότι, βάσει του άρθρου 3, σημείο 26, της οδηγίας 2012/34, ως «δήλωση δικτύου» νοείται η «δήλωση που ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια για τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας η οποία περιέχει όσες πληροφορίες απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής».

64 Με το άρθρο 27, παράγραφος 2, της ως άνω οδηγίας διευκρινίζεται ότι η δήλωση δικτύου πρέπει να περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους προσβάσεως στην οικεία σιδηροδρομική υποδομή και στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του διαχειριστή υποδομής και την παροχή υπηρεσιών εντός των εν λόγω εγκαταστάσεων, το δε περιεχόμενο της συγκεκριμένης δηλώσεως καθορίζεται στο παράρτημα IV της οδηγίας.

65 Κατά το σημείο 2 του ως άνω παραρτήματος IV, όμως, η δήλωση δικτύου πρέπει να περιέχει τμήμα σχετικό με τις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια, το οποίο περιέχει προσήκουσες διευκρινίσεις όσον αφορά, μεταξύ άλλων, το σύστημα χρεώσεως, καθώς και επαρκείς

πληροφορίες για τα τέλη. Συναφώς, πρέπει να περιγράφει αναλυτικά τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, όπου συντρέχει τέτοια περίπτωση, τα τιμολόγια που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των άρθρων 31 έως 36 της οδηγίας 2012/34, όσον αφορά τις δαπάνες και τις χρεώσεις.

66 Επιπλέον, από την αιτιολογική σκέψη 34 της οδηγίας 2012/34 προκύπτει ότι η δήλωση δικτύου έχει ως σκοπό να παράσχει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για την εκ μέρους τους άσκηση του δικαιώματος προσβάσεως στις σιδηροδρομικές υποδομές και στις υπηρεσίες εντός των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών κατά τρόπο μη ενέχοντα δυσμενείς διακρίσεις και πλήρως διαφανή.

67 Από την ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 34 και από το γράμμα του άρθρου 3, σημείο 26, του άρθρου 27, παράγραφος 2, και του σημείου 2 του παραρτήματος IV της οδηγίας 2012/34 προκύπτει ότι, προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις που επιβάλλονται με τις εν λόγω διατάξεις και να επιτευχθεί ο σκοπός που επιδιώκουν, δεν αρκεί ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής να μνημονεύει στη δήλωση δικτύου συνολικό τέλος ανά διανυόμενο συρμοχιλιόμετρο, το οποίο καλύπτει τόσο τη δαπάνη που προκύπτει άμεσα λόγω της εκμετάλλευσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών όσο και τις ενδεχόμενες προσαυξήσεις.

68 Επιπλέον, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 37 και 38 της παρούσας αποφάσεως, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δύνανται να αμφισβητούν ενώπιον του ρυθμιστικού φορέα τα τέλη τα οποία δημοσιεύονται στη δήλωση δικτύου και τα οποία αντιβαίνουν στους κανόνες που θεσπίζονται και στις αρχές που διατυπώνονται με την οδηγία 2012/34. Δεδομένου ότι, όπως επισήμανε, κατ' ουσίαν, η γενική εισαγγελέας στο σημείο 97 των προτάσεών της, οι προσαυξήσεις διέπονται από κανόνες εισάγοντες παρέκκλιση από τις αρχές χρεώσεως οι οποίες ισχύουν για τα τέλη χρήσεως της υποδομής και των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών, το δικαίωμα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να ζητούν επανεξέταση θα υπονομευόταν αν οι πληροφορίες σχετικά με τη δαπάνη που προκύπτει άμεσα λόγω της εκμετάλλευσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και με τις προσαυξήσεις δεν μνημονεύονταν χωριστά στη συγκεκριμένη δήλωση.

69 Συνεπώς, σε περίπτωση κατά την οποία ο διαχειριστής του δικτύου της υποδομής καθορίζει προσαυξήσεις βάσει του άρθρου 32 της οδηγίας 2012/34, η δήλωση δικτύου πρέπει να μνημονεύει ειδικώς, για το οικείο τμήμα της αγοράς, τις πληροφορίες σχετικά με τις προσαυξήσεις των τελών τα οποία επιβάλλονται για τη δαπάνη που προκύπτει άμεσα λόγω της εκμετάλλευσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών.

70 Κατά τρίτον, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται σχετικά με την ερμηνεία του άρθρου 32, παράγραφος 6, της οδηγίας 2012/34, κατά το οποίο, αν ο διαχειριστής της υποδομής σκοπεύει να τροποποιήσει τα ουσιώδη στοιχεία του συστήματος χρεώσεως το οποίο μνημονεύεται στην παράγραφο 1 του ίδιου άρθρου, τα δημοσιοποιεί τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την προθεσμία δημοσιεύσεως της δηλώσεως δικτύου σύμφωνα με το άρθρο 27, παράγραφος 4, της οδηγίας.

71 Η τελευταία αυτή διάταξη προβλέπει ότι η δήλωση δικτύου δημοσιεύεται το αργότερο τέσσερις μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτήματος χορηγήσεως μεταφορικής ικανότητα υποδομής.

72 Επομένως, σε περίπτωση τροποποιήσεως «ουσιώδους στοιχείου» του συστήματος χρεώσεως, οι τρεις μήνες που προβλέπονται στο άρθρο 32, παράγραφος 6, της οδηγίας 2012/34 προστίθενται στους τέσσερις μήνες που προβλέπονται στο άρθρο 27, παράγραφος 4, της οδηγίας, οπότε

παρέχεται επιπλέον χρονικό περιθώριο στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις προκειμένου να προετοιμάσουν, έχοντας λάβει γνώση του προβλέψιμου κόστους με το οποίο θα επιβαρυνθούν, την εμπορική απόφασή τους ενόψει της υποβολής αιτήματος για τη χορήγηση μεταφορικής ικανότητας σιδηροδρομικής υποδομής.

73 Μολονότι στην οδηγία 2012/34 δεν ορίζεται τι πρέπει να χαρακτηρίζεται ως «ουσιώδες στοιχείο» του συστήματος χρεώσεως, είναι, πάντως, δυνατό να συναχθεί από τον σκοπό που επιδιώκεται με την επιβολή υποχρεώσεως δημοσιεύσεως δηλώσεως δικτύου, από τον ορισμό της εν λόγω δηλώσεως και από την περιγραφή των πληροφοριών τα οποία πρέπει να μνημονεύονται οπωσδήποτε στη δήλωση, όπως υπομνήσθηκε στις σκέψεις 63 έως 66 της παρούσας αποφάσεως, ότι τα «ουσιώδη στοιχεία του συστήματος χρέωσης», κατά την έννοια του άρθρου 32, παράγραφος 6, της οδηγίας, περιλαμβάνουν τα συστατικά στοιχεία του υπολογισμού των προσαυξήσεων και την ακολουθούμενη μεθοδολογία, πλην όμως όχι κατ' ανάγκην το αποτέλεσμα του εν λόγω υπολογισμού.

74 Ως εκ τούτου, όπως υποστήριξαν η Πολωνική Κυβέρνηση και η Επιτροπή στις γραπτές παρατηρήσεις τους, εάν μεταβλήθηκε μόνον το ύψος των προσαυξήσεων σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο ισχύος του πίνακα δρομολογίων, χωρίς, ιδίως, να τροποποιούνται οι αρχές που διέπουν τον υπολογισμό των εν λόγω προσαυξήσεων, η συγκεκριμένη τροποποίηση δεν πρέπει να χαρακτηρίζεται ως τροποποίηση ουσιώδους στοιχείου του συστήματος χρεώσεως.

75 Συνεπώς, στο δεύτερο και στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 27, παράγραφος 2, και το άρθρο 32, παράγραφοι 1 και 6, της οδηγίας 2012/34 έχουν την έννοια ότι, πρώτον, οι πληροφορίες σχετικά με τις προσαυξήσεις των τελών δεν πρέπει κατ' ανάγκην να δημοσιεύονται στη δήλωση δικτύου πριν από την εκ μέρους του ρυθμιστικού φορέα έγκρισή τους, δεύτερον, ότι στη συγκεκριμένη δήλωση πρέπει να μνημονεύονται ειδικώς, για το οικείο τμήμα της αγοράς, οι πληροφορίες σχετικά με τις προσαυξήσεις των τελών τα οποία επιβάλλονται για τη δαπάνη που προκύπτει άμεσα λόγω της εκμετάλλευσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και, τρίτον, ότι απλώς και μόνον η τροποποίηση του ύψους των προσαυξήσεων δεν συνιστά τροποποίηση ουσιώδους στοιχείου του συστήματος χρεώσεως, κατά την έννοια του άρθρου 32, παράγραφος 6, της οδηγίας.

Επί του τετάρτου προδικαστικού ερωτήματος

76 Με το τέταρτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν η οδηγία 2012/34 έχει την έννοια ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις προσαυξήσεις που δημοσιεύονται στη δήλωση δικτύου για την οικεία περίοδο ισχύος του πίνακα δρομολογίων δεσμεύουν τον ρυθμιστικό φορέα κατά την άσκηση της αρμοδιότητας εγκρίσεως η οποία του έχει ανατεθεί από το κράτος μέλος.

77 Όπως προκύπτει από την απάντηση που δόθηκε στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, στο πλαίσιο της προβλεπόμενης από την οδηγία 2012/34 κατανομής αρμοδιοτήτων, απόκειται στον διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής να καθορίσει και να επιβάλει τα τέλη για τη χρήση της συγκεκριμένης υποδομής, περιλαμβανομένων ενδεχόμενων προσαυξήσεων, σύμφωνα με το πλαίσιο χρεώσεως και τους θεσπισθέντες κανόνες περί χρεώσεως. Επιπλέον, μολονότι η επιβολή των εν λόγω προσαυξήσεων μπορεί να υπόκειται σε διαδικασία εγκρίσεως, η δεύτερη πρέπει να διεξάγεται χωρίς να θίγονται οι αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα οι οποίες διασφαλίζονται με το άρθρο 56 της οδηγίας.

78 Εν συνεχεία, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 56 της οδηγίας 2012/34, απόκειται στον ρυθμιστικό φορέα να διακριβώνει, κατόπιν αιτήματος αιτούντος ή με δική του πρωτοβουλία, αν τα επίμαχα τέλη είναι σύμφωνα με την οδηγία και με τις θεσπισθείσες για την εφαρμογή της διατάξεις του εθνικού δικαίου. Όσον αφορά ειδικότερα τις προσαυξήσεις, ο ρυθμιστικός φορέας οφείλει να διακριβώνει αν οι πληροφορίες σχετικά με τις προσαυξήσεις που δημοσιεύονται στη δήλωση δικτύου είναι σύμφωνες με το πλαίσιο χρεώσεως, το οποίο έχει καθορισθεί από το κράτος μέλος κατ' εφαρμογήν του άρθρου 29, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34, και με το σύστημα χρεώσεως, το οποίο έχει καθορίσει ο διαχειριστής σιδηροδρομικής υποδομής, σύμφωνα με το άρθρο 32, παράγραφοι 1 και 6, της οδηγίας.

79 Ως εκ τούτου, στο πλαίσιο της ασκήσεως του εν λόγω ελέγχου, ο ρυθμιστικός φορέας είναι αρμόδιος να υποδείξει στον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής τις τροποποιήσεις που πρέπει να επέλθουν στο σύστημα χρεώσεως προκειμένου να αρθούν οι ασυμφωνίες του συστήματος αυτού προς τις απαιτήσεις της οδηγίας 2012/34 (πρβλ. απόφαση της 9ης Σεπτεμβρίου 2021, LatRailNet και Latvijas dzelzceļš, C-144/20, EU:C:2021:717, σκέψεις 38 και 45).

80 Μολονότι οι εν λόγω τροποποιήσεις μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα, κατά περίπτωση, την αύξηση ή τη μείωση των προσαυξήσεων, εντούτοις πρέπει να περιορίζονται στην άρση τέτοιων καταστάσεων ασυμβίβαστου. Πράγματι, ο ρυθμιστικός φορέας δεν έχει την εξουσία να υποχρεώσει τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής να υιοθετήσει την εκ μέρους του εκτίμηση σκοπιμότητας, δεδομένου ότι, ενεργώντας με τέτοιον τρόπο, ο ρυθμιστικός φορέας θα έθιγε τη διακριτική ευχέρεια που πρέπει να διαθέτει ο διαχειριστής, όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 49 της παρούσας αποφάσεως.

81 Κατά συνέπεια, στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 29, παράγραφος 1, καθώς και τα άρθρα 32 και 56 της οδηγίας 2012/34 έχουν την έννοια ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις προσαυξήσεις που δημοσιεύονται στη δήλωση δικτύου για την οικεία περίοδο ισχύος του πίνακα δρομολογίων δεσμεύουν τον ρυθμιστικό φορέα κατά την άσκηση της αρμοδιότητας εγκρίσεως η οποία του έχει ανατεθεί από το κράτος μέλος, υπό την έννοια ότι οι τροποποιήσεις τις οποίες ζητεί ο φορέας από τον διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τις εν λόγω προσαυξήσεις πρέπει να περιορίζονται στην άρση καταστάσεων ασυμβίβαστου με την οδηγία και δεν πρέπει να περιλαμβάνουν εκτιμήσεις σκοπιμότητας εκ μέρους του συγκεκριμένου φορέα.

Επί του πέμπτου προδικαστικού ερωτήματος

82 Με το πέμπτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν το άρθρο 32, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34 έχει την έννοια ότι αντιτίθεται στο να λαμβάνεται υπόψη, για τον καθορισμό των προσαυξήσεως, συνολικό ποσό εσόδων των οποίων την πραγματοποίηση επιβάλλει το κράτος μέλος στον διαχειριστή υποδομής και αν, για τον υπολογισμό του συνολικού κόστους που βαρύνει τον διαχειριστή υποδομής, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη άλλα έσοδα του διαχειριστή, ιδίως δε κρατικές επιδοτήσεις.

83 Υπενθυμίζεται συναφώς, όπως διαπιστώθηκε στη σκέψη 48 της παρούσας αποφάσεως, ότι, προκειμένου να διασφαλίζεται ο σκοπός της διαχειριστικής ανεξαρτησίας του διαχειριστή υποδομής, όπως προβλέπει το άρθρο 4 της οδηγίας 2012/34, ο συγκεκριμένος διαχειριστής πρέπει να διαθέτει διακριτική ευχέρεια για τον καθορισμό του ύψους των τελών.

84 Ανεξαρτήτως, όμως, του ζητήματος αν, όπως επιτάσσει το άρθρο 32, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34, η αγορά μπορεί να ανεχθεί προσαυξήσεις, ο εκ μέρους κράτους μέλους καθορισμός συνολικού ποσού εσόδων που πρέπει να πραγματοποιήσει ο διαχειριστής υποδομής συνεπάγεται περιορισμό της ως άνω διακριτικής ευχέρειας του διαχειριστή υποδομής σε βαθμό που δεν συμβιβάζεται με τον συγκεκριμένο σκοπό (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 11ης Ιουλίου 2013, Επιτροπή κατά Τσεχικής Δημοκρατίας, C-545/10, EU:C:2013:509, σκέψη 36).

85 Πράγματι, η υποχρέωση πραγματοποιήσεως εσόδων τέτοιου ύψους μπορεί να παρακινήσει τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής να δώσει προτεραιότητα στην είσπραξη εσόδων, ενώ, λαμβανομένης υπόψη της αιτιολογικής σκέψεως 43 της οδηγίας 2012/34, τα συστήματα χρεώσεως πρέπει να ενθαρρύνουν τους διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής να βελτιστοποιούν τη χρήση της υποδομής.

86 Όσον αφορά τον υπολογισμό του ποσού των προσαυξήσεων, υπενθυμίζεται ότι, βάσει του άρθρου 31, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2012/34, το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας καλύπτεται από τα τέλη τα οποία επιβάλλονται για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών. Στο πλαίσιο του καθορισθέντος από το κράτος μέλος συστήματος χρεώσεως, η διαφορά μεταξύ του ως άνω κόστους και του κόστους το οποίο συνδέεται με τη συγκεκριμένη υπηρεσία και το οποίο βαρύνει τον διαχειριστή υποδομής μπορεί, σύμφωνα με το άρθρο 32, παράγραφος 1, της οδηγίας, να καλυφθεί μέσω προσαυξήσεων.

87 Λαμβανομένων υπόψη των ως άνω καθοριζομένων με την οδηγία 2012/34 αρχών περί χρεώσεως, ενδεχόμενα έσοδα του διαχειριστή υποδομής τα οποία δεν συνδέονται με τη διάθεση της σιδηροδρομικής υποδομής στερούνται σημασίας για τον καθορισμό του συνολικού κόστους με το οποίο επιβαρύνεται ο διαχειριστής της υποδομής.

88 Αντιθέτως, όπως επισήμανε, κατ' ουσίαν, η γενική εισαγγελέας, στα σημεία 115 έως 118 των προτάσεών της, οι κρατικές επιδοτήσεις που χορηγούνται στον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής προς κάλυψη του κόστους που συνδέεται με τη διάθεση της σιδηροδρομικής υποδομής πρέπει να αφαιρούνται από το συνολικό ποσό του κόστους που μπορεί να χρησιμεύει ως βάση για τον υπολογισμό των προσαυξήσεων. Πράγματι, οι εν λόγω επιδοτήσεις αποσκοπούν να καλύψουν το ίδιο κόστος με εκείνο που αποτελεί αντικείμενο των προσαυξήσεων, οι οποίες δεν είναι δυνατόν να αποτελούν βάση για την πραγματοποίηση κερδών.

89 Λαμβανομένου υπόψη του ως άνω σκεπτικού, στο πέμπτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 4 και το άρθρο 32, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34 έχουν την έννοια ότι αντιτίθενται στο να λαμβάνεται υπόψη, για τον καθορισμό των προσαυξήσεων, συνολικό ποσό εσόδων των οποίων την πραγματοποίηση επιβάλλει το κράτος μέλος στον διαχειριστή υποδομής. Προκειμένου να καθορισθεί το συνολικό κόστος που βαρύνει τον εν λόγω διαχειριστή, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, κατά περίπτωση, οι κρατικές επιδοτήσεις που του χορηγούνται προς κάλυψη του κόστους το οποίο συνδέεται με τη διάθεση της συγκεκριμένης υποδομής.

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 (δεύτερο τμήμα) αποφαίνεται:

1) **Το άρθρο 29, παράγραφος 1, καθώς και τα άρθρα 32 και 56 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016,**

   έχουν την έννοια ότι:

   δεν αντιτίθενται σε ρύθμιση κράτους μέλους κατά την οποία η επιβολή προσαυξήσεων επί των τελών χρήσεως της σιδηροδρομικής υποδομής που καθορίζονται από τον διαχειριστή της εν λόγω υποδομής υπόκειται σε διαδικασία εγκρίσεως, υπό τον όρο, πάντως, ότι η συγκεκριμένη διαδικασία δεν θίγει τη διακριτική ευχέρεια που πρέπει να διαθέτει ο διαχειριστής της υποδομής όσον αφορά τον καθορισμό του ύψους των τελών προκειμένου να δύναται να κάνει χρήση της ευχέρειας αυτής ως μέσου διαχειρίσεως, ούτε τις προνομίες των εμπλεκομένων φορέων, και δεν εμποδίζει τον ρυθμιστικό φορέα να ασκεί τις αρμοδιότητές του σύμφωνα με το ως άνω άρθρο 56.

2) **Το άρθρο 27, παράγραφος 2, και το άρθρο 32, παράγραφοι 1 και 6, της οδηγίας 2012/34, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2016/2370,**

   έχουν την έννοια ότι:

   πρώτον, οι πληροφορίες σχετικά με τις προσαυξήσεις των τελών δεν πρέπει κατ' ανάγκην να δημοσιεύονται στη δήλωση δικτύου πριν από την εκ μέρους του ρυθμιστικού φορέα έγκρισή τους, δεύτερον, ότι στη συγκεκριμένη δήλωση πρέπει να μνημονεύονται ειδικώς, για το οικείο τμήμα της αγοράς, οι πληροφορίες σχετικά με τις προσαυξήσεις των τελών τα οποία επιβάλλονται για τη δαπάνη που προκύπτει άμεσα λόγω της εκμετάλλευσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και, τρίτον, ότι απλώς και μόνον η τροποποίηση του ύψους των προσαυξήσεων δεν συνιστά τροποποίηση ουσιώδους στοιχείου του συστήματος χρεώσεως, κατά την έννοια του άρθρου 32, παράγραφος 6, της οδηγίας.

3) **Το άρθρο 29, παράγραφος 1, καθώς και τα άρθρα 32 και 56 της οδηγίας 2012/34, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2016/2370,**

   έχουν την έννοια ότι:

   οι πληροφορίες σχετικά με τις προσαυξήσεις που δημοσιεύονται στη δήλωση δικτύου για την οικεία περίοδο ισχύος του πίνακα δρομολογίων δεσμεύουν τον ρυθμιστικό φορέα κατά την άσκηση της αρμοδιότητας εγκρίσεως η οποία του έχει ανατεθεί από το κράτος μέλος, υπό την έννοια ότι οι τροποποιήσεις τις οποίες ζητεί ο φορέας από τον διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τις εν λόγω προσαυξήσεις πρέπει να περιορίζονται στην άρση καταστάσεων ασυμβίβαστου με την οδηγία και δεν πρέπει να περιλαμβάνουν εκτιμήσεις σκοπιμότητας εκ μέρους του συγκεκριμένου φορέα.

4) **Το άρθρο 4 και το άρθρο 32, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2016/2370,**

έχουν την έννοια ότι:

αντιτίθενται στο να λαμβάνεται υπόψη, για τον καθορισμό των προσαυξήσεων, συνολικό ποσό εσόδων των οποίων την πραγματοποίηση επιβάλλει το κράτος μέλος στον διαχειριστή υποδομής. Προκειμένου να καθορισθεί το συνολικό κόστος που βαρύνει τον εν λόγω διαχειριστή, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, κατά περίπτωση, οι κρατικές επιδοτήσεις που του χορηγούνται προς κάλυψη του κόστους το οποίο συνδέεται με τη διάθεση της συγκεκριμένης υποδομής.

(υπογραφές)