



Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (cinquième chambre)

9 novembre 2017*

« Renvoi préjudiciel – Transports ferroviaires – Directive 2001/14/CE – Redevances d’infrastructure – Tarification – Organisme national de contrôle veillant à la conformité des redevances d’infrastructure à cette directive – Contrat d’utilisation d’une infrastructure conclu entre un gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire et une entreprise ferroviaire – Principe de non-discrimination – Remboursement des redevances sans intervention de cet organisme et en dehors de procédures de recours impliquant celui-ci – Réglementation nationale permettant au juge civil de fixer un montant équitable en cas de redevances contraires à l’équité »

Dans l’affaire C-489/15,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le Landgericht Berlin (tribunal régional de Berlin, Allemagne), par décision du 3 septembre 2015, parvenue à la Cour le 17 septembre 2015, dans la procédure

CTL Logistics GmbH

contre

DB Netz AG,

LA COUR (cinquième chambre),

composée de M. J. L. da Cruz Vilaça, président de chambre, MM. E. Levits, A. Borg Barthet, M^{me} M. Berger (rapporteur) et M. F. Biltgen, juges,

avocat général : M. P. Mengozzi,

greffier : M. K. Malacek, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l’audience du 13 juillet 2016,

considérant les observations présentées :

- pour CTL Logistics GmbH, par M^e K.-P. Langenkamp, Rechtsanwalt,
- pour DB Netz AG, par M^{es} M. Kaufmann et T. Schmitt, Rechtsanwälte,
- pour le gouvernement allemand, par MM. T. Henze et J. Möller, en qualité d’agents,
- pour la Commission européenne, par M. W. Mölls et M^{me} J. Hottiaux, en qualité d’agents,

* Langue de procédure : l’allemand.

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 24 novembre 2016,

rend le présent

Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 4, paragraphes 1 et 5, de l'article 6, paragraphe 1, de l'article 8, paragraphe 1, ainsi que de l'article 30, paragraphes 1 à 3, 5 et 6, de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 février 2001, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire (JO 2001, L 75, p. 29), telle que modifiée par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2004 (JO 2004, L 220, p. 16) (ci-après la « directive 2001/14 »).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant CTL Logistics GmbH à DB Netz AG au sujet du remboursement de droits d'annulation et de modification dans le cadre de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire gérée par DB Netz.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

- 3 Les considérants 5, 7, 11, 12, 16, 20, 32, 34, 35, 40 et 46 de la directive 2001/14 décrivent comme suit les finalités de cette directive au regard des redevances d'utilisation des infrastructures :
 - « (5) Afin d'assurer la transparence et un accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires pour toutes les entreprises ferroviaires, toutes les informations requises pour exercer les droits d'accès sont à publier dans un document de référence du réseau.
- [...]
- (7) L'encouragement à une utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire entraînera une réduction des coûts de transport pesant sur la société.
- [...]
- (11) Il y a lieu que les systèmes de tarification et de répartition des capacités assurent à toutes les entreprises un accès égal et non discriminatoire et s'efforcent, dans la mesure du possible, de répondre aux besoins de tous les utilisateurs et de tous les types de trafic et ce, de manière équitable et non discriminatoire.
- (12) Dans le cadre défini par les États membres, il est opportun que les systèmes de tarification et de répartition des capacités incitent les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire à optimiser l'utilisation de leur infrastructure.
- [...]
- (16) Il y a lieu que les systèmes de tarification et de répartition des capacités permettent une concurrence équitable dans la fourniture de services ferroviaires.
- [...]

(20) Il est souhaitable de laisser une certaine marge de manœuvre aux gestionnaires d'infrastructure afin de permettre une utilisation plus efficace du réseau de l'infrastructure.

[...]

(32) Il importe de réduire autant que possible les distorsions de concurrence pouvant se produire, soit entre infrastructures ferroviaires, soit entre modes de transport différents, du fait de l'existence de divergences notables dans les principes de tarification.

[...]

(34) Les investissements dans l'infrastructure ferroviaire sont souhaitables et il y a lieu que les systèmes de tarification de l'infrastructure prévoient des mesures d'incitation pour que les gestionnaires de l'infrastructure réalisent les investissements appropriés lorsque ceux-ci sont économiquement avantageux.

(35) Un système de tarification émet des signaux économiques pour les utilisateurs. Il est important que ces signaux transmis aux entreprises ferroviaires soient cohérents et les incitent à prendre des décisions rationnelles.

[...]

(40) L'infrastructure ferroviaire est un monopole naturel. Il est dès lors nécessaire d'inciter, par des mesures d'encouragement, les gestionnaires de l'infrastructure à réduire les coûts et à gérer leur infrastructure de manière efficace.

[...]

(46) La gestion efficace et l'utilisation équitable et non discriminatoire de l'infrastructure ferroviaire exigent la mise en place d'un organisme de réglementation, chargé de surveiller l'application de ces règles communautaires et d'agir comme organisme de recours, nonobstant la possibilité d'un contrôle juridictionnel. »

4 L'article 1^{er}, paragraphe 1, de la directive 2001/14 prévoit :

« La présente directive a pour objet les principes et les procédures à suivre pour la fixation et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et pour la répartition des capacités de cette infrastructure.

Les États membres veillent à ce que les systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire respectent les principes énoncés dans la présente directive et permettent ainsi au gestionnaire de l'infrastructure de commercialiser les capacités de l'infrastructure disponibles et d'en faire une utilisation effective et optimale. »

5 L'article 3 de cette directive, intitulé « Document de référence du réseau », dispose :

« 1. Le gestionnaire de l'infrastructure établit et publie, après consultation des parties intéressées, un document de référence du réseau, obtenu contre paiement d'un droit qui ne peut être supérieur au coût de publication de ce document.

2. Le document de référence du réseau expose les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires. Il contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le contenu du document de référence du réseau est défini à l'annexe I.

3. Le document de référence du réseau est tenu à jour et, le cas échéant, modifié.

4. Le document de référence du réseau est publié au plus tard quatre mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités d'infrastructure. »

6 Le chapitre II de ladite directive, qui comprend les articles 4 à 12 de celle-ci, porte sur les « Redevances d'infrastructure ».

7 L'article 4 de la même directive, intitulé « Établissement et recouvrement des redevances », dispose, à ses paragraphes 1, 4 et 5 :

« 1. Les États membres mettent en place un cadre pour la tarification, mais en respectant l'indépendance de gestion prévue à l'article 4 de la directive 91/440/CEE [du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires (JO 1991, L 237, p. 25)].

Sous réserve de ladite condition d'indépendance de gestion, les États membres établissent également des règles de tarification spécifiques ou délèguent ce pouvoir au gestionnaire de l'infrastructure. La détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure et son recouvrement incombent au gestionnaire de l'infrastructure.

[...]

4. Sauf lorsque des dispositions particulières sont prises en application de l'article 8, paragraphe 2, le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que le système de tarification en vigueur soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble de son réseau.

5. Le gestionnaire de l'infrastructure s'assure que le système de tarification est appliqué de telle manière que les différentes entreprises ferroviaires effectuant des prestations de services de nature équivalente sur une partie similaire du marché soient soumises à des redevances équivalentes et non discriminatoires et que les redevances effectivement appliquées sont conformes aux règles définies dans le document de référence du réseau. »

8 Les articles 7 à 12 de la directive 2001/14 déterminent les droits pouvant être perçus et leur mode de calcul.

9 L'article 7 de cette directive, intitulé « Principes de tarification », dispose, à ses paragraphes 3 à 5 :

« 3. Sans préjudice des dispositions des paragraphes 4 ou 5 ou de l'article 8, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et l'accès par le réseau aux infrastructures de services sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

4. La redevance d'utilisation de l'infrastructure peut inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure pendant les périodes de saturation.

5. La redevance d'utilisation de l'infrastructure peut être modifiée pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Cette modification est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré.

La tarification des coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure n'est cependant autorisée que si elle s'applique également, à un niveau comparable, aux modes de transport concurrents.

En l'absence d'un niveau de tarification comparable des coûts environnementaux pour d'autres modes de transport concurrents, cette modification n'entraîne aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure. Si un niveau de tarification comparable des coûts environnementaux a été introduit pour le train et d'autres modes de transport concurrents et que cela entraîne un accroissement des recettes, il appartient aux États membres de décider de l'affectation de ces recettes supplémentaires. »

- 10 L'article 8 de ladite directive, intitulé « Exceptions aux principes de tarification », dispose, à ses paragraphes 1 et 2 :

« 1. Un État membre peut, afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et, si le marché s'y prête, percevoir des majorations sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale, en particulier pour le transport ferroviaire international de marchandises. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

Le niveau des redevances ne doit cependant pas exclure l'utilisation des infrastructures par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

2. Pour des projets d'investissement spécifiques qui seront réalisés à l'avenir ou dont la réalisation ne remonte pas à plus de quinze ans avant l'entrée en vigueur de la présente directive, le gestionnaire de l'infrastructure peut fixer ou maintenir des redevances plus élevées basées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement et/ou la rentabilité qui, dans le cas contraire, ne pourraient pas ou n'auraient pas pu être mis en œuvre. De tels arrangements en matière de tarification peuvent également comporter des accords sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements.

- 11 L'article 9, paragraphe 5, de la même directive prévoit :

« Des systèmes de réductions similaires s'appliquent aux services similaires. »

- 12 L'article 12 de la directive 2001/14, intitulé « Droits de réservation de capacités », est libellé comme suit :

« Le gestionnaire de l'infrastructure peut percevoir un droit approprié au titre des capacités demandées mais non utilisées. Ce droit encourage une utilisation efficace des capacités.

Le gestionnaire d'infrastructure est, en permanence, en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices. »

- 13 Au chapitre IV de la directive 2001/14, intitulé « Dispositions générales », l'article 30 de celle-ci, intitulé « Organisme de contrôle », prévoit :

« 1. Sans préjudice des dispositions de l'article 21, paragraphe 6, les États membres instituent un organisme de contrôle. Cet organisme, qui peut être le ministère chargé des questions de transports ou tout autre organisme, est indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition et des candidats, sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et pour ce qui est de décisions en matière financière. Cet organisme fonctionne conformément aux principes énoncés au présent article, les fonctions de recours et de contrôle pouvant être attribuées à des organismes séparés.

2. Un candidat peut saisir cet organisme dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire en ce qui concerne :

- a) le document de référence du réseau ;
- b) les critères contenus dans ce document ;
- c) la procédure de répartition et ses résultats ;
- d) le système de tarification ;
- e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter ;

[...]

3. L'organisme de contrôle veille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre II et non discriminatoires. Les négociations entre les candidats et un gestionnaire de l'infrastructure concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide de l'organisme de contrôle. L'organisme de contrôle intervient immédiatement si les négociations sont susceptibles de contrevenir aux dispositions de la présente directive.

4. L'organisme de contrôle est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, aux candidats et à toute autre partie intéressée dans l'État membre concerné ; ces informations sont fournies sans tarder.

5. L'organisme de contrôle est obligé de se prononcer sur toute plainte et adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation dans un délai maximum de deux mois suivant la réception de toutes les informations.

Nonobstant le paragraphe 6, les décisions prises par l'organisme de contrôle sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, l'organisme de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par l'organisme de contrôle.

6. Les États membres adoptent les mesures nécessaires pour que les décisions prises par l'organisme de contrôle soient soumises à un contrôle juridictionnel. »

¹⁴ Conformément à l'annexe I de la directive 2001/14, à laquelle renvoie l'article 3, paragraphe 2, de cette dernière, le document de référence du réseau comporte, entre autres, les informations suivantes :

« [...]

2. Un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs. Ce chapitre contient des précisions appropriées concernant le système de tarification ainsi que des informations suffisantes sur les redevances applicables aux services énumérés à l'annexe II qui sont offerts par un seul fournisseur. Il

décrit en détail la méthode, la réglementation et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour appliquer l'article 7, paragraphes 4 et 5, ainsi que les articles 8 et 9. Il contient des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues.

[...] »

Le droit allemand

L'AEG

15 L'article 14, paragraphes 4 à 6, de l'Allgemeines Eisenbahngesetz (loi générale sur les chemins de fer), du 27 décembre 1993 (BGBl. 1993 I, p. 2378), dans sa version en vigueur à la date des faits en cause au principal, dispose :

« (4) Les gestionnaires de voies ferrées fixent leurs redevances conformément à un règlement adopté en vertu de l'article 26, paragraphe 1, points 6 et 7, de manière à compenser l'ensemble des coûts encourus pour la fourniture des prestations obligatoires, au sens du paragraphe 1, première phrase, tout en s'assurant une rentabilité conforme au taux du marché. Dans ce contexte, ils peuvent fixer et recouvrer des majorations directement liées à l'exploitation ferroviaire, et peuvent établir une distinction selon qu'il s'agit de services de transport ferroviaire de voyageurs à longue distance, de services de transport ferroviaire de voyageurs à courte distance, ou de services de transport de marchandises, et en fonction du segment de marché à l'intérieur de chacun de ces types de services, et la compétitivité, en particulier dans le domaine du transport international ferroviaire de marchandises, doit être assurée. Cependant, dans le cas évoqué dans la deuxième phrase ci-dessus, la tarification ne doit pas dépasser, concernant un segment de marché, les coûts du transport ferroviaire directement encourus, auxquels s'ajoute une rentabilité conforme au taux du marché. En vertu de l'article 26, paragraphe 1, points 6 et 7,

1. des exceptions aux modes de calcul de la redevance en fonction de la première phrase peuvent être admises, si l'obligation de couverture des coûts est respectée par ailleurs, ou
2. l'organisme de contrôle peut, par des dispositions générales adoptées en accord avec la Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Agence fédérale de régulation de l'électricité, du gaz, de la télécommunication, de la poste et des chemins de fer), organisme de réglementation, exempter tous les gestionnaires de voies de chemin de fer du respect des exigences de la première phrase.

(5) Les entreprises gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire fixent leur redevance d'accès aux installations, y compris aux services afférents, de manière à ne pas porter une atteinte abusive à la compétitivité des titulaires d'une autorisation d'accès. Une atteinte abusive est en particulier constatée si :

1. le gestionnaire exige des redevances qui dépassent de manière inappropriée des coûts encourus pour la fourniture des services mentionnés dans la première phrase, ou
2. certains titulaires d'une autorisation d'accès sont favorisés par rapport à d'autres titulaires d'une autorisation d'accès, sans que cela s'appuie sur un motif justifié.

(6) Les modalités d'accès, en particulier en ce qui concerne la date, l'heure et la durée d'utilisation ainsi que la redevance due et les autres conditions d'utilisation, y compris les dispositions relatives à la sécurité de l'exploitation, sont convenues entre les titulaires de l'autorisation d'accès et les entreprises gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, conformément aux dispositions du règlement visé au paragraphe 1. »

16 L'article 14b, paragraphe 1, de l'AEG, dans sa version en vigueur à la date des faits en cause au principal, prévoit :

« L'organisme de réglementation est tenu de veiller au respect des dispositions de la réglementation ferroviaire régissant l'accès à l'infrastructure ferroviaire, en particulier en ce qui concerne :

1. la fixation de l'horaire de service, en particulier en ce qui concerne les décisions relatives à la répartition des sillons dans l'horaire de service, y compris les prestations obligatoires ;
2. les autres décisions concernant la répartition des sillons, y compris les prestations obligatoires ;
3. l'accès aux installations de services, y compris aux services afférents ;
4. les conditions d'utilisation, les principes de tarification et le montant de la redevance. »

17 L'article 14c de l'AEG, dans sa version en vigueur à la date des faits en cause au principal, dispose :

« (1) L'organisme de réglementation peut, dans l'exercice de ses missions vis-à-vis des entreprises publiques gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, adopter les mesures nécessaires pour mettre fin aux infractions constatées ou pour prévenir des infractions futures contre les dispositions de la réglementation ferroviaire concernant l'accès aux infrastructures ferroviaires.

(2) Les titulaires d'une autorisation d'accès, les entreprises publiques gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire et les personnes agissant pour leur compte sont tenus, pour permettre à l'organisme de réglementation et à ses agents de mener à bien leur mission, de les autoriser :

1. à pénétrer dans les locaux et les installations d'exploitation aux heures normales d'ouverture et de service, et
2. à consulter les livres, documents commerciaux, bases de données et autres documents, et de les mettre à disposition sur un support de données approprié.

(3) Les titulaires d'une autorisation d'accès, les entreprises publiques gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire et les personnes agissant pour leur compte s'engagent, pour permettre à l'organisme de réglementation et à ses agents de mener à bien leur mission, à :

1. leur fournir les informations nécessaires ;
2. leur communiquer les éléments nécessaires ;
3. leur apporter l'assistance nécessaire.

Tel est notamment le cas en ce qui concerne les négociations en cours ou clôturées concernant le montant des redevances d'utilisation des infrastructures et des autres redevances. Ils fournissent des informations véridiques et de bonne foi. Les personnes tenues de communiquer des informations peuvent refuser de divulguer des informations qui les exposeraient, ou exposeraient les personnes mentionnées à l'article 383, paragraphe 1, points 1 à 3, du code de procédure civile, à un risque de poursuites pénales ou pour contravention.

(4) L'organisme de réglementation peut exécuter sa décision en vertu de cette loi selon les dispositions régissant l'exécution des mesures administratives. L'astreinte est fixée à un montant maximal de 500 000 euros. »

18 L'article 14d de l'AEG, dans sa version en vigueur à la date des faits en cause au principal, énonce :

« (1) Les entreprises publiques gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire informent l'organisme de réglementation concernant :

1. la décision envisagée concernant la répartition des sillons dans l'horaire de service, y compris les prestations obligatoires, dans la mesure où des demandes doivent être rejetées ;
2. la décision envisagée concernant la répartition des sillons, y compris les prestations obligatoires, en dehors de l'élaboration de l'horaire de service, dans la mesure où des demandes doivent être rejetées ;
3. la décision envisagée concernant l'accès aux installations de services, y compris les prestations afférentes, dans la mesure où des demandes doivent être rejetées ;
4. la décision envisagée concernant la conclusion d'un accord-cadre ;
5. la décision envisagée de demander au titulaire d'une autorisation d'accès de proposer un tarif supérieur au tarif qui devrait être appliqué sur la base des conditions d'utilisation du réseau ferroviaire ;
6. le remaniement ou la modification envisagés des conditions d'utilisation du réseau ferré ou des conditions d'utilisation des installations de services, y compris les principes de tarification et le montant de la redevance.

Les décisions envisagées au sens des points 1 à 5 de la première phrase doivent être motivées. Les gestionnaires de voies de chemin de fer doivent en outre établir que leur tarification est conforme aux dispositions de l'article 14, paragraphe 4. »

19 L'article 14e de l'AEG , dans sa version en vigueur à la date des faits en cause au principal, prévoit :

« (1) Après la réception d'une communication, au sens de l'article 14d, l'organisme de réglementation peut s'opposer [...] :

1. un projet de décision conformément à l'article 14d, première phrase, points 1, 3 et 5, dans un délai de 10 jours ouvrables,
2. à un projet de décision conformément à l'article 14d, première phrase, point 2, dans un délai d'un jour ouvrable,
3. à un projet de décision conformément à l'article 14d, première phrase, point 4, dans un délai de quatre semaines,
4. à un projet de remaniement ou de modification, au sens de l'article 14d, première phrase, point 6, dans un délai de quatre semaines,

dans la mesure où les décisions envisagées violent les dispositions de la réglementation ferroviaire concernant l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

(2) Avant l'expiration du délai fixé :

1. au paragraphe 1, points 1 à 3, la décision envisagée ne peut être efficacement communiquée aux titulaires d'une autorisation d'accès ;
2. au paragraphe 1, point 4, les conditions d'utilisation du réseau ferroviaire ou les conditions d'utilisation des installations de services, ainsi que les principes de tarification et le montant de la redevance ne peuvent entrer en vigueur.

(3) Si l'organisme de réglementation exerce son droit d'opposition :

1. dans le cas visé au paragraphe 1, points 1 à 3, une décision conforme aux instructions de l'organisme de réglementation doit être adoptée ;
2. dans le cas visé au paragraphe 1, point 4, cela fait obstacle à l'entrée en application des conditions d'utilisation du réseau ferré ou des installations de services, y compris des principes de tarification et des redevances.

(4) L'organisme de réglementation peut renoncer en tout ou en partie à la communication prévue à l'article 14d. Il peut limiter cette renonciation à certaines entreprises publiques gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire. Tel est en particulier le cas si cela ne risque pas d'entraîner une distorsion de la concurrence. »

20 L'article 14f de l'AEG dispose :

« (1) L'organisme de réglementation peut contrôler d'office :

1. les conditions d'utilisation du réseau ferré et les conditions d'utilisation des installations de services,
2. les dispositions concernant le montant ou la structure des redevances d'utilisation et autres redevances des entreprises gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire.

L'organisme de réglementation peut, pour l'avenir,

1. contraindre les entreprises gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire à modifier, selon ses indications, les conditions visées dans la première phrase, point 1, ou les règles de tarification visées dans la première phrase, point 2, ou
2. annuler les conditions visées dans la première phrase, point 1, ou les règles de tarification visées dans la première phrase, point 2,

dans la mesure où ces conditions violent les dispositions de la réglementation ferroviaire concernant l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

(2) Faute d'accord concernant l'accès, au sens de l'article 14, paragraphe 6, ou concernant un accord-cadre, au sens de l'article 14a, les décisions de l'entreprise d'infrastructure ferroviaire peuvent être contrôlées par l'organisme de réglementation sur demande ou d'office. Les demandes en ce sens peuvent être formulées par les titulaires d'une autorisation d'accès dont le droit d'accéder à l'infrastructure ferroviaire peut être affecté. Les demandes doivent être présentées dans le délai dans lequel une proposition de conclusion d'un accord peut être acceptée conformément à la première phrase. Le contrôle peut en particulier porter sur :

1. les conditions d'utilisation du réseau ferré et les conditions d'utilisation des installations de services,

2. la procédure de répartition et ses résultats,
3. le montant et la structure des redevances d'utilisation et des autres redevances.

L'autorité de réglementation invite les parties à présenter toutes informations utiles dans un délai raisonnable qui ne peut dépasser deux semaines. À compter de l'expiration de ce délai, l'organisme de réglementation se prononce dans un délai de deux mois.

(3) Si, dans le cas visé au paragraphe 2, la décision d'une entreprise d'infrastructure ferroviaire affecte le droit du candidat d'accéder à l'infrastructure ferroviaire,

1. l'organisme de réglementation enjoint à l'entreprise d'infrastructure ferroviaire de modifier la décision ou
2. l'organisme de réglementation fixe lui-même les conditions contractuelles, statue sur la validité du contrat et déclare invalide les contrats ne respectant pas les conditions en question. »

L'EIBV

²¹ L'article 4 de l'Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (règlement relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire), du 3 juin 2005 (BGBl. 2005 I, p. 1566), dans sa version modifiée du 3 juin 2009 (BGBl. 2009 I, p. 1235) (ci-après l'« EIBV »), dispose :

« (1) L'exploitant de réseau ferré est tenu de fixer les conditions d'utilisation (conditions d'utilisation du réseau ferré) applicables à la fourniture des services visés à l'annexe 1, point 1, et :

1. de les publier au journal officiel, ou
2. de les publier sur Internet et d'indiquer au journal officiel l'adresse à laquelle elles peuvent être consultées.

À la demande des titulaires d'une autorisation d'accès, le gestionnaire des réseaux ferrés leur communique, à leur charge, les conditions d'utilisation du réseau ferré.

(2) Les conditions d'utilisation du réseau ferré doivent contenir au moins les indications visées à l'annexe 2 et dans les autres dispositions de ce règlement, ainsi que les conditions générales d'utilisation des sillons. La liste des tarifs ne fait pas partie des conditions d'utilisation du réseau ferré.

[...]

(5) Les conditions d'utilisation du réseau ferré doivent être publiées au moins quatre mois avant l'expiration du délai fixé à l'article 8, paragraphe 1, point 2, pour la présentation des demandes d'attribution de sillons dans l'horaire de service. Les conditions d'utilisation du réseau ferré entrent en vigueur à la date d'expiration du délai fixé à l'article 8, paragraphe 1, point 2, pour la présentation des demandes.

(6) Les conditions d'utilisation du réseau ferré s'appliquent de manière égale à tous les demandeurs. Elles sont contraignantes pour toutes les parties prenantes, et sans préjudice des conditions générales qui y sont contenues. [...] »

22 L'article 21 de l'EIBV prévoit :

« (1) L'exploitant du réseau ferré doit aménager ses redevances pour les prestations obligatoires de telle sorte que, par l'établissement d'un système d'amélioration des performances, elles encouragent les entreprises de transport ferroviaire et les exploitants du réseau ferré à réduire les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferré. Les principes de la tarification en fonction des performances s'appliquent à l'ensemble du réseau ferré de l'exploitant du réseau ferré.

(2) La redevance d'utilisation peut inclure une redevance pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation ferroviaire, et il convient d'établir une distinction dans ce contexte en fonction des effets produits sur l'environnement. Cela ne peut pas avoir pour conséquence de modifier le bénéfice global de l'exploitant du réseau ferré.

(3) La redevance d'utilisation peut inclure une redevance au titre de la rareté des capacités d'une section spécifique de l'infrastructure pendant les périodes de saturation.

(4) Si le service de transport entraîne des coûts supplémentaires par rapport à d'autres services de transport, ces coûts ne peuvent être pris en compte que s'agissant de ce service de transport.

(5) Afin d'éviter des variations importantes et disproportionnées, les redevances visées aux paragraphes 2 et 4 et les redevances au titre des prestations obligatoires peuvent être étendues sur des périodes appropriées.

(6) Sauf disposition contraire figurant dans le présent règlement, les redevances doivent être calculées de la même manière pour chaque titulaire d'une autorisation d'accès. Les redevances doivent être réduites si les réseaux ferrés, les systèmes d'aiguillage et de sécurité ou les installations afférentes d'approvisionnement par cathéter de certaines sections ne sont pas dans un état conforme aux dispositions contractuelles.

(7) Les redevances perçues par l'exploitant du réseau ferré doivent être publiées ou communiquées conformément à l'article 4, paragraphe 1, un mois avant le début du délai visé à l'article 8, paragraphe 1, point 2. Elles s'appliquent pendant la totalité de la nouvelle période d'horaire de service. »

Le BGB

23 L'article 315 du Bürgerliches Gesetzbuch (code civil, ci-après le « BGB »), intitulé « Détermination de la prestation par une partie », prévoit, à ses paragraphes 1 et 3 :

« (1) Si la prestation doit être déterminée par l'une des parties contractantes, il y a lieu d'admettre, dans le doute, que cette détermination doit être faite ex aequo et bono.

[...]

(3) Lorsque la détermination doit s'opérer ex aequo et bono, la détermination effectuée ne lie l'autre partie que si elle est conforme à l'équité. Si elle n'est pas conforme à l'équité, elle est effectuée par jugement [...] »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

24 CTL Logistics est une entreprise privée de transport ferroviaire qui utilise l'infrastructure ferroviaire gérée par DB Netz, entreprise publique agréée.

- 25 DB Netz met son infrastructure ferroviaire à la disposition de ses clients à titre onéreux, sur la base de contrats dits « d'utilisation d'infrastructure ». Ces derniers sont des contrats types qui régissent les principes relatifs au rapport contractuel existant entre les entreprises de transport ferroviaire et DB Netz et qui constituent la base des contrats d'utilisation d'infrastructure individuels, conclus pour l'utilisation des sillons. Les stipulations de ces contrats types sont intégrées dans chaque contrat individuel.
- 26 Selon ces contrats d'utilisation d'infrastructure, l'usage du réseau ferroviaire de DB Netz était subordonné au paiement, par CTL Logistics, de prix de sillons calculés sur la base du tarif en vigueur. Ce tarif, dénommé « tarification de prix des sillons » (ci-après la « TPS »), est fixé par DB Netz à l'avance et pour une certaine période, sans la participation des entreprises de transport ferroviaire.
- 27 Les parties au principal sont en désaccord au sujet de certains droits d'annulation et de modification que DB Netz a unilatéralement inclus dans la TPS et qui ont été appliqués lorsque CTL Logistics a souhaité modifier ou annuler une réservation de sillons. Entre l'année 2004 et l'année 2011, CTL Logistics a versé les montants dus au titre de la TPS, puis a toutefois décidé d'en exiger le remboursement.
- 28 À cette fin, CTL Logistics a, sans s'adresser préalablement à l'organisme de contrôle, saisi le Landgericht Berlin (tribunal régional de Berlin, Allemagne).
- 29 Selon cette société, les droits d'annulation et de modification en question auraient été fixés unilatéralement par DB Netz, de manière injuste. En application de l'article 315 du BGB, la fixation de ces droits par DB Netz serait inopérante et il incomberait aux juges de fixer une redevance dont le montant serait apprécié ex aequo et bono. Le trop-versé de redevance serait dépourvu de cause en droit et devrait faire l'objet d'une répétition.
- 30 La juridiction de renvoi confirme que, selon la jurisprudence des juridictions d'appel et du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne), les juridictions civiles sont effectivement habilitées, dans des affaires telles que l'affaire au principal, à examiner la TPS de la partie défenderesse au regard de son équité et à adopter, le cas échéant, leurs propres décisions, en procédant à une appréciation ex aequo et bono. Selon cette jurisprudence, ni l'AEG ni l'EIBV ne s'opposeraient à l'exercice d'un contrôle au regard du droit civil, fondé sur l'article 315 du BGB, étant donné que la détermination de la redevance pour l'utilisation d'infrastructures ferroviaires offrirait une marge de manœuvre relevant de l'autonomie privée, en dépit des contrôles effectués par l'organisme de réglementation.
- 31 En outre, selon ladite jurisprudence, pour des raisons d'ordre procédural, une application concomitante de l'article 315 du BGB et de la réglementation ferroviaire allemande s'imposerait. Le recours exercé au titre de l'article 315 du BGB entraînerait nécessairement un contrôle du montant de la redevance fixée par l'entreprise gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, une réduction de celui-ci jusqu'au plafond de ce qui ressortit encore à une appréciation en équité, cela avec un effet ex tunc.
- 32 En revanche, la juridiction de renvoi considère que le contrôle fondé sur l'équité, effectué en vertu de l'article 315 du BGB, et l'application concomitante des prescriptions de la directive 2001/14 ne peuvent être admis. Selon elle, une application de cet article 315 assume de facto une fonction de réglementation, qui n'est pas compatible avec le principe du renvoi à un seul organisme de réglementation en vertu de l'article 30, paragraphe 1, première phrase, de ladite directive, et qui ne tient pas suffisamment compte des principes énoncés par cette directive en matière de calcul des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure.

33 Dans ces conditions, le Landgericht Berlin (tribunal régional de Berlin) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

- « 1) Des dispositions du droit européen, en particulier le paragraphe 1, première phrase, le paragraphe 2, le paragraphe 3, le paragraphe 5, premier alinéa, et le paragraphe 6 de l'article 30 de la directive [2001/14], doivent-elles être interprétées comme excluant toute action en remboursement de redevances d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire stipulées ou fixées dans un accord-cadre conclu entre un gestionnaire d'infrastructure et un candidat, si cette action en remboursement n'est pas intentée suivant les procédures prévues devant l'organisme national de réglementation et suivant les procédures judiciaires correspondantes qui ont contrôlé ces décisions de l'organisme de réglementation ?
- 2) Des dispositions du droit européen, en particulier le paragraphe 1, première phrase, le paragraphe 2, le paragraphe 3, le paragraphe 5, premier alinéa, et le paragraphe 6 de l'article 30 de la directive [2001/14], doivent-elles être interprétées comme excluant toute action en remboursement de redevances d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire stipulées ou fixées dans un accord-cadre conclu entre un gestionnaire d'infrastructure et un candidat, si l'organisme national de réglementation n'a pas été auparavant saisi de la question des redevances d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire ?
- 3) Le contrôle du caractère équitable de redevances d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire exercé par le juge civil sur le fondement d'une règle nationale de droit civil qui permet à des tribunaux de contrôler l'équité d'une prestation unilatéralement déterminée par une partie et, le cas échéant, de déterminer la prestation d'office ex aequo et bono est-il compatible avec les prescriptions du droit de l'Union imposant au gestionnaire d'infrastructure certaines règles générales pour calculer la redevance, dont l'obligation de couverture des coûts (article 6, paragraphe 1, de la directive [2001/14]) ou le respect de critères tenant à la capacité d'acceptation par le marché (article 8, paragraphe 1, de la directive [2001/14]) ?
- 4) En cas de réponse affirmative à la troisième question, le juge civil doit-il, dans le cadre de l'exercice de son pouvoir discrétionnaire, tenir compte de critères établis dans la directive [2001/14] pour fixer la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et, si oui, lesquels ?
- 5) La vérification par une juridiction civile de l'équité de redevances sur le fondement de la norme nationale visée dans la troisième question est-elle compatible avec le droit européen lorsque les juridictions civiles fixent la redevance en s'écartant des principes généraux et des montants pratiqués en matière de redevances par le gestionnaire des voies ferrées, malgré le fait que ce gestionnaire est tenu par le droit de l'Union d'appliquer un traitement exempt de discrimination à toute entité autorisée à accéder à l'infrastructure (article 4, paragraphe 5, de la directive [2001/14]) ?
- 6) Le contrôle par le juge civil du caractère équitable de redevances d'un gestionnaire d'infrastructure est-il compatible avec le droit de l'Union si l'on considère que ce droit postule la compétence de l'organisme de réglementation pour trancher les différences de vues entre le gestionnaire de l'infrastructure et les titulaires d'une autorisation d'accès sur les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ou sur le montant ou la structure de ces redevances, qui doivent ou devraient être payées par le titulaire d'une autorisation d'accès (article 30, paragraphe 5, troisième alinéa, de la directive [2001/14]), et que, par suite du nombre potentiellement élevé de litiges portés devant diverses juridictions civiles, l'organisme de réglementation ne pourrait plus garantir l'application uniforme de la réglementation sur les chemins de fer (article 30, paragraphe 3, de la directive [2001/14]) ?

- 7) Est-il compatible avec le droit de l'Union, en particulier avec l'article 4, paragraphe 1, de la directive [2001/14], que des dispositions nationales exigent que toutes les redevances des gestionnaires d'infrastructure pour l'utilisation d'infrastructures ferroviaires soient calculées exclusivement suivant une méthode basée sur les coûts directs ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur les première, deuxième, cinquième et sixième questions

- 34 Par ses première, deuxième, cinquième et sixième questions, qu'il convient d'examiner conjointement, la juridiction de renvoi demande, en substance, si les dispositions de la directive 2001/14, notamment l'article 4, paragraphe 5, et l'article 30, paragraphes 1, 3, 5 et 6, de celle-ci, doivent être interprétées en ce sens qu'elles s'opposent à l'application d'une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, prévoyant un contrôle du caractère équitable des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, au cas par cas, par les juridictions ordinaires, et la possibilité, le cas échéant, de modifier le montant de ces redevances, indépendamment de la surveillance exercée par l'organisme de contrôle prévu à l'article 30 de cette directive.
- 35 À titre liminaire, afin de répondre à cette question, il convient de rappeler les objectifs poursuivis par la directive 2001/14 ainsi que les principes et les exigences matérielles ainsi que formelles fixés par celle-ci en matière de redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Les objectifs poursuivis par la directive 2001/14

- 36 Parmi les objectifs poursuivis par la directive 2001/14, figure, notamment, celui consistant à assurer un accès non discriminatoire à l'infrastructure, ainsi qu'il est exposé, notamment, aux considérants 5 et 11 de cette directive (voir, en ce sens, arrêts du 28 février 2013, Commission/Hongrie, C-473/10, EU:C:2013:113, point 47, et du 18 avril 2013, Commission/France, C-625/10, EU:C:2013:243, point 49).
- 37 En outre, la directive 2001/14 poursuit l'objectif de garantir une concurrence équitable. Le considérant 16 de cette directive énonce, à cet égard, que les systèmes de tarification et de répartition des capacités devraient permettre une concurrence équitable dans la fourniture de services ferroviaires.
- 38 Le système de tarification mis en place par la directive 2001/14 en tant qu'instrument de gestion sert également à assurer la poursuite d'un autre objectif, à savoir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure (voir, en ce sens, arrêts du 28 février 2013, Commission/Espagne, C-483/10, EU:C:2013:114, point 44, et du 28 février 2013, Commission/Allemagne, C-556/10, EU:C:2013:116, point 82).
- 39 Par ailleurs, en vertu du considérant 12 de ladite directive, afin de réaliser l'objectif consistant à assurer une utilisation efficace de l'infrastructure ferroviaire, il est opportun que lesdits systèmes incitent les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire à optimiser l'utilisation de leur infrastructure dans le cadre défini par les États membres (voir, en ce sens, arrêt du 28 février 2013, Commission/Allemagne, C-556/10, EU:C:2013:116, point 82).
- 40 En vue de la réalisation de ce même objectif, il est souhaitable, selon le considérant 20 de la directive 2001/14, de laisser une certaine marge de manœuvre aux gestionnaires d'infrastructure (voir, en ce sens, arrêts du 28 février 2013, Commission/Espagne, C-483/10, EU:C:2013:114, point 44, et du 28 février 2013, Commission/Allemagne, C-556/10, EU:C:2013:116, point 82).

- 41 De même, le considérant 34 de cette directive énonce que les investissements dans l'infrastructure ferroviaire sont souhaitables et que les systèmes de tarification doivent prévoir des mesures d'incitation pour que les gestionnaires de l'infrastructure réalisent les investissements appropriés lorsque ceux-ci sont économiquement avantageux. Or, les gestionnaires ne sauraient être incités à investir dans l'infrastructure s'ils ne disposent pas d'une certaine marge de manœuvre dans le cadre du système de tarification (arrêt du 28 février 2013, Commission/Espagne, C-483/10, EU:C:2013:114, point 45).
- 42 Enfin, l'infrastructure ferroviaire étant un monopole, le considérant 40 de ladite directive énonce qu'il est, dès lors, nécessaire d'inciter, par des mesures d'encouragement, les gestionnaires de l'infrastructure à réduire les coûts et à gérer leur infrastructure de manière efficace.
- 43 Une telle gestion efficace ainsi que l'utilisation équitable et non discriminatoire de l'infrastructure ferroviaire exigent, selon le considérant 46 de la même directive, la mise en place d'un organisme de réglementation, chargé de surveiller l'application des règles pertinentes applicables du droit de l'Union et d'agir comme organisme de recours, nonobstant la possibilité d'un contrôle juridictionnel.

Les principes matériels énoncés dans la directive 2001/14

- 44 Conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 1, second alinéa, de la directive 2001/14, pour permettre au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire la commercialisation et l'utilisation effective et optimale de celle-ci, les États membres veillent à ce que les systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire respectent les principes énoncés dans cette directive.
- 45 À cet égard, la condition préalable à l'instauration d'une concurrence équitable dans le secteur de la fourniture de services ferroviaires étant l'égalité de traitement des entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure doit s'assurer, en vertu de l'article 4, paragraphe 5, de ladite directive, que le système de tarification est appliqué de telle manière que les différentes entreprises ferroviaires effectuant des prestations de services de nature semblable sur une partie similaire du marché soient soumises à des redevances équivalentes et non discriminatoires et que les redevances effectivement appliquées soient conformes aux règles définies dans le document de référence du réseau ferré.
- 46 Il convient de rappeler que cette disposition met en œuvre le principe énoncé au considérant 11 de la même directive, selon lequel les systèmes de tarification et de répartition des capacités doivent assurer à toutes les entreprises un accès égal et non discriminatoire et répondre, dans la mesure du possible, aux besoins de tous les utilisateurs et de tous les types de trafic, et ce de manière équitable et non discriminatoire.
- 47 Ce principe, qui résulte du considérant 11 et de l'article 9, paragraphe 5, de la directive 2001/14 prévoyant que des systèmes de réduction similaires s'appliquent aux services similaires, constitue, par conséquent, le critère central de détermination et de recouvrement de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure.
- 48 Afin de garantir l'objectif ainsi poursuivi et dans un souci de transparence, l'article 3 de la directive 2001/14, qui reprend le contenu du considérant 5 de celle-ci, impose au gestionnaire de l'infrastructure d'établir et de publier un document de référence du réseau indiquant, notamment, conformément à l'annexe I de la directive 2001/14, les principes et les niveaux de tarification.
- 49 Également dans le contexte de la fixation et de la perception des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, l'article 4, paragraphe 1, second alinéa, de la directive 2001/14 prévoit que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure et son recouvrement incombent aux gestionnaires de l'infrastructure, qui sont tenus de veiller à l'application de principes uniformes,

comme le prévoit notamment l'article 4, paragraphes 4 et 5, de ladite directive (voir, en ce sens, arrêts du 28 février 2013, *Commission/Allemagne*, C-556/10, EU:C:2013:116, point 84, et du 3 octobre 2013, *Commission/Italie*, C-369/11, EU:C:2013:636, point 41).

- 50 Dès lors, les gestionnaires de l'infrastructure, qui sont tenus de déterminer et de percevoir les redevances de manière non discriminatoire, doivent non seulement appliquer les conditions d'utilisation du réseau ferré de manière égale à tous les utilisateurs de ce réseau, mais également veiller à ce que les redevances effectivement perçues correspondent à ces conditions.
- 51 Le principe de non-discrimination établi par la directive 2001/14, qui vient d'être exposé, est le corollaire de la marge d'appréciation conférée par cette directive pour la fixation et la perception des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Outre le pouvoir d'appréciation conféré aux États membres pour transposer et appliquer les dispositions des articles 7 et suivants de la directive 2001/14, l'article 4, paragraphe 1, second alinéa, de celle-ci prévoit, à cet égard, que le calcul de la redevance incombe au gestionnaire de l'infrastructure, auquel un certain pouvoir d'appréciation propre est, par conséquent, reconnu.
- 52 Dans ce contexte, conformément à l'article 12 de la directive 2001/14, dans le cas où ledit gestionnaire, qui n'est pas tenu de percevoir des droits d'annulation, a néanmoins décidé de prélever ceux-ci, ces droits encouragent une utilisation efficace des capacités, sous réserve qu'ils soient appropriés et établis en conformité avec le principe énoncé à l'article 1^{er}, paragraphe 1, second alinéa, de ladite directive.
- 53 Le libellé du considérant 7 de la directive 2001/14 va dans le même sens en énonçant que l'encouragement à une utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire entraînera une réduction des coûts de transport pesant sur la société.
- 54 Enfin, il convient de relever que, selon le considérant 35 de cette directive, un système de tarification émet des signaux économiques pour les utilisateurs, et qu'il est important que ces signaux soient cohérents et incitent les utilisateurs à prendre des décisions rationnelles. Il en résulte que ces incitations ne peuvent avoir l'effet envisagé que si le gestionnaire de l'infrastructure dispose effectivement de la possibilité d'adapter son comportement commercial aux conditions du marché. Par conséquent, la directive 2001/14 reconnaît un certain pouvoir d'appréciation au gestionnaire de l'infrastructure, afin qu'il réalise les objectifs poursuivis par cette directive. La prise en compte de ces objectifs se traduit dans la fixation et le contrôle uniformes de tous les types de redevances, notamment des droits perçus au titre des capacités demandées, mais non utilisées.

Les principes procéduraux énoncés dans la directive 2001/14

- 55 En ce qui concerne l'organisme de contrôle, le considérant 46 de la directive 2001/14 dispose que la gestion efficace et l'utilisation équitable et non discriminatoire de l'infrastructure ferroviaire exigent la mise en place d'un organisme de réglementation, chargé de surveiller l'application de ces règles du droit de l'Union et d'agir comme organisme de recours, nonobstant la possibilité d'un contrôle juridictionnel.
- 56 Dès lors, conformément à l'article 30, paragraphe 1, de cette directive, les États membres sont tenus d'instituer un tel organisme, qui peut, en vertu de l'article 30, paragraphe 2, de ladite directive, être saisi par un candidat qui s'estime être « victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice ». Le recours introduit à cet égard vise notamment, selon cette dernière disposition, les décisions du gestionnaire de l'infrastructure relatives au système de tarification ou au niveau ou à la structure des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure que le candidat est ou pourrait être tenu d'acquiescer, l'organisme de contrôle étant obligé, en vertu de l'article 30, paragraphe 5, de la directive 2001/14, de se prononcer sur toute plainte et d'adopter les mesures nécessaires, afin de remédier à la situation dans un délai maximal de deux mois.

- 57 Il s'ensuit que, outre l'appréciation de redevances applicables dans un cas particulier, cet organisme est tenu de veiller à ce que l'intégralité des redevances, en tant qu'elles constituent le système de tarification, soient conformes aux dispositions de ladite directive.
- 58 La surveillance centralisée exercée par l'organisme de contrôle, qui veille au caractère non discriminatoire des redevances, correspond, par conséquent, au principe selon lequel la fixation centralisée desdites redevances est effectuée par le gestionnaire, dans le respect du principe de non-discrimination.
- 59 C'est dans cette perspective que s'inscrivent les dispositions relatives aux effets des décisions adoptées par l'organisme de contrôle ainsi qu'à la portée des contrôles effectués par celui-ci.
- 60 En ce sens, en vertu de l'article 30, paragraphe 3, première phrase, de la directive 2001/14, l'organisme de contrôle veille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre II de cette directive et non discriminatoires. Par ailleurs, l'article 30, paragraphe 3, deuxième phrase, de ladite directive prévoit que les négociations entre les candidats et le gestionnaire de l'infrastructure concernant le niveau des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide de l'organisme de contrôle, lequel intervient immédiatement dans le cas où les négociations sont susceptibles de contrevenir aux dispositions de la même directive.
- 61 En vertu de l'article 30, paragraphe 5, deuxième alinéa, de la directive 2001/14, les décisions prises par l'organisme de contrôle sont contraignantes pour toutes les parties, lesdites décisions ayant ainsi un effet erga omnes.
- 62 Conformément à l'article 30, paragraphe 6, de la directive 2001/14, un contrôle juridictionnel de ces décisions doit être instauré.
- 63 C'est à la lumière de ces principes qu'il convient de répondre aux première, deuxième, cinquième et sixième questions posées par la juridiction de renvoi, telles qu'elles ont été reformulées au point 34 du présent arrêt.

Les dispositions de l'article 315 du BGB, telles qu'interprétées par la juridiction de renvoi

- 64 En ce qui concerne l'article 315 du BGB, il ressort de la demande de décision préjudicielle que cette disposition du droit civil allemand prévoit que, lorsqu'une disposition légale ou une stipulation contractuelle accordent à une partie, telle qu'un gestionnaire d'infrastructures, le droit de déterminer unilatéralement la prestation contractuellement due, ce droit doit cependant être exercé, en cas de doute, conformément à l'équité. Le respect de l'équité pourrait être vérifié par les tribunaux civils qui, lorsqu'ils constatent le caractère inéquitable de la détermination de la prestation, lui substitueraient une décision judiciaire équitable, adoptée de manière discrétionnaire. L'objectif de l'article 315 du BGB serait, dès lors, de corriger le caractère excessif ou disproportionné, dans des cas particuliers, de la prestation par rapport à l'objet du contrat.
- 65 La juridiction de renvoi constate, en outre, que, selon la jurisprudence des juridictions civiles allemandes, les stipulations des contrats d'utilisation des infrastructures de DB Netz faisant référence au système de tarification des sillons prévoient, d'une part, un droit de déterminer la prestation d'origine contractuelle et, d'autre part, que l'obligation réglementaire d'établir des listes de tarifs traduit un droit de déterminer la prestation d'origine légale. Ces juridictions en auraient déduit qu'elles étaient compétentes pour contrôler les redevances, en application de l'article 315, paragraphe 3, du BGB, et pour adopter, le cas échéant, leurs propres décisions, après une appréciation effectuée ex aequo et bono.

- 66 Selon la juridiction de renvoi, les juridictions allemandes interprètent la réglementation ferroviaire allemande, à savoir les dispositions de l'AEG et de l'EIBV, qui transpose la directive 2001/14, en ce sens qu'elle ne s'oppose pas à l'application d'un contrôle au regard du droit civil, fondé sur l'article 315 du BGB. Un tel contrôle ne serait pas exclu étant donné que, en vertu du principe de l'autonomie privée, le gestionnaire de l'infrastructure disposerait d'une marge de manœuvre lors de la détermination de la redevance pour l'utilisation d'infrastructures ferroviaires, en dépit des contrôles de l'organisme de réglementation.
- 67 Selon cette jurisprudence, des raisons d'ordre procédural justifieraient également l'application concomitante de l'article 315 du BGB et de la réglementation ferroviaire allemande. Un recours introduit au titre de cet article et tendant à ce qu'une redevance d'un montant équitable soit fixée par un tribunal serait ouvert à l'entreprise de transport ferroviaire, sans conditions particulières. Un tel recours entraînerait nécessairement un contrôle de la redevance fixée par le gestionnaire de l'infrastructure et, le cas échéant, une réduction de son montant au titre d'une appréciation en équité, et cela avec effet *ex tunc*, alors qu'un tel effet serait incertain en ce qui concerne les décisions prises par l'organisme de réglementation.
- 68 Enfin, selon ladite jurisprudence, l'article 315 du BGB pourrait être appliqué même lorsque les redevances sont fixées sous forme de tarif général, étant donné que le rapport juridique existant entre l'entreprise gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise de transport ferroviaire est régi, au regard du droit civil, par l'article 14, paragraphe 6, de l'AEG.

Réponse de la Cour

- 69 À titre liminaire, il y a lieu de rappeler qu'il ressort du dossier dont dispose la Cour que le contrôle fondé sur l'équité, exercé par les juridictions civiles nationales en vertu de l'article 315, paragraphe 3, du BGB, constitue un instrument général du droit civil, plus précisément du droit des contrats, sans rapport concret avec le contrôle des redevances perçues par les gestionnaires d'infrastructures, prévu par la directive 2001/14. Cette disposition tend, par conséquent, à établir un rapport équitable, dans chaque cas d'espèce.
- 70 Or, il y a lieu de constater, en premier lieu, que l'appréciation en équité dans chaque cas particulier s'oppose au principe de non-discrimination consacré à l'article 4, paragraphe 5, et au considérant 11 de la directive 2001/14, ainsi qu'il a été exposé aux points 45 à 54 du présent arrêt.
- 71 Il ressort, à cet égard, du dossier que la jurisprudence des juridictions civiles allemandes part du principe que l'article 315 du BGB a un « champ d'application autonome », parallèle à celui de la réglementation ferroviaire et qu'il conviendrait, par conséquent, de contrôler si, dans le cadre de la marge de manœuvre qui lui est reconnue par la réglementation nationale en matière de détermination des tarifs, le gestionnaire de l'infrastructure a également pris en considération, de manière appropriée, les intérêts de l'entreprise de transport ferroviaire requérante, qui vont au-delà du respect du caractère non discriminatoire des conditions d'accès au réseau.
- 72 Or, il suffit de constater, à cet égard, que cette jurisprudence conduit à appliquer des critères d'appréciation matériels relatifs à l'équivalence entre les prestations, lesquels ne sont pas prévus par les dispositions pertinentes de la directive 2001/14.
- 73 Ces critères, appliqués dans le cadre du contrôle fondé sur l'équité, effectué par le juge civil en vertu de l'article 315 du BGB, menacent ainsi la réalisation des objectifs poursuivis par la directive 2001/14, dès lors qu'il n'existe pas de critères unifiés reconnus par ladite jurisprudence, ceux-ci étant appliqués au cas par cas, au regard de l'objet du contrat et de l'intérêt des parties au litige.

- 74 En insistant exclusivement sur la rationalité économique du contrat individuel, l'application de l'article 315 du BGB méconnaît le fait que seule une détermination des redevances fondées sur des critères uniformes peut garantir que la politique en matière de redevances soit appliquée de la même manière à toutes les entreprises ferroviaires.
- 75 L'appréciation de l'équité effectuée en vertu de l'article 315 du BGB dans le cadre d'un contrat, d'une part, et la réglementation ferroviaire telle qu'elle résulte de la directive 2001/14, d'autre part, se rapportent à des considérations différentes, qui, en cas d'application à un seul et même contrat, peuvent conduire à des résultats contradictoires.
- 76 Dès lors, l'application du principe d'équité par les juridictions allemandes est en contradiction avec les principes énoncés par la directive 2001/14, notamment avec le principe d'égalité de traitement des entreprises de transport ferroviaire.
- 77 En deuxième lieu, il convient de rappeler que, en vertu de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2001/14, les États membres doivent mettre en place un cadre pour la tarification. Ils peuvent également établir des règles de tarification spécifiques, tout en respectant l'indépendance de gestion du gestionnaire de l'infrastructure. Conformément à cette disposition, il incombe à ce dernier, d'une part, de déterminer la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure et, d'autre part, de procéder à son recouvrement (voir, notamment, arrêts du 28 février 2013, Commission/Espagne, C-483/10, EU:C:2013:114, point 39, et du 3 octobre 2013, Commission/Italie, C-369/11, EU:C:2013:636, point 41).
- 78 Cette disposition établit ainsi une répartition des compétences entre les États membres et le gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les systèmes de tarification. En effet, il revient aux États membres d'établir un cadre pour la tarification, tandis que la détermination de la redevance et son recouvrement incombent, en principe, au gestionnaire de l'infrastructure (arrêts du 28 février 2013, Commission/Espagne, C-483/10, EU:C:2013:114, point 41 ; du 11 juillet 2013, Commission/République tchèque, C-545/10, EU:C:2013:509, point 34, et du 3 octobre 2013, Commission/Italie, C-369/11, EU:C:2013:636, point 42).
- 79 Afin que soit garanti l'objectif consistant à assurer l'indépendance de gestion du gestionnaire de l'infrastructure, celui-ci doit disposer, dans le cadre de la tarification tel que défini par les États membres, d'une certaine marge de manœuvre pour la détermination du montant des redevances, afin de lui permettre d'en faire usage en tant qu'instrument de gestion (arrêts du 28 février 2013, Commission/Espagne, C-483/10, EU:C:2013:114, points 44 et 49, ainsi que du 11 juillet 2013, Commission/République tchèque, C-545/10, EU:C:2013:509, point 35).
- 80 Il ressort ainsi du considérant 12 de la directive 2001/14 que les systèmes de tarification et de répartition des capacités doivent inciter les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire à optimiser l'utilisation de l'infrastructure dans le cadre défini par les États membres (arrêt du 28 février 2013, Commission/Espagne, C-483/10, EU:C:2013:114, point 44).
- 81 Or, s'il est vrai que ces gestionnaires peuvent, en principe, calculer le montant de la redevance au moyen d'un système de tarification s'appliquant à toutes les entreprises ferroviaires, ils ne sauraient parvenir à l'optimisation résultant d'un tel système s'ils encourent le risque, à tout moment, de voir une juridiction civile fixer en équité, en application de l'article 315 du BGB, la redevance applicable à la seule entreprise ferroviaire partie à la procédure, la fixation de cette redevance par ladite juridiction restreignant ainsi la marge de manœuvre du gestionnaire de l'infrastructure dans une mesure incompatible avec les objectifs poursuivis par la directive 2001/14 (voir, en ce sens, arrêt du 3 octobre 2013, Commission/Italie, C-369/11, EU:C:2013:636, point 43).

- 82 Il convient de relever, dans ce contexte, que, conformément à ce que prévoit l'article 8, paragraphe 2, de cette directive, afin d'inciter le gestionnaire de l'infrastructure à optimiser l'utilisation de son infrastructure, ce dernier doit être en mesure de fixer ou de maintenir des redevances plus élevées, fondées sur le coût à long terme de certains projets d'investissement spécifiques (arrêt du 28 février 2013, Commission/Allemagne, C-556/10, EU:C:2013:116, point 83).
- 83 Ainsi, il y a lieu de conclure qu'un contrôle des redevances fondé sur le principe d'équité et l'adoption, le cas échéant, d'une décision résultant d'une appréciation *ex aequo et bono*, conformément à l'article 315, paragraphe 3, du BGB, sont contraires aux objectifs poursuivis à l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2001/14.
- 84 En troisième lieu, il convient de constater que l'application de critères d'appréciation matériels sur le fondement de l'article 315 du BGB soit serait incompatible avec les critères d'appréciation prévus, notamment, aux articles 4, 7 et 8 de la directive 2001/14, soit, à supposer que ces exigences soient conformes à celles fixées par cette dernière, conduirait les juridictions civiles à appliquer directement les dispositions de la réglementation ferroviaire et, par conséquent, à empiéter sur les compétences de l'organisme de contrôle.
- 85 À cet égard, il y a lieu de relever que, au principe de fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, lequel est tenu de respecter le principe de non-discrimination, correspond la surveillance exercée par l'organisme de contrôle, lequel, à son tour, est tenu de veiller au respect du caractère non discriminatoire des redevances.
- 86 Ainsi, lorsque les juridictions civiles nationales, saisies de litiges en matière de redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, appliquent, dans le cadre du contrôle fondé sur l'équité prévu à l'article 315 du BGB, les dispositions de la réglementation sectorielle résultant de l'AEG et de l'EIBV pour apprécier les modalités de calcul et le montant des redevances, la réglementation ferroviaire découlant de la directive 2001/14 n'est pas uniquement soumise à l'appréciation de l'organisme de contrôle compétent, puis à la vérification *ex post* effectuée par les juridictions saisies de recours contre les décisions de cet organisme, mais elle est également appliquée et précisée par toute juridiction civile nationale compétente saisie, cela en méconnaissance de la compétence exclusive conférée à l'organisme de contrôle par l'article 30 de la directive 2001/14.
- 87 En conséquence, diverses décisions de juridictions civiles indépendantes, le cas échéant non harmonisées par la jurisprudence des juridictions supérieures, se substitueraient à l'unicité du contrôle effectué par l'organisme compétent, sous réserve, le cas échéant, du contrôle ultérieur réalisé par les juridictions appelées à trancher les recours dirigés contre les décisions de cet organisme, en l'espèce par les tribunaux administratifs, ainsi que le prévoit également l'article 30 de la directive 2001/14. Il en résulte une juxtaposition de deux voies décisionnelles non coordonnées, cela en contradiction manifeste avec l'objectif poursuivi à l'article 30 de la directive 2001/14.
- 88 En quatrième lieu, la juridiction de renvoi souligne, à juste titre, la difficulté pratiquement insurmontable que représenterait une intégration rapide, dans un système non discriminatoire, des différentes décisions juridictionnelles individuelles rendues par les juridictions civiles, quand bien même l'organisme de contrôle s'efforcerait de réagir à la suite de ces décisions.
- 89 Premièrement, il en résulterait, à tout le moins jusqu'à l'intervention d'une juridiction suprême, une discrimination selon que les entreprises ferroviaires ont ou non saisi une juridiction civile et selon la teneur de la décision rendue par celle-ci, cela en violation manifeste du principe de non-discrimination consacré à l'article 4, paragraphe 5, de la directive 2001/14.
- 90 Deuxièmement, il ressort du dossier dont dispose la Cour qu'un contrôle fondé sur l'équité, effectué au titre de l'article 315 du BGB, impliquerait, afin d'éviter un éventuel traitement discriminatoire entre des entreprises ferroviaires, l'adaptation effective d'une redevance par le gestionnaire de l'infrastructure ou

par l'organisme de contrôle et l'application de celle-ci à toutes les autres entreprises ferroviaires en conséquence de l'intervention d'une décision d'une juridiction civile ayant modifié cette redevance à la demande d'une seule entreprise.

- 91 Or, aucune obligation de cette nature ne résulte des dispositions de la directive 2001/14 relatives à l'organisme de contrôle.
- 92 En outre, l'argument selon lequel cette méthode permettrait d'apporter une solution garantissant un traitement non discriminatoire des entreprises ferroviaires repose sur l'hypothèse selon laquelle l'organisme de contrôle devrait se borner à réagir aux décisions individuelles déjà rendues par les juridictions civiles sur le fondement de l'article 315 du BGB. Or, une telle hypothèse est manifestement contraire à la mission conférée à l'organisme de contrôle, telle qu'elle résulte de l'article 30, paragraphes 2 et 5, de la directive 2001/14.
- 93 Enfin, ladite hypothèse porterait atteinte à l'indépendance des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, dès lors que ceux-ci seraient contraints, en réaction à la décision d'une juridiction civile, de faire face à des redevances « équitables » forfaitaires, résultant de l'examen de cas particuliers, cela en contradiction avec la mission qui a été conférée à ces gestionnaires d'infrastructures par la directive 2001/14.
- 94 Dans ce contexte, il convient de constater, en cinquième lieu, que le caractère contraignant, pour toutes les parties concernées, des décisions prises par l'organisme de contrôle, ainsi qu'il résulte de l'article 30, paragraphe 5, deuxième alinéa, de la directive 2001/14, ne serait pas respecté. En effet, il résulte de cette disposition que les décisions de l'organisme de contrôle, le cas échéant soumises au contrôle juridictionnel, produisent des effets juridiques pour toutes les parties concernées du secteur ferroviaire, que ce soient les entreprises de transport ou les gestionnaires d'infrastructures. Il serait contraire à ce principe que les jugements rendus par les juridictions civiles, le cas échéant sur la base des critères fixés par la réglementation relative au calcul des redevances, produisent un effet limité aux seules parties aux litiges portés devant ces juridictions.
- 95 Ainsi, le titulaire d'une autorisation d'accès, qui introduirait un recours contre le gestionnaire de l'infrastructure afin d'obtenir le remboursement d'une partie du montant de la redevance considérée comme inéquitable, obtiendrait nécessairement un avantage par rapport à ses concurrents qui n'ont pas introduit un tel recours. Or, la juridiction civile saisie, à la différence de l'organisme de contrôle, n'aurait pas la possibilité d'étendre le litige à d'autres contrats d'utilisation de l'infrastructure ou de rendre un jugement qui s'appliquerait à l'ensemble du secteur concerné.
- 96 Cette situation remettrait en cause non seulement le principe, résultant de la réglementation relative à l'accès aux infrastructures ferroviaires, selon lequel l'effet des décisions adoptées est contraignant pour toutes les parties concernées, et entraînerait nécessairement une inégalité de traitement entre les titulaires d'une autorisation d'accès, ce que la directive 2001/14 tend précisément à éviter, mais porterait également atteinte à l'objectif consistant à assurer une concurrence équitable dans le secteur de la fourniture de services ferroviaires.
- 97 Partant, le remboursement de redevances en application de dispositions du droit civil ne peut être envisagé que dans l'hypothèse où, conformément aux dispositions du droit national, le caractère illicite de la redevance au regard de la réglementation relative à l'accès aux infrastructures ferroviaires a été préalablement constatée par l'organisme de contrôle ou par une juridiction ayant contrôlé la décision de cet organisme, et dans la mesure où cette demande de remboursement peut faire l'objet d'un recours devant les juridictions civiles nationales plutôt que du recours prévu par cette réglementation.

- 98 En sixième lieu, il ressort du dossier dont dispose la Cour qu'un règlement amiable, dans le cadre d'une procédure civile et, par conséquent, d'une procédure engagée sur le fondement de l'article 315 du BGB, n'est pas exclu. Or, le postulat selon lequel l'article 315 du BGB garde un « champ d'application autonome », parallèlement à la réglementation relative à l'accès aux infrastructures ferroviaires, implique que des négociations en vue d'un règlement amiable puissent avoir lieu sans la participation de l'organisme de contrôle, qui n'est pas partie à une telle procédure.
- 99 Or, cette exclusion de l'organisme de contrôle est en contradiction avec le libellé et la finalité de l'article 30, paragraphe 3, deuxième et troisième phrases, de la directive 2001/14, qui prévoit, d'une part, que les négociations engagées entre les candidats et un gestionnaire de l'infrastructure concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide de l'organisme de contrôle et, d'autre part, que ce dernier doit intervenir immédiatement si ces négociations sont susceptibles de contrevenir aux dispositions de ladite directive.
- 100 En septième lieu, l'application de l'article 315 du BGB à laquelle se livrent les juridictions allemandes n'apparaît pas conciliable avec l'objectif poursuivi par la directive 2001/14, consistant à inciter les gestionnaires à optimiser l'utilisation de leur infrastructure, notamment en vertu de l'article 12, premier alinéa, de ladite directive, qui prévoit la possibilité pour le gestionnaire de l'infrastructure de percevoir un montant au titre des capacités ferroviaires demandées, mais non utilisées. La motivation sur laquelle repose l'application de l'article 315 du BGB, selon laquelle cet article possède « un champ d'application autonome », parallèle au champ d'application de la réglementation relative à l'accès aux infrastructures ferroviaires, devrait conduire à la conclusion que les objectifs spécifiques visés par les dispositions de cette réglementation ne sont pas pris en considération.
- 101 À supposer que l'application de l'article 315 du BGB permette que les objectifs spécifiques poursuivis par la directive 2001/14 soient pris en considération, il existerait un risque manifeste de voir une réduction des redevances décidée au cas par cas se traduire par des différences en ce qui concerne l'effet incitatif obtenu, et d'encourager des entreprises de transport ferroviaire à obtenir, par des actions civiles, des avantages dont ne bénéficient pas d'autres entreprises se trouvant dans une situation similaire.
- 102 Or, cet encouragement est également susceptible de porter atteinte à l'intérêt qu'il y a à contribuer à une utilisation optimale des infrastructures au moyen d'une mesure d'organisation appropriée ou d'une annulation d'une demande de réservation de capacité la plus précoce possible, cela en contradiction avec l'objectif poursuivi à l'article 12, premier alinéa, de la directive 2001/14.
- 103 Il résulte de l'ensemble des considérations qui précèdent que les dispositions de la directive 2001/14, notamment l'article 4, paragraphe 5, et l'article 30, paragraphes 1, 3, 5 et 6, de celle-ci, doivent être interprétées en ce sens qu'elles s'opposent à l'application d'une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, prévoyant un contrôle du caractère équitable des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, au cas par cas, par les juridictions ordinaires, et la possibilité, le cas échéant, de modifier le montant de ces redevances, indépendamment de la surveillance exercée par l'organisme de contrôle prévu à l'article 30 de cette directive.

Sur les troisième, quatrième et septième questions

- 104 Les troisième, quatrième et septième questions ne sont posées que pour le cas où, les première, deuxième, cinquième et sixième questions appelleraient une réponse affirmative.
- 105 Étant donné que la réponse aux première, deuxième, cinquième et sixième questions appelle une réponse négative, il n'y a pas lieu de répondre aux troisième, quatrième et septième questions.

Sur les dépens

¹⁰⁶ La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (cinquième chambre) dit pour droit :

Les dispositions de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 février 2001, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire, telle que modifiée par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2004, notamment l'article 4, paragraphe 5, et l'article 30, paragraphes 1, 3, 5 et 6, de ladite directive, doivent être interprétées en ce sens qu'elles s'opposent à l'application d'une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, prévoyant un contrôle du caractère équitable des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, au cas par cas, par les juridictions ordinaires, et la possibilité, le cas échéant, de modifier le montant de ces redevances, indépendamment de la surveillance exercée par l'organisme de contrôle prévu à l'article 30 de la directive 2001/14, telle que modifiée par la directive 2004/49.

Signatures