Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 7ης Μαρτίου 2024*

«Προδικαστική παραπομπή – Σιδηροδρομικές μεταφορές – Οδηγία 2012/34/ΕΕ – Πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή – Χρέωση τελών – Άρθρο 56 – Ενιαίος εθνικός ρυθμιστικός φορέας για τον σιδηροδρομικό τομέα – Αρμοδιότητες – Έλεγχος επί των τελών χρήσης υποδομής των οποίων η περίοδος εφαρμογής έχει λήξει – Εξουσία προς διαπίστωση ακυρότητας αναδρομικώς και προς επιβολή της επιστροφής των τελών»

Στην υπόθεση C-582/22,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Verwaltungsgericht Köln (διοικητικό πρωτοδικείο Κολωνίας, Γερμανία) με απόφαση της 1ης Σεπτεμβρίου 2022, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 2 Σεπτεμβρίου 2022 και διορθώθηκε με απόφαση της 27ης Ιουνίου 2023, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 29 Ιουνίου 2023, στο πλαίσιο της δίκης

Die Länderbahn GmbH,

Prignitzer Eisenbahn GmbH,

Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

κατά

Bundesrepublik Deutschland,

παρισταμένης της:

DB Netz AG,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

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

γενικός εισαγγελέας: M. Campos Sánchez-Bordona

γραμματέας: M. Krausenböck, διοικητική υπάλληλος,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 15ης Ιουνίου 2023,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Prignitzer Eisenbahn GmbH, η Ostdeutsche Eisenbahn GmbH και η Ostseeland Verkehrs GmbH, εκπροσωπούμενες από τον B. Uhlenhut, Rechtsanwalt,

– η Bundesrepublik Deutschland, εκπροσωπούμενη από την J. Becker, τον U. Geers, τον J. Kirchhartz, τον C. Mögelin και τη V. Schmidt,

– η DB Netz AG, εκπροσωπούμενη από τον H. Krüger, Rechtsanwalt,

– η Λιθουανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον K. Dieninis, τον S. Grigonis και τη V. Kazlauskaitė-Švenčionienė,

– η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους G. Kunnert και R. Schuster,

– η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους B. Majczyna και M. Rzotkiewicz,

– η Νορβηγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις V. Hauan και K. Møse,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους P. Messina και G. Wilms,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 21ης Σεπτεμβρίου 2023,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 56, παράγραφοι 1, 6 και 9, της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ 2012, L 343, σ. 32), καθώς και, επικουρικώς, του άρθρου 19, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, ΣΕΕ και του άρθρου 47 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, των Die Länderbahn GmbH, Prignitzer Eisenbahn GmbH, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH και Ostseeland Verkehrs GmbH και, αφετέρου, της Bundesrepublik Deutschland (Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας) διά της Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (ομοσπονδιακής υπηρεσίας των δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας, αερίου, τηλεπικοινωνιών, ταχυδρομείου και σιδηροδρόμων, Γερμανία) (στο εξής: ομοσπονδιακή υπηρεσία δικτύων), σχετικά με τον έλεγχο της νομιμότητας των τελών χρήσης υποδομής που εισέπραξε η DB Netz AG σύμφωνα με τους πίνακες δρομολογίων για το διάστημα μεταξύ Δεκεμβρίου 2002 και Δεκεμβρίου 2011.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Η οδηγία 2001/14/ΕΚ

3 Κατά το άρθρο 2 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (ΕΕ 2001, L 75, σ. 29):

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

[…]

ι) “δήλωση δικτύου”: η δήλωση που ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια που αφορούν τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας. Η δήλωση περιέχει επίσης όσες πληροφορίες απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αίτησης χωρητικότητας υποδομής·

[…]

ιγ) “πίνακας δρομολογίων”: τα δεδομένα που καθορίζουν όλες τις προγραμματισμένες κινήσεις συρμών και τροχαίου υλικού που λαμβάνουν χώρα στην εν λόγω υποδομή κατά την περίοδο ισχύος του πίνακα.»

4 Το άρθρο 3 της οδηγίας αυτής, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δήλωση δικτύου», προβλέπει τα ακόλουθα:

«1. Ο διαχειριστής υποδομής, ύστερα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συντάσσει και δημοσιεύει δήλωση δικτύου […]

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

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

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

5 Το άρθρο 30 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ρυθμιστικός φορέας», έχει ως εξής:

«[…]

2. Ένας αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στον ρυθμιστικό φορέα, εάν πιστεύει ότι δεν έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαίτερα εναντίον αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής ή, αν συντρέχει η περίπτωση, της σιδηροδρομικής επιχείρησης, σχετικά με:

α) τη δήλωση δικτύου·

[…]

δ) το καθεστώς χρέωσης·

ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των [τελών] υποδομής που απαιτούνται, ή μπορεί να απαιτούνται, να πληρωθούν·

[…]

3. Ο ρυθμιστικός φορέας εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από το διαχειριστή υποδομής συμφωνούν με το κεφάλαιο ΙΙ και δεν εισάγουν διακρίσεις. […]

[…]

5. Ο ρυθμιστικός φορέας είναι υποχρεωμένος να αποφασίζει για τις καταγγελίες και να λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση εντός, το πολύ, δύο μηνών από τη λήψη όλων των πληροφοριών.

Παρά την παράγραφο 6, απόφαση του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει.

[…]

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

6 Το παράρτημα Ι της ίδιας οδηγίας, σχετικά με το «[π]εριεχόμενο της δήλωσης δικτύου», ορίζει τα ακόλουθα:

«Η δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 3 περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

[…]

2. Τμήμα που αφορά τις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια. Το τμήμα αυτό πρέπει να περιέχει τις δέουσες λεπτομέρειες του συστήματος χρέωσης καθώς και επαρκείς πληροφορίες για τα τέλη που ισχύουν για τις υπηρεσίες που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ και οι οποίες παρέχονται από ένα μόνο πάροχο. Περιγράφει επίσης αναλυτικά τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, όπου συντρέχει η περίπτωση, τα τιμολόγια που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή του άρθρου 7 παράγραφοι 4 και 5 και των άρθρων 8 και 9. Περιλαμβάνει πληροφορίες για τα τέλη τα οποία έχουν ήδη αποφασισθεί ή προβλέπονται.

[…]»

7 Το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2001/14 προβλέπει στο σημείο 1 τα εξής:

«Ο πίνακας δρομολογίων καταρτίζεται μία φορά ανά ημερολογιακό έτος.»

Η οδηγία 2012/34

8 Οι αιτιολογικές σκέψεις 42 και 76 της οδηγίας 2012/34 διαλαμβάνουν τα ακόλουθα:

«(42) Τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας θα πρέπει να επιτρέπουν την ισότιμη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση σε όλες τις επιχειρήσεις και να αποβλέπουν, στην κατά το δυνατόν ικανοποίηση των αναγκών όλων των χρηστών και τύπων μετακίνησης με δίκαιο και αμερόληπτο τρόπο. Τα συστήματα αυτά θα πρέπει να επιτρέπουν το θεμιτό ανταγωνισμό κατά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών.

[…]

(76) Η αποτελεσματική διαχείριση και η δίκαιη και χωρίς διακρίσεις χρησιμοποίηση της σιδηροδρομικής υποδομής, απαιτούν την σύσταση ρυθμιστικού φορέα, ο οποίος θα εποπτεύει την εφαρμογή των κανόνων που περιλαμβάνει η παρούσα οδηγία και θα ενεργεί ως δεύτερη βαθμίδα προσφυγής, με την επιφύλαξη της δυνατότητας δικαστικής προσφυγής. Ο εν λόγω ρυθμιστικός φορέας θα πρέπει να είναι σε θέση να ενδυναμώσει τις αιτήσεις παροχής πληροφοριών και τις αποφάσεις του μέσω κατάλληλων κυρώσεων.»

