



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a patra)

27 octombrie 2022*

„Trimitere preliminară – Transport feroviar – Articolul 102 TFUE – Abuz de poziție dominantă – Directiva 2001/14/CE – Acces la infrastructura feroviară – Articolul 30 – Organism de control feroviar – Controlul tarifelor de utilizare a infrastructurii – Instanțe naționale – Controlul tarifelor în lumina dreptului concurenței – Repartizarea competențelor între autoritatea de reglementare și instanțele naționale”

În cauza C-721/20,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Kammergericht Berlin (Tribunalul Regional Superior din Berlin, Germania), prin decizia din 10 decembrie 2020, primită de Curte la 30 decembrie 2020, în procedura

DB Station & Service AG

împotriva

ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH,

CURTEA (Camera a patra),

compusă din domnul C. Lycourgos, președinte de cameră, doamna L. S. Rossi, domnii J.-C. Bonichot (raportor) și S. Rodin și doamna O. Spineanu-Matei, judecători,

avocat general: doamna T. Ćapeta,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru DB Station & Service AG, de M. Köhler și M. Weitner, Rechtsanwälte;
- pentru ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, de A. R. Schüssler și B. Uhlenhut, Rechtsanwälte;
- pentru Comisia Europeană, de B. Ernst și G. Meessen, în calitate de agenți,

* Limba de procedură: germana.

după ascultarea concluziilor avocatei generale în ședința din 7 aprilie 2022,
pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 102 TFUE și a articolelor 4, 7-12 și 30 din Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare (JO 2001, L 75, p. 29, rectificare în JO 2004, L 220, p. 16, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 66), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 (JO 2007, L 315, p. 44) (denumită în continuare „Directiva 2001/14”).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între DB Station & Service AG (denumită în continuare „DB Station & Service”), pe de o parte, și ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (denumită în continuare „ODEG”), pe de altă parte, în legătură cu cuantumul tarifului care trebuie plătit de cea de a doua întreprindere pentru utilizarea stațiilor exploatare de prima întreprindere.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Directiva 2001/14

- 3 Considerentele (5), (11), (16), (32), (40) și (46) ale Directivei 2001/14 aveau următorul cuprins:
 - „(5) Pentru a asigura transparența și accesul nediscriminatoriu la infrastructura feroviară a tuturor întreprinderilor feroviare, toate informațiile necesare utilizării drepturilor de acces sunt publicate într-un document de referință al rețelei.
 - [...]
 - (11) Sistemele de tarifare și de alocare a capacităților trebuie să permită accesul egal și nediscriminatoriu al tuturor întreprinderilor și să încerce, pe cât posibil, să satisfacă nevoile tuturor utilizatorilor și modurilor de transport într-o manieră corectă și nediscriminatorie.
 - [...]
 - (16) Sistemele de tarifare și de alocare a capacităților trebuie să permită concurența loială în furnizarea serviciilor de transport feroviar.
 - [...]

(32) Este important să se reducă denaturările concurenței, care pot apărea între infrastructurile feroviare ori între diversele moduri de transport, ca urmare a diferențelor importante între principiile de tarifare.

[...]

(40) O infrastructură feroviară reprezintă un monopol natural. De aceea este necesar ca administratorii infrastructurii să fie stimulați pentru a reduce costurile și a-și administra infrastructura în mod eficient.

[...]

(46) Administrarea eficientă și utilizarea echitabilă și nediscriminatorie a infrastructurii feroviare necesită înființarea unui organism de control [a se citi «de reglementare»] care să supravegheze aplicarea prezentelor reguli [a se citi «norme»] comunitare și care să acționeze ca un organism de reglementare [a se citi «de apel»], fără a elimina posibilitatea unui control jurisdicțional.”

4 Articolul 1 alineatul (1) din această directivă prevede:

„Prezenta directivă se referă la principiile și la procedurile ce trebuie aplicate în privința stabilirii și perceperii tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare și în privința alocării capacităților de infrastructură feroviară.

[...]”

5 Articolul 2 din directiva menționată cuprindea definiții. Acesta avea următorul cuprins:

„În înțelesul prezentei directive:

[...]

(b) «solicitant» înseamnă o întreprindere feroviară și/sau un grup internațional de întreprinderi feroviare titulare ale unei licențe și, în statele membre care prevăd o astfel de posibilitate, alte persoane fizice sau juridice sau entități care pentru activități publice sau din interes comercial doresc să obțină capacități de infrastructură [...] în vederea efectuării de servicii de transport feroