



C/2025/2648

19.5.2025

**Demande de décision préjudicielle présentée par le Consiglio di Stato (Italie) le  
24 février 2025 – Autorità di regolazione dei trasporti/Captrain Italia e a.**

**(Affaire C-161/25)**

(C/2025/2648)

Langue de procédure: l'italien

**Jurisdiction de renvoi**

Consiglio di Stato

**Parties à la procédure au principal**

*Partie requérante:* Autorità di regolazione dei trasporti

*Parties défenderesses:* Captrain Italia, Rail Cargo Carrier Italy Srl, Fuorimuro Inpresa Ferroviaria Srl, Inrail SpA, SBB Cargo Italia Srl, Oceanogate Italia SpA, GTS Rail SpA, Adriafer Srl con socio unico, DB Cargo Italia Srl et Sangritana SpA

**Questions préjudicielles**

- 1) Un régime de pénalités peut-il être imposé en dehors du cadre tracé par l'article 35 de la directive 2012/34/UE <sup>(1)</sup>?
- 2) L'article 35 permet-il le cumul de plusieurs régimes de pénalités, autrement dit, permet-il que, pour le même fait, à savoir un retard dans une gare frontalière, l'entreprise ferroviaire puisse se voir infliger tant la pénalité prévue par le régime général s'appliquant à l'ensemble du réseau qu'une pénalité spécifique pour la gare frontalière?
- 3) En cas de réponse affirmative à la question précédente, l'article 35 impose-t-il à l'Autorité réglementaire, lorsque celle-ci introduit ou à tout le moins «valide» un régime de pénalités pour les gares frontalières à la charge des entreprises de fret ferroviaire, de toujours respecter les prescriptions de cette disposition en assurant la neutralité de la mesure, de sorte que: i) des primes doivent être prévues pour les entreprises ferroviaires vertueuses; ii) des compensations doivent être prévues pour les entreprises préjudiciées; et iii) les pénalités doivent peser aussi sur le gestionnaire dans le cas où il est lui-même à l'origine du retard, si l'on considère que la neutralité impose toujours que les diverses pénalités soient bilatérales?
- 4) En cas de réponse affirmative à [la deuxième question], l'article 35 impose-t-il à l'Autorité réglementaire de coordonner et, si oui, dans quelle mesure, le régime de pénalités du «*performance regime*» et le régime des pénalités à la frontière, afin que ces deux régimes poursuivent de manière coordonnée l'objectif de performance du réseau, sans être excessivement onéreux pour les entreprises ferroviaires frappées par les pénalités à la frontière?
- 5) En cas de réponse affirmative à [la deuxième question], l'article 35 impose-t-il de coordonner les pénalités maximales prévues par les deux régimes et d'évaluer leur incidence économique sur les entreprises ferroviaires pour que le principe d'efficacité soit mis en balance avec les principes de proportionnalité et du raisonnable et que la rentabilité des services ferroviaires ne soit pas compromise?
- 6) En cas de réponse affirmative à [la deuxième question], l'article 97 TFUE doit-il être interprété en ce sens que l'on entend, par redevances ou taxes pouvant être perçues par le transporteur, les redevances ou taxes que l'entreprise ferroviaire supporte pour le transit, auxquelles doivent correspondre des frais réels supportés effectivement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire utilisée pour le transit et cela «indépendamment des prix de transport» (dans la version en langue anglaise, «*in addition to the transport rates*»), c'est-à-dire indépendamment des recettes que le transporteur perçoit ou peut percevoir pour couvrir ces frais de transit?

---

<sup>(1)</sup> Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) (JO 2012, L 343, p. 32).