9 Το άρθρο 3 της οδηγίας αυτής, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», έχει ως 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 της υποδομής”: κάθε φορέας ή επιχείρηση που ευθύνεται κυρίως για την εγκατάσταση, τη διαχείριση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της κυκλοφορίας και του ελέγχου-χειρισμού και της σηματοδότησης. Τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής δικτύου ή μέρους δικτύου είναι δυνατόν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις·

[…]

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·

[…]

28) “πίνακας δρομολογίων”: τα δεδομένα που καθορίζουν όλες τις προγραμματισμένες κινήσεις συρμών και τροχαίου υλικού που λαμβάνουν χώρα στην εν λόγω υποδομή κατά την περίοδο ισχύος του πίνακα.

[…]»

10 Στο τμήμα 1 του κεφαλαίου IV της εν λόγω οδηγίας, το οποίο περιλαμβάνει τους κανόνες σχετικά με τη «χρέωση για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και [την] κατανομή της μεταφορικής ικανότητας των σιδηροδρομικών υποδομών», το άρθρο 27 της οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δήλωση δικτύου», ορίζει τα εξής:

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

2. Η δήλωση δικτύου ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις [και π]εριέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης […]. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου ορίζεται στο παράρτημα IV.

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

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

11 Το τμήμα 2 του κεφαλαίου IV της ίδιας οδηγίας αφορά τα «[τ]έλη υποδομής και υπηρεσιών».

12 Κατά το άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα»:

«1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 46 παράγραφος 6, ένας αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στον ρυθμιστικό φορέα, εάν πιστεύει ότι δεν έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαίτερα κατά αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής ή, κατά περίπτωση της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, σχετικά με:

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

[…]

δ) το σύστημα χρέωσης·

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

[…]

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

2. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των εθνικών αρχών ανταγωνισμού, για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών ο ρυθμιστικός φορέας έχει εξουσία παρακολούθησης της κατάστασης του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών και συγκεκριμένα ελέγχει την εφαρμογή των στοιχείων α) έως ζ) της παραγράφου 1 με δική του πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων κατά των αιτούντων. Ελέγχει, ιδίως, εάν η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει ρήτρες που εισάγουν διακρίσεις […].

[…]

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. […]

[…]

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

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

[…]

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.

[…]»

13 Το παράρτημα IV της οδηγίας αυτής, το οποίο αφορά το «[π]εριεχόμενο της δήλωσης δικτύου», ορίζει τα ακόλουθα:

«Η δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

[…]

2) Τμήμα που αφορά τις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια. Το τμήμα αυτό περιέχει τις δέουσες λεπτομέρειες του συστήματος χρέωσης καθώς και επαρκείς πληροφορίες για τα τέλη και άλλες συναφείς πληροφορίες σχετικά με την πρόσβαση για τις υπηρεσίες που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ και οι οποίες παρέχονται από ένα μόνο πάροχο. Περιγράφει επίσης αναλυτικά τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, όπου συντρέχει η περίπτωση, τα τιμολόγια που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των άρθρων 31 έως 36, σχετικά τόσο με τις δαπάνες όσο και με τις χρεώσεις. Περιλαμβάνει πληροφορίες για τα τέλη τα οποία έχουν ήδη αποφασισθεί ή προβλέπονται για τα επόμενα πέντε έτη, εάν διατίθενται.

[…]»

14 Το παράρτημα VII της εν λόγω οδηγίας ορίζει στο σημείο 1 ότι «[ο] πίνακας δρομολογίων καταρτίζεται μία φορά ανά ημερολογιακό έτος».

Το γερμανικό δίκαιο

15 Υπό τον τίτλο «Ο ρυθμιστικός φορέας και τα καθήκοντά του», το άρθρο 66 του Eisenbahnregulierungsgesetz (νόμου για τη ρύθμιση των σιδηροδρόμων), της 29ης Αυγούστου 2016 (BGBl. 2016 I, σ. 2082), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης (στο εξής: ERegG), ορίζει στις παραγράφους 1, 3 και 4 τα εξής:

«(1) Εάν ο δικαιούχος πρόσβασης θεωρεί ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή άλλη βλάβη στα δικαιώματά του από τις αποφάσεις διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής, έχει δικαίωμα άσκησης προσφυγής στον ρυθμιστικό φορέα […]

[…]

(3) Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία σχετικά με την πρόσβαση ή συμφωνία-πλαίσιο, ο ρυθμιστικός φορέας δύναται, κατόπιν αιτήσεως του δικαιούχου πρόσβασης ή αυτεπαγγέλτως, να ελέγξει τις αποφάσεις του διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής. Η αίτηση πρέπει να υποβληθεί εντός της προθεσμίας που προβλέπεται για την αποδοχή πρότασης σύναψης συμφωνίας σύμφωνα με το άρθρο 13, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδος, ή το άρθρο 54, τρίτη περίοδος.

(4) Ειδικότερα, σε έλεγχο μπορούν να υποβληθούν, κατόπιν αιτήσεως ή αυτεπαγγέλτως:

[…]

5. το σύστημα χρέωσης·

6. το επίπεδο ή η διάρθρωση των τελών χρήσης υποδομής τα οποία οφείλει ή θα όφειλε να καταβάλει ο δικαιούχος πρόσβασης·

7. το επίπεδο και η διάρθρωση των λοιπών τελών τα οποία οφείλει ή θα όφειλε να καταβάλει ο δικαιούχος πρόσβασης·

[…]»

16 Κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 67 του ERegG, το οποίο φέρει τον τίτλο «Εξουσίες του ρυθμιστικού φορέα, εποπτεία της αγοράς μεταφορών, διατάξεις εφαρμογής»:

«Ο ρυθμιστικός φορέας δύναται να λαμβάνει, όσον αφορά τους σιδηροδρόμους και τα λοιπά πρόσωπα που υπόκεινται στις διατάξεις του παρόντος νόμου, τα αναγκαία μέτρα για την εξάλειψη ή την πρόληψη παραβάσεων του παρόντος νόμου ή των πράξεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχουν άμεση εφαρμογή στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου. Για την εκτέλεση των αποφάσεων του ρυθμιστικού φορέα, μπορεί να επιβληθεί χρηματική ποινή έως 500 000 ευρώ, κατά παρέκκλιση από το άρθρο 11, παράγραφος 3, του Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz [(νόμου περί διοικητικής εκτέλεσης)].»

17 Το άρθρο 68 του ERegG, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα», ορίζει τα ακόλουθα:

«(1) Ο ρυθμιστικός φορέας αποφαίνεται επί διοικητικής προσφυγής εντός ενός μηνός από την άσκησή της. Προς τον σκοπό αυτόν ζητεί από τα ενδιαφερόμενα μέρη να παράσχουν τις πληροφορίες που απαιτούνται για τη λήψη αποφάσεων και διεξάγει συζητήσεις με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Λαμβάνει απόφαση για το σύνολο των διοικητικών προσφυγών και των μέτρων που απαιτούνται για τη διόρθωση της κατάστασης και κοινοποιεί την αιτιολογημένη απόφασή του στα εμπλεκόμενα μέρη εντός προκαθορισμένου και εύλογου χρονικού διαστήματος, σε κάθε δε περίπτωση εντός έξι εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών. Ανεξαρτήτως των εξουσιών των εθνικών αρχών ανταγωνισμού, ο ρυθμιστικός φορέας αποφασίζει αυτεπαγγέλτως για τα ενδεικνυόμενα μέτρα αποφυγής διακρίσεων και στρεβλώσεων στην αγορά.

(2) Εάν, στην περίπτωση που αναφέρεται στο άρθρο 66, παράγραφοι 1 και 3, η απόφαση διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής θίγει το δικαίωμα του δικαιούχου πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή:

1. ο ρυθμιστικός φορέας διατάσσει τον διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής να τροποποιήσει την απόφαση, ή

2. ο ρυθμιστικός φορέας αποφασίζει σχετικά με το κύρος της σύμβασης ή των τελών, κηρύσσει άκυρες τις συμβάσεις και καθορίζει τους συμβατικούς όρους ή τα τέλη.

Η κατά την πρώτη περίοδο απόφαση δύναται επίσης να αφορά τη δήλωση δικτύου ή τους όρους χρήσης των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών.

(3) Ο ρυθμιστικός φορέας δύναται να υποχρεώσει για το μέλλον τον διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής να τροποποιήσει τα μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 66, παράγραφος 4, ή να παύσει την ισχύ τους, στον βαθμό που τα μέτρα αυτά δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις του

παρόντος νόμου ή με τις πράξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχουν άμεση εφαρμογή στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

18 Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης είναι ή ήταν επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών που προσφέρουν ή προσέφεραν, στη Γερμανία, υπηρεσίες μεταφορών σε περιφερειακό επίπεδο με χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής που ανήκει στην DB Netz, παρεμβαίνουσα στην κύρια δίκη.

19 Η DB Netz ανήκει στον όμιλο Deutsche Bahn AG. Εκμεταλλεύεται το μεγαλύτερο σιδηροδρομικό δίκτυο της Γερμανίας και εισπράττει, συναφώς, τέλη για τη χρήση της υποδομής. Τα εν λόγω τέλη καθορίζονται χωριστά για κάθε επιμέρους επιχείρηση σιδηροδρομικών μεταφορών βάσει του τιμολογίου που καταρτίζει η DB Netz στη δήλωση δικτύου που δημοσιεύει. Το τιμολόγιο αυτό ισχύει για όσο διάστημα ισχύει ο πίνακας δρομολογίων, δηλαδή για ένα έτος.

20 Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης θεώρησαν ότι τα τιμολόγια που είχε καταρτίσει η DB Netz για τις περιόδους ισχύος των πινάκων δρομολογίων των ετών 2002/2003 έως 2010/2011 ήταν, εν μέρει, παράνομα, καθόσον περιλάμβαναν «περιφερειακό συντελεστή» ο οποίος συνεπαγόταν δυσμενή διάκριση σε βάρος των επιχειρήσεων που χρησιμοποιούσαν τις περιφερειακές γραμμές. Κατά συνέπεια, οι προσφεύγουσες είτε κατέβαλλαν με επιφύλαξη τα τέλη που ζητούσε η DB Netz είτε αφαιρούσαν από αυτά το οικείο ποσό, το οποίο παρακρατούσαν.

21 Τα εν λόγω τιμολόγια είχαν αποτελέσει αντικείμενο πλειόνων εκ των προτέρων ελέγχων που είχε διενεργήσει η ομοσπονδιακή υπηρεσία δικτύων, ενιαίος εθνικός ρυθμιστικός φορέας για τον σιδηροδρομικό τομέα στη Γερμανία. Το γερμανικό δίκαιο προέβλεπε, συγκεκριμένα, προκαταρκτικό έλεγχο των αρχών τιμολόγησης και παρείχε δικαίωμα ένστασης έναντι του φορέα αυτού, δικαίωμα το οποίο, όμως, δεν είχε ασκήσει εν προκειμένω η DB Netz. Επιπλέον, από το 2008, η ομοσπονδιακή υπηρεσία δικτύων είχε προβεί σε διάφορους ελέγχους με αντικείμενο τους «περιφερειακούς συντελεστές» που περιλαμβάνονταν στα τιμολόγια της DB Netz από την 1η Ιανουαρίου 2003.

22 Με απόφαση της 5ης Μαρτίου 2010, η ομοσπονδιακή υπηρεσία δικτύων κήρυξε άκυρη τη δήλωση δικτύου της DB Netz για τον πίνακα δρομολογίων του έτους 2010/2011 που θα ετίθετο σε ισχύ στις 12 Δεκεμβρίου 2010, καθόσον προέβλεπε την εφαρμογή ενός τέτοιου «περιφερειακού συντελεστή». Από την απόφαση αυτή προέκυπτε ότι εναπέκειτο στα πολιτικά δικαστήρια να αποφανθούν επί της επιστροφής τυχόν αχρεωστήτως καταβληθέντων τελών που θα εισπράττονταν κατ' εφαρμογήν του συγκεκριμένου συντελεστή.

23 Η DB Netz άσκησε ένσταση κατά της ανωτέρω αποφάσεως, η οποία εν συνεχεία ανακλήθηκε από την ομοσπονδιακή υπηρεσία δικτύων κατά τη σύναψη σύμβασης δημοσίου δικαίου με την DB Netz. Η σύμβαση αυτή προέβλεπε την εφαρμογή μειωμένου περιφερειακού συντελεστή κατά την περίοδο ισχύος του πίνακα δρομολογίων του έτους 2010/2011 και, έπειτα, την κατάργηση του συντελεστή από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων για το έτος 2011/2012.

24 Πλείονες επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών, όπως και οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης για ένα τμήμα των επίμαχων τελών, άσκησαν ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων αγωγές με αίτημα την επιστροφή των τελών χρήσης υποδομής τα οποία υποστήριξαν ότι είχε εισπράξει αχρεωστήτως η DB Netz. Προκειμένου να αποφανθούν επί τέτοιων αγωγών, τα πολιτικά

δικαστήρια προβαίνουν συνήθως σε κατά περίπτωση εξέταση του θεμιτού χαρακτήρα των οικείων τελών. Η πρακτική αυτή έχει επικυρωθεί από το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο, Γερμανία) με απόφαση της 18ης Οκτωβρίου 2011 (KZR ZR 18/10).

25 Ωστόσο, με την απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), το Δικαστήριο έκρινε ότι η οδηγία 2001/14, η οποία ίσχυε πριν την οδηγία 2012/34, αντιτίθετο στην εφαρμογή εθνικής ρύθμισης που προέβλεπε κατά περίπτωση έλεγχο, από τα τακτικά δικαστήρια, του θεμιτού χαρακτήρα των τελών χρήσης σιδηροδρομικής υποδομής. Ειδικότερα, από τη σκέψη 97 της εν λόγω αποφάσεως προκύπτει ότι επιστροφή τελών κατ' εφαρμογήν των διατάξεων του αστικού δικαίου μπορεί να νοηθεί μόνο στην περίπτωση που, σύμφωνα με τις διατάξεις του εθνικού δικαίου, είτε ο ρυθμιστικός φορέας είτε το δικαστήριο που ήλεγξε τη σχετική απόφαση του φορέα αυτού έχει διαπιστώσει τον αθέμιτο χαρακτήρα των τελών υπό το πρίσμα του ρυθμιστικού πλαισίου σχετικά με την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή και στον βαθμό που το αίτημα επιστροφής μπορεί να προβληθεί με αγωγή ενώπιον των εθνικών πολιτικών δικαστηρίων, και όχι με την προσφυγή την οποία προβλέπει το ρυθμιστικό αυτό πλαίσιο.

26 Μετά τη δημοσίευση της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης, επικαλούμενες τα άρθρα 66 και 68 του ERegG, ζήτησαν από την ομοσπονδιακή υπηρεσία δικτύων, αφενός, να διαπιστώσει την ακυρότητα των τελών χρήσης υποδομής που είχε εισπράξει η DB Netz κατά τις περιόδους ισχύος των πινάκων δρομολογίων των ετών 2002/2003 έως 2010/2011 και, αφετέρου, να υποχρεώσει την DB Netz να τους επιστρέψει τα αχρεωστήτως καταβληθέντα τέλη.

27 Οι εν λόγω αιτήσεις απορρίφθηκαν με αποφάσεις της ομοσπονδιακής υπηρεσίας δικτύων της 11ης Οκτωβρίου 2019, της 3ης Ιουλίου 2020 και της 11ης Δεκεμβρίου 2020, με την αιτιολογία ότι ήταν απαράδεκτες λόγω έλλειψης νομικού ερείσματος που θα επέτρεπε τον εκ των υστέρων έλεγχο των επίμαχων τελών. Προς επίρρωση των αποφάσεων αυτών, η ομοσπονδιακή υπηρεσία δικτύων επισήμανε ότι οι επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών είχαν τη δυνατότητα να αμφισβητήσουν τα τέλη κατά τη διάρκεια της περιόδου εφαρμογής τους.

28 Με προσφυγές που άσκησαν στις 6 και στις 9 Νοεμβρίου 2019, οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης ζήτησαν από το Verwaltungsgericht Köln (διοικητικό πρωτοδικείο Κολωνίας, Γερμανία), ήτοι το αιτούν δικαστήριο, να διαπιστώσει ότι η ομοσπονδιακή υπηρεσία δικτύων ήταν υποχρεωμένη να προβεί σε εκ των υστέρων έλεγχο των επίμαχων τελών που είχαν εισπραχθεί από την DB Netz, να αναγνωρίσει, εφόσον συνέτρεχε τέτοια περίπτωση, την ακυρότητά τους αναδρομικώς και να αποφανθεί επί της υποχρέωσης επιστροφής ποσών την οποία υπείχε η DB Netz.

29 Προκειμένου να μπορέσει να επιλύσει τις ενώπιόν του διαφορές, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι απαιτείται ερμηνεία, μεταξύ άλλων, του άρθρου 56, παράγραφοι 1, 6 και 9, της οδηγίας 2012/34.

30 Θεωρεί ότι η προσφυγή που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού αφορά μόνον τις ζημίες και βλάβες που έχουν ήδη επέλθει και απορρέουν από τρέχουσες ή προγενέστερες παραβάσεις του εφαρμοστέου ρυθμιστικού πλαισίου. Αντιθέτως, η προληπτική δράση του ρυθμιστικού φορέα ρυθμίζεται από διαφορετικούς κανόνες που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του εν λόγω άρθρου. Επιπλέον, από τις παραγράφους 6 και 9 του άρθρου αυτού προκύπτει ότι ο ρυθμιστικός φορέας διαθέτει ευρύ περιθώριο εκτιμήσεως. Ειδικότερα, ο

ρυθμιστικός φορέας μπορεί να λάβει, όταν επιλαμβάνεται καταγγελίας, «μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση» και, όταν ενεργεί αυτεπαγγέλτως, τα «ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης διακρίσεων».

31 Η ερμηνεία αυτή του άρθρου 56 της οδηγίας 2012/34 επιρρωννύεται από τους σκοπούς τους οποίους επιδιώκει η συγκεκριμένη οδηγία. Από τις αιτιολογικές σκέψεις 42 και 76 προκύπτει ότι η οδηγία αυτή αποσκοπεί, μεταξύ άλλων, στη διασφάλιση της άνευ διακρίσεων πρόσβασης των επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών στην υποδομή και ότι εναπόκειται στον ρυθμιστικό φορέα να μεριμνά για την επίτευξη του σκοπού αυτού.

32 Το αιτούν δικαστήριο υπογραμμίζει συναφώς ότι, κατά την κρίση του, η προβλεπόμενη από το γερμανικό δίκαιο διαδικασία προκαταρκτικού ελέγχου, η οποία παρείχε στον ρυθμιστικό φορέα τη δυνατότητα να αποφανθεί επί των αρχών τιμολόγησης της χρήσης της υποδομής πριν τα οικεία τιμολόγια τεθούν σε ισχύ, δεν μπορούσε να θεραπεύσει την έλλειψη ελέγχου διενεργούμενου εκ των υστέρων.

33 Εξάλλου, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), επιβεβαιώνει την ύπαρξη δικαιώματος «επιστροφής» των αχρεωστήτως εισπραχθέντων τελών, εξαρτώντας, ταυτόχρονα, την άσκησή του από την προγενέστερη διαπίστωση του παράνομου χαρακτήρα των τελών από τον ρυθμιστικό φορέα. Κατά συνέπεια, αν ο φορέας αυτός δεν ήταν αρμόδιος να ελέγχει τα τέλη των οποίων η περίοδος εφαρμογής έχει λήξει, οι επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών θα στερούνταν του δικαιώματός τους να ασκήσουν αποτελεσματική προσφυγή, ο δε διαχειριστής της υποδομής θα διατηρούσε τα οφέλη από την είσπραξη των παράνομων τελών.

34 Απεναντίας, το αιτούν δικαστήριο αμφιβάλλει αν το δίκαιο της Ένωσης απαιτεί ο εν λόγω φορέας να δύναται να αποφαίνεται ο ίδιος επί του ύψους των επιστρεπτέων τελών ή να διατάσσει την επιστροφή τους. Συγκεκριμένα, παρά την ύπαρξη ρυθμιστικού πλαισίου, η σχέση μεταξύ των επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών και των διαχειριστών υποδομής είναι συμβατικής φύσεως και εμπίπτει κανονικά στη δικαιοδοσία των πολιτικών δικαστηρίων.

35 Εν πάση περιπτώσει, το αιτούν δικαστήριο υπογραμμίζει ότι, προκειμένου να επιλύσει τις διαφορές που εκκρεμούν ενώπιόν του, δεν είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί αν τα άρθρα 66 επ. του ERegG, τα οποία συνιστούν τη βάση των αξιώσεων των προσφευγουσών της κύριας δίκης, πρέπει να τύχουν ερμηνείας σύμφωνης προς το δίκαιο της Ένωσης ή αν, λαμβανομένης υπόψη της αποφάσεως της 8ης Ιουλίου 2021, Koleje Mazowieckie (C-120/20, EU:C:2021:553), το άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34 τυγχάνει άμεσης εφαρμογής.

36 Κατόπιν τούτου, το Verwaltungsgericht Köln (διοικητικό πρωτοδικείο Κολωνίας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το άρθρο 56, παράγραφοι 1, 6 και 9, της οδηγίας [2012/34] την έννοια ότι διοικητική προσφυγή κατά συστήματος χρέωσης τελών χωρεί ακόμη και αν έχει ήδη λήξει η διάρκεια ισχύος του τέλους που υποβάλλεται σε έλεγχο (προσφυγή κατά “προγενέστερου τέλους”);

2) Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα: Έχει το άρθρο 56, παράγραφοι 1, 6 και 9, της οδηγίας [2012/34] την έννοια ότι ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί, σε περίπτωση εκ των υστέρων ελέγχου προγενέστερων τελών, να τα κηρύξει άκυρα με αναδρομική ισχύ;

3) Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο πρώτο και το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα: Επιτρέπεται, βάσει της ερμηνείας του άρθρου 56, παράγραφοι 1, 6 και 9, της οδηγίας [2012/34], εθνική ρύθμιση η οποία αποκλείει τη δυνατότητα εκ των υστέρων ελέγχου προγενέστερων τελών με αναδρομική ισχύ;

4) Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο πρώτο και το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα: Έχει το άρθρο 56, παράγραφος 9, της οδηγίας [2012/34] την έννοια ότι μεταξύ των έννομων συνεπειών που μπορούν να έχουν τα προβλεπόμενα στην εν λόγω διάταξη διορθωτικά μέτρα, τα οποία μπορεί να λάβει ο αρμόδιος ρυθμιστικός φορέας, περιλαμβάνεται κατ' αρχήν και η διαταγή επιστροφής των παρανόμως εισπραχθέντων τελών από τον διαχειριστή υποδομής, μολονότι η ικανοποίηση των αξιώσεων επιστροφής τελών μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστή υποδομής είναι δυνατή με μέσα έννομης προστασίας του αστικού δικαίου;

5) Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης στο πρώτο και το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα: Απορρέει από το άρθρο 47, παράγραφος 1, του [Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων] και από το άρθρο 19, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, [ΣΕΕ] δικαίωμα άσκησης διοικητικής προσφυγής κατά προγενέστερων τελών, σε κάθε περίπτωση, αν, βάσει της νομολογίας του Δικαστηρίου στην υπόθεση CTL Logistics (απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2017, C-489/15, EU:C:2017:834), αποκλείεται χωρίς την έκδοση απόφασης από τον ρυθμιστικό φορέα επί διοικητικής προσφυγής η επιστροφή παράνομων προγενέστερων τελών σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες του αστικού δικαίου;»

Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

37 Με έγγραφο που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 29 Ιουνίου 2023, ήτοι μετά το πέρας της έγγραφης και της προφορικής διαδικασίας, το αιτούν δικαστήριο ενημέρωσε το Δικαστήριο ότι, με απόφαση της 27ης Ιουνίου 2023, περάτωσε τη διαδικασία ενώπιόν του όσον αφορά την Ostseeland Verkehrs GmbH, δεδομένου ότι η Ostseeland Verkehrs GmbH παραιτήθηκε από την προσφυγή της.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

38 Προκαταρκτικώς, σημειώνεται ότι, μολονότι στα υποβληθέντα προδικαστικά ερωτήματα γίνεται μνεία της οδηγίας 2012/34, εντούτοις τα επίμαχα στην υπόθεση της κύριας δίκης τέλη χρήσης υποδομής καθορίστηκαν και εισπράχθηκαν υπό το κράτος της προϊσχύσασας οδηγίας, ήτοι της οδηγίας 2001/14. Απεναντίας, οι αιτήσεις ενώπιον του γερμανικού ρυθμιστικού φορέα για τον σιδηροδρομικό τομέα, ήτοι της ομοσπονδιακής υπηρεσίας δικτύων, με αντικείμενο τη διαπίστωση του παράνομου χαρακτήρα των τελών αυτών υποβλήθηκαν από τις προσφεύγουσες της κύριας δίκης μετά τη λήξη της προθεσμίας μεταφοράς της οδηγίας 2012/34 στο εσωτερικό δίκαιο.

39 Πάντως, όπως επισήμανε, κατ' ουσίαν, ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 25 των προτάσεών του, δεν απαιτείται εν προκειμένω να προσδιοριστεί αν εφαρμογή έχει η οδηγία 2012/34 ή η οδηγία 2001/14. Συγκεκριμένα, οι κανόνες που μνημονεύει το αιτούν δικαστήριο, ήτοι εκείνοι του άρθρου 56, παράγραφοι 1, 6 και 9, της οδηγίας 2012/34, συμπίπτουν, κατ' ουσίαν, με τους

κανόνες του άρθρου 30, παράγραφοι 2, 3 και 5, της οδηγίας 2001/14 (πρβλ. απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, σκέψη 64). Επομένως, κατ' αρχήν, τα άρθρα αυτά τυγχάνουν της ίδιας ερμηνείας και, κατά συνέπεια, η νομολογία του Δικαστηρίου σχετικά με την ερμηνεία των εν λόγω διατάξεων της οδηγίας 2001/14 εφαρμόζεται mutatis mutandis στις αντίστοιχες διατάξεις της οδηγίας 2012/34.

40 Υπό τις συνθήκες αυτές, για να δοθεί απάντηση στα υποβληθέντα προδικαστικά ερωτήματα είναι σκόπιμο να ληφθεί υπόψη, όπως έπραξε και το αιτούν δικαστήριο, η οδηγία 2012/34.

Επί του πρώτου, του δεύτερου και του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος

41 Με το πρώτο, το δεύτερο και το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, τα οποία πρέπει να συνεξεταστούν, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 56, παράγραφοι 1, 6 και 9, της οδηγίας 2012/34 έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε ρύθμιση κράτους μέλους η οποία αποκλείει κάθε αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα που επιλαμβάνεται αιτήματος στηριζόμενου στην παράγραφο 1 της διάταξης αυτής να ελέγχει τη νομιμότητα των τελών χρήσης υποδομής των οποίων η περίοδος εφαρμογής έχει λήξει καθώς και να διαπιστώνει αναδρομικώς την ακυρότητά τους.

42 Συναφώς, επισημαίνεται ότι, όπως και η προϊσχύσασα οδηγία 2001/14 (πρβλ. απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, σκέψη 59 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία), η οδηγία 2012/34 έχει ως σκοπό να διασφαλίσει την άνευ διακρίσεων πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, απαιτώντας ιδίως, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 42, τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας να επιτρέπουν τον θεμιτό ανταγωνισμό κατά την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

43 Όπως προκύπτει από τη νομολογία του Δικαστηρίου, η αποκλειστική αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα να αποφαίνεται επί κάθε διαφοράς εμπίπτουσας στο άρθρο 56, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34 δικαιολογείται από τους ίδιους τους σκοπούς αυτούς και συνεπάγεται τις ειδικές εξουσίες που αναγνωρίζονται στον εν λόγω φορέα δυνάμει των παραγράφων 1, 6 και 9 του ίδιου άρθρου (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, σκέψη 60).

44 Ειδικότερα, κατά το άρθρο 56, παράγραφος 9, της οδηγίας 2012/34, όταν ένας τέτοιος φορέας επιλαμβάνεται καταγγελίας, οφείλει να λάβει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση, υπό την επιφύλαξη της αρμοδιότητάς του να αποφασίσει, εν ανάγκη αυτεπαγγέλτως, για τα ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης διακρίσεων σε βάρος «αιτούντων» κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 19, της οδηγίας αυτής –ήτοι, μεταξύ άλλων, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων–, στρέβλωσης στην αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών και κάθε άλλων ανεπιθύμητων εξελίξεων στην ίδια αγορά (πρβλ. απόφαση της 3ης Μαΐου 2022, CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, σκέψεις 55, 56 και 61).

45 Από το εν λόγω άρθρο 56, παράγραφος 9, προκύπτει επίσης ότι τα αποτελέσματα των αποφάσεων που λαμβάνει ο ρυθμιστικός φορέας δεν περιορίζονται μόνο στους μετέχοντες στη διαφορά της οποίας έχει επιληφθεί, αλλά δεσμεύουν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που ανήκουν στον σιδηροδρομικό τομέα, είτε πρόκειται για τις επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών είτε για τους διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής. Κατά τον τρόπο αυτό, ο ρυθμιστικός φορέας είναι σε θέση να διασφαλίσει την ισότιμη πρόσβαση στην οικεία υποδομή για όλες τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις καθώς και τη διατήρηση του θεμιτού ανταγωνισμού εντός του

τομέα της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, σκέψη 66 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

46 Υπό τις συνθήκες αυτές, όταν επιλαμβάνεται προσφυγής που ασκεί επιχείρηση σιδηροδρομικών μεταφορών, ο ρυθμιστικός φορέας, στον οποίο εναπόκειται να διασφαλίζει ότι τόσο οι διαχειριστές υποδομής όσο και οι φορείς εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών υπηρεσιών συμμορφώνονται προς τις υποχρεώσεις τους, οφείλει να εξετάζει, κατά το γράμμα του άρθρου 56, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34, αν η εν λόγω επιχείρηση έχει υποστεί άδικη ή συνεπαγόμενη διακρίσεις μεταχείριση ή αν έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, συμπεριλαμβανομένων των ζητημάτων που αφορούν μεταξύ άλλων τις χρεώσεις για τη χρήση της υποδομής (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, σκέψη 73).

47 Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 66 των προτάσεών του, το δικαίωμα των επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών να υποβάλουν καταγγελία ενώπιον του ρυθμιστικού φορέα συμβαδίζει με την εξουσία του φορέα αυτού να ελέγχει τη νομιμότητα των αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής σχετικά με τα τέλη, όπερ επιβεβαιώνεται από το άρθρο 56, παράγραφος 6, της οδηγίας 2012/34, στον βαθμό που προβλέπει ότι ο φορέας αυτός εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με το κεφάλαιο IV, τμήμα 2, της εν λόγω οδηγίας, το οποίο αφορά τα τέλη υποδομής και υπηρεσιών, και δεν εισάγουν δυσμενείς διακρίσεις.

48 Εξ αυτού προκύπτει ότι ένας ρυθμιστικός φορέας επιληφθείς δυνάμει του άρθρου 56, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34 δεν μπορεί εγκύρως να αρνηθεί την αρμοδιότητά του να αποφανθεί επί της νομιμότητας των τελών υποδομής που έχουν εισπραχθεί κατά το παρελθόν (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, σκέψεις 74 και 87).

49 Ειδικότερα, η αρμοδιότητα ενός τέτοιου φορέα να ελέγχει τη νομιμότητα των τελών χρήσης υποδομής δεν μπορεί να εξαρτάται από το αν επιλήφθηκε της υπόθεσης πριν ή μετά τη λήξη των περιόδων εφαρμογής των οικείων τελών.

50 Αφενός, από το ίδιο το γράμμα του άρθρου 56, παράγραφοι 1, 6 και 9, της οδηγίας 2012/34 προκύπτει ότι οι αρμοδιότητες που αναγνωρίζονται στον ρυθμιστικό φορέα ουδόλως συνδέονται με τις εν λόγω περιόδους εφαρμογής των τελών.

51 Η διαπίστωση αυτή επιρρωννύεται από το γεγονός ότι η οδηγία 2012/34 δεν καθορίζει η ίδια τις εν λόγω χρονικές περιόδους ούτε περιορίζει τη διάρκεια της εφαρμογής των τελών χρήσης υποδομής ή εκείνη της εφαρμογής των υποκείμενων συστημάτων χρέωσης. Ειδικότερα, αντιστοίχως προς το άρθρο 3 της οδηγίας 2001/14, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, στοιχείο ι', και το παράρτημα I της οδηγίας αυτής, το άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, σημείο 26, και το παράρτημα IV αυτής, προβλέπει απλώς την υποχρέωση του διαχειριστή της υποδομής να δημοσιεύει δήλωση δικτύου η οποία καθορίζει, μεταξύ άλλων, τους όρους πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή, περιλαμβανομένων των αρχών τιμολόγησης, των τιμολογίων και των τελών, χωρίς να περιορίζει τη διάρκεια ισχύος της δήλωσης.

52 Περιορισμός της διάρκειας εφαρμογής των τελών ή της διάρκειας εφαρμογής των υποκείμενων συστημάτων χρέωσης δεν προκύπτει ούτε από τους κανόνες που διέπουν τους ετήσιους πίνακες δρομολογίων. Συγκεκριμένα, βάσει του άρθρου 3, σημείο 28, της οδηγίας 2012/34, σε συνδυασμό

με το παράρτημα VII της οδηγίας αυτής, όπως συνέβαινε και με το άρθρο 2, στοιχείο ιγ', της οδηγίας 2001/14, σε συνδυασμό με το παράρτημα III της ίδιας οδηγίας, ο πίνακας δρομολογίων έχει ασφαλώς διάρκεια ισχύος περιοριζόμενη σε ένα έτος. Ωστόσο, ο πίνακας αυτός περιλαμβάνει απλώς «τα δεδομένα που καθορίζουν όλες τις προγραμματισμένες κινήσεις συρμών και τροχαίου υλικού που λαμβάνουν χώρα στην εν λόγω υποδομή» και, επομένως, δεν αφορά τα τιμολόγια και τα τέλη.

53 Αφετέρου, ερμηνεία του άρθρου 56, παράγραφοι 1, 6 και 9, της οδηγίας 2012/34 υπό την έννοια ότι τα τέλη χρήσης υποδομής που έχουν εισπραχθεί από διαχειριστή υποδομής μπορούν να αμφισβητηθούν μόνο κατά τη διάρκεια ισχύος του οικείου τιμολογίου θα έθιγε την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου που καθιερώνει η διάταξη και, ως εκ τούτου, την επίτευξη των σκοπών που επιδιώκει η συγκεκριμένη οδηγία.

54 Συγκεκριμένα, μια τέτοια ερμηνεία θα παρακώλυε το καθήκον που έχει ο ρυθμιστικός φορέας, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 42 έως 47 της παρούσας αποφάσεως, να διασφαλίζει την ισότιμη πρόσβαση στην υποδομή για όλες τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις καθώς και τη διατήρηση του θεμιτού ανταγωνισμού στον τομέα της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Επίσης, η ερμηνεία αυτή θα περιόριζε αδικαιολόγητα το δικαίωμα των επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών να προσφύγουν ενώπιον του ρυθμιστικού φορέα προς αμφισβήτηση των τελών χρήσης υποδομής και, ενδεχομένως, να υποβάλουν την απόφαση του φορέα αυτού σε δικαστικό έλεγχο προσφεύγοντας ενώπιον του αρμόδιου προς τούτο δικαστηρίου, δικαίωμα το οποίο κατοχυρώνεται στο άρθρο 56, παράγραφοι 1, 9 και 10, της οδηγίας 2012/34 (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 8ης Ιουλίου 2021, Koleje Mazowieckie, C-120/20, EU:C:2021:553, σκέψη 57).

55 Εξάλλου, η αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα να ελέγχει τη νομιμότητα των εισπραχθέντων κατά το παρελθόν τελών χρήσης υποδομής, ανεξαρτήτως του αν οι αντίστοιχες περίοδοι εφαρμογής τους έχουν λήξει, συνεπάγεται κατ' ανάγκην, όπως υπογράμμισε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 44, 45, 47 και 48 των προτάσεών του, ότι ο φορέας αυτός μπορεί να διαπιστώσει, εφόσον συντρέχει τέτοια περίπτωση, την ακυρότητα των εν λόγω τελών αναδρομικώς.

56 Ειδικότερα, ο περιορισμός της αρμοδιότητας του ρυθμιστικού φορέα στη λήψη αποφάσεων με ισχύ μόνο για το μέλλον θα καθιστούσε σε μεγάλο βαθμό άνευ νοήματος τον έλεγχο των κατά το παρελθόν εισπραχθέντων τελών χρήσης υποδομής και, ως εκ τούτου, θα έθιγε την πρακτική αποτελεσματικότητα του άρθρου 56, παράγραφοι 1, 6 και 9, της οδηγίας 2012/34.

57 Υπό τις συνθήκες αυτές, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι οι εν λόγω διατάξεις αντιτίθενται σε ρύθμιση κράτους μέλους η οποία προβλέπει ότι ο ρυθμιστικός φορέας δεν είναι αρμόδιος ούτε να ελέγχει τη νομιμότητα των τελών χρήσης υποδομής των οποίων η περίοδος εφαρμογής έχει λήξει ούτε να διαπιστώνει, ενδεχομένως, την ακυρότητά τους αναδρομικώς.

58 Από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως προκύπτει, όπως επιβεβαιώθηκε και κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ενώπιον του Δικαστηρίου, ότι, εν προκειμένω, τέτοιος περιορισμός της αρμοδιότητας του γερμανικού ρυθμιστικού φορέα ενδέχεται να απορρέει από το άρθρο 68, παράγραφος 3, του ERegG.

59 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, προκειμένου να διασφαλισθεί η αποτελεσματικότητα όλων των διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, η αρχή της υπεροχής επιβάλλει ειδικότερα στα εθνικά δικαστήρια να ερμηνεύουν, στο μέτρο του δυνατού, το εθνικό τους δίκαιο κατά τρόπο σύμφωνο

προς το δίκαιο της Ένωσης [απόφαση της 8ης Μαρτίου 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Άμεσο αποτέλεσμα), C-205/20, EU:C:2022:168, σκέψη 35 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

60 Η αρχή της σύμφωνης προς το δίκαιο της Ένωσης ερμηνείας του εθνικού δικαίου έχει, εντούτοις, ορισμένα όρια και δεν είναι ιδίως δυνατόν να αποτελέσει έρεισμα για contra legem ερμηνεία του εθνικού δικαίου [απόφαση της 8ης Μαρτίου 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Άμεσο αποτέλεσμα), C-205/20, EU:C:2022:168, σκέψη 36 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

61 Υπενθυμίζεται επίσης ότι η αρχή της υπεροχής επιβάλλει στον εθνικό δικαστή στον οποίο έχει ανατεθεί, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς του, η εφαρμογή των κανόνων του δικαίου της Ένωσης την υποχρέωση, σε περίπτωση που είναι αδύνατη η σύμφωνη προς τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης ερμηνεία της εθνικής νομοθεσίας, να διασφαλίζει την πλήρη αποτελεσματικότητα των εν λόγω κανόνων στη διαφορά της οποίας έχει επιληφθεί, αφήνοντας εν ανάγκη αυτεπαγγέλτως ανεφάρμοστη κάθε εθνική ρύθμιση ή πρακτική, έστω και μεταγενέστερη, η οποία αντιβαίνει σε διάταξη του δικαίου της Ένωσης που έχει άμεσο αποτέλεσμα, χωρίς να υποχρεούται να ζητήσει ή να αναμείνει την προηγούμενη εξαφάνιση της εθνικής ρύθμισης ή πρακτικής είτε διά της νομοθετικής οδού είτε μέσω οποιασδήποτε άλλης συνταγματικής διαδικασίας [αποφάσεις της 24ης Ιουνίου 2019, Popławski, C-573/17, EU:C:2019:530, σκέψεις 58 και 61, καθώς και της 8ης Μαρτίου 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Άμεσο αποτέλεσμα), C-205/20, EU:C:2022:168, σκέψη 37].

62 Όσον αφορά το δικαίωμα άσκησης διοικητικής και ένδικης προσφυγής από τις επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών, το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 56, παράγραφοι 1, 9 και 10, της οδηγίας 2012/34, επιβάλλεται να σημειωθεί ότι οι διατάξεις αυτές είναι απαλλαγμένες αιρέσεων και αρκούντως ακριβείς και, ως εκ τούτου, έχουν άμεσο αποτέλεσμα. Επομένως, οι εν λόγω διατάξεις δεσμεύουν όλες τις αρχές των κρατών μελών, δηλαδή όχι μόνον τα εθνικά δικαστήρια αλλά και όλα τα όργανα της Διοίκησης, συμπεριλαμβανομένων των αποκεντρωμένων αρχών, τα οποία υποχρεούνται να τις εφαρμόζουν (πρβλ. αποφάσεις της 22ας Ιουνίου 1989, Costanzo, 103/88, EU:C:1989:256, σκέψη 33, και της 8ης Ιουλίου 2021, Koleje Mazowieckie, C-120/20, EU:C:2021:553, σκέψη 58).

63 Κατά συνέπεια, οφείλει όχι μόνο το αιτούν δικαστήριο αλλά και, ενδεχομένως, η ομοσπονδιακή υπηρεσία δικτύων να ερμηνεύσει, στο μέτρο του δυνατού, το άρθρο 68, παράγραφος 3, του ERegG κατά τρόπο σύμφωνο προς το άρθρο 56, παράγραφοι 1, 9 και 10, της οδηγίας 2012/34 και, σε περίπτωση που η ερμηνεία αυτή αποβεί contra legem, να αφήσει ανεφάρμοστη τη συγκεκριμένη διάταξη του γερμανικού δικαίου προκειμένου να παράσχει στις επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών τη δυνατότητα να ασκήσουν το δικαίωμά τους να αμφισβητήσουν τη νομιμότητα των εισπραχθέντων κατά το παρελθόν τελών χρήσης υποδομής.

64 Πρέπει επίσης να τονιστεί ότι ούτε το άρθρο 56, παράγραφοι 1, 9 και 10, της οδηγίας 2012/34 ούτε κάποια άλλη διάταξη της οδηγίας αυτής προβλέπουν προθεσμία μετά την εκπνοή της οποίας οι επιχειρήσεις δεν μπορούν πλέον να αμφισβητήσουν τη νομιμότητα των τελών χρήσης υποδομής.

65 Υπό τις συνθήκες αυτές, όπως επισήμανε, κατ' ουσίαν, ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 36 των προτάσεών του, εναπόκειται στα κράτη μέλη να καθορίσουν, σύμφωνα με την αρχή της διαδικαστικής αυτονομίας, εύλογα χρονικά περιθώρια σε σχέση με τις προσφυγές στο πλαίσιο των οποίων οι αιτούντες, περιλαμβανομένων των επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών, μπορούν να ζητήσουν από τον ρυθμιστικό φορέα, σύμφωνα με το άρθρο 56, παράγραφος 1, της

οδηγίας 2012/34, να ελέγξει τη νομιμότητα των αποφάσεων που έχει λάβει ο διαχειριστής υποδομής όσον αφορά, μεταξύ άλλων, το σύστημα χρέωσης και το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών χρήσης υποδομής, υπό την επιφύλαξη της τήρησης των αρχών της ισοδυναμίας και της αποτελεσματικότητας (βλ., κατ' αναλογίαν, αποφάσεις της 28ης Νοεμβρίου 2000, Roquette Frères, C-88/99, EU:C:2000:652, σκέψεις 20 και 21, και της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Cargill Deutschland, C-360/18, EU:C:2019:1124, σκέψη 46).

66 Επιπλέον, επισημαίνεται ότι οι σκοποί που επιδιώκονται με την οδηγία 2012/34 πρέπει να επιτυγχάνονται στο εθνικό δίκαιο τηρουμένων των επιταγών της αρχής της ασφάλειας δικαίου, όπερ συνεπάγεται, όσον αφορά τα εν λόγω χρονικά περιθώρια, ότι τα κράτη μέλη έχουν υποχρέωση να προβλέπουν σύστημα προθεσμιών αρκούντως ακριβές, σαφές και προβλέψιμο, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα στους ιδιώτες να λαμβάνουν γνώση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών τους (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 18ης Οκτωβρίου 2012, Pelati, C-603/10, EU:C:2012:639, σκέψη 36 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

67 Με τις γραπτές παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο και κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 15ης Ιουνίου 2023 υποστηρίχθηκε ότι το γερμανικό δίκαιο δεν προβλέπει ειδική προθεσμία για την άσκηση των προσφυγών του άρθρου 56, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34. Εντούτοις, δεν απόκειται στο Δικαστήριο να προβεί σε ερμηνεία του γερμανικού δικαίου. Εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να προσδιορίσει τους προβλεπόμενους από το δίκαιο αυτό κανόνες παραγραφής και αποσβεστικής προθεσμίας οι οποίοι ενδέχεται να έχουν εφαρμογή στις αξιώσεις των προσφευγουσών της κύριας δίκης, να εξακριβώσει αν οι εν λόγω κανόνες προβλέπουν αρκούντως ακριβές, σαφές και προβλέψιμο πλαίσιο προθεσμιών, καθώς και να κρίνει αν οι αξιώσεις προβλήθηκαν εμπροθέσμως.

68 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο, το δεύτερο και το τρίτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 56, παράγραφοι 1, 6 και 9, της οδηγίας 2012/34 έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε ρύθμιση κράτους μέλους η οποία αποκλείει κάθε αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα που επιλαμβάνεται αιτήματος στηριζόμενου στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού να ελέγχει τη νομιμότητα των τελών χρήσης υποδομής των οποίων η περίοδος εφαρμογής έχει λήξει καθώς και να διαπιστώνει αναδρομικώς την ακυρότητά τους.

Επί του τέταρτου προδικαστικού ερωτήματος

69 Με το τέταρτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 56, παράγραφος 9, της οδηγίας 2012/34 έχει την έννοια ότι απαιτεί να έχει ο ρυθμιστικός φορέας τη δυνατότητα να διατάξει την επιστροφή τελών χρήσης υποδομής, στην περίπτωση που το εθνικό δίκαιο απονέμει την αρμοδιότητα αυτή στα πολιτικά δικαστήρια.

70 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, όπως προκύπτει από τη σκέψη 44 της παρούσας αποφάσεως, δυνάμει του άρθρου 56, παράγραφος 9, της οδηγίας 2012/34, όταν ρυθμιστικός φορέας επιλαμβάνεται καταγγελίας, λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση, υπό την επιφύλαξη της αρμοδιότητάς του να αποφασίσει, εν ανάγκη αυτεπαγγέλτως, για τα ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης διακρίσεων σε βάρος των αιτούντων –όπως είναι, μεταξύ άλλων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις–, στρέβλωσης στην αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών και κάθε άλλων ανεπιθύμητων εξελίξεων στην ίδια αγορά.

71 Από την απάντηση που δόθηκε στο πρώτο, στο δεύτερο και στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα προκύπτει ότι η διάταξη αυτή απαιτεί να έχει ο ρυθμιστικός φορέας τη δυνατότητα, μεταξύ άλλων, να διαπιστώνει αναδρομικώς την ακυρότητα των τελών χρήσης υποδομής. Πλην όμως δεν ισχύει το ίδιο όσον αφορά την επιστροφή των τελών αυτών.

72 Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 73 και 75 των προτάσεών του, κατόπιν ανάλυσης του γράμματος του άρθρου 56, παράγραφος 9, της οδηγίας 2012/34, η συγκεκριμένη διάταξη δεν απαιτεί να παρέχουν τα κράτη μέλη στον ρυθμιστικό φορέα την εξουσία να διατάσσει ο ίδιος την επιστροφή των τελών χρήσης υποδομής, αλλά επιτρέπει στα κράτη μέλη, στο πλαίσιο της διαδικαστικής αυτονομίας τους, να σχεδιάζουν άλλα συστήματα όπου, για παράδειγμα, οι αξιώσεις επιστροφής προβάλλονται χωριστά ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων.

73 Η αποτελεσματικότητα του άρθρου 56, παράγραφος 9, της οδηγίας 2012/34 δεν απαιτεί επίσης να δύναται, εν πάση περιπτώσει, ο ρυθμιστικός φορέας να εκδίδει απόφαση για την επιστροφή των τελών χρήσης υποδομής των οποίων έχει διαπιστώσει τον παράνομο χαρακτήρα.

74 Αφενός, όταν ο φορέας αυτός διαπιστώνει την ακυρότητα των τιμολογίων και των τελών χρήσης υποδομής που εφαρμόζονται από διαχειριστή υποδομής, το δεσμευτικό αποτέλεσμα των αποφάσεών του έναντι όλων των ενδιαφερόμενων μερών που ανήκουν στον σιδηροδρομικό τομέα, για το οποίο έγινε λόγος στη σκέψη 45 της παρούσας αποφάσεως, παρέχει στα εν λόγω ενδιαφερόμενα μέρη τη δυνατότητα να γνωρίζουν με βεβαιότητα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους. Υπό τις συνθήκες αυτές, προκειμένου να δοθεί στις επιχειρήσεις που ισχυρίζονται ότι υπέστησαν δυσμενή διάκριση η δυνατότητα να διεκδικήσουν τα δικαιώματά τους και να εξασφαλίσουν έτσι την αποτελεσματική εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, δεν είναι απαραίτητο ο ως άνω φορέας να προσδιορίζει επίσης επακριβώς τα ποσά των αχρεωστήτως καταβληθέντων τελών προκειμένου να διαταχθεί η επιστροφή τους.

75 Αφετέρου, το άρθρο 56, παράγραφος 9, της οδηγίας 2012/34 επιβάλλει ασφαλώς στον ρυθμιστικό φορέα την υποχρέωση να αποφαίνεται επί όλων των καταγγελιών εντός ιδιαιτέρως σύντομης προθεσμίας. Εντούτοις, μολονότι, για λόγους ασφάλειας δικαίου ιδίως, ο φορέας αυτός πρέπει να αποφανθεί το ταχύτερο δυνατόν επί της νομιμότητας των αμφισβητούμενων τελών χρήσης υποδομής, ανεξαρτήτως του αν αυτά εφαρμόζονται επί του παρόντος ή αν η περίοδος εφαρμογής τους έχει λήξει, οι συγκεκριμένοι λόγοι δεν απαιτούν, μετά την έκδοση αποφάσεως με την οποία διαπιστώνεται η ακυρότητα των οικείων τελών, να προσδιοριστούν εντός της ίδιας προθεσμίας τα προς επιστροφή ποσά, πλέον των ενδεχομένως εφαρμοστέων τόκων.

76 Η ανωτέρω ερμηνεία του άρθρου 56, παράγραφος 9, της οδηγίας 2012/34 έχει επιβεβαιωθεί από το Δικαστήριο, το οποίο έχει κρίνει ότι επιτρέπεται στα κράτη μέλη να προβλέπουν ότι η απόφαση για την επιστροφή των αχρεωστήτως καταβληθέντων τελών χρήσης υποδομής δεν λαμβάνεται από τον ρυθμιστικό φορέα, αλλά από τα πολιτικά δικαστήρια αποφαινόμενα βάσει του αστικού δικαίου, υπό την προϋπόθεση, πάντως, ότι ο ρυθμιστικός φορέας έχει προηγουμένως αποφανθεί επί του παράνομου χαρακτήρα των τελών αυτών (πρβλ. απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, σκέψη 97).

77 Συναφώς, υπογραμμίζεται επίσης ότι, όπως τόνισε και ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 75 των προτάσεών του, όταν τα κράτη μέλη καθορίζουν στο εθνικό τους δίκαιο τις διαδικασίες διά των οποίων μπορεί να υποχρεωθεί ο διαχειριστής υποδομής να επιστρέψει τα αχρεωστήτως καταβληθέντα τέλη χρήσης υποδομής και όταν, ιδίως, επιλέγουν να αναγνωρίσουν, προς τούτο, αποκλειστική αρμοδιότητα στα πολιτικά δικαστήρια, οφείλουν να τηρούν τις αρχές της ισοδυναμίας και της αποτελεσματικότητας.

78 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 56, παράγραφος 9, της οδηγίας 2012/34 έχει την έννοια ότι δεν απαιτεί να έχει ο ρυθμιστικός φορέας τη δυνατότητα να διατάξει ο ίδιος την επιστροφή τελών χρήσης υποδομής στην περίπτωση που το εθνικό δίκαιο απονέμει την αρμοδιότητα αυτή στα πολιτικά δικαστήρια, τηρουμένων των αρχών της ισοδυναμίας και της αποτελεσματικότητας.

Επί του πέμπτου προδικαστικού ερωτήματος

79 Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο, στο δεύτερο και στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο πέμπτο ερώτημα, το οποίο υποβλήθηκε μόνο για την περίπτωση αρνητικής απαντήσεως από το Δικαστήριο στο πρώτο και στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

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

1) Το άρθρο 56, παράγραφοι 1, 6 και 9, της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου,

έχει την έννοια ότι:

αντιτίθεται σε ρύθμιση κράτους μέλους η οποία αποκλείει κάθε αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα που επιλαμβάνεται αιτήματος στηριζόμενου στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού να ελέγχει τη νομιμότητα των τελών χρήσης υποδομής των οποίων η περίοδος εφαρμογής έχει λήξει καθώς και να διαπιστώνει αναδρομικώς την ακυρότητά τους.

2) Το άρθρο 56, παράγραφος 9, της οδηγίας 2012/34

έχει την έννοια ότι:

δεν απαιτεί να έχει ο ρυθμιστικός φορέας τη δυνατότητα να διατάξει ο ίδιος την επιστροφή τελών χρήσης υποδομής στην περίπτωση που το εθνικό δίκαιο απονέμει την αρμοδιότητα αυτή στα πολιτικά δικαστήρια, τηρουμένων των αρχών της ισοδυναμίας και της αποτελεσματικότητας.

(υπογραφές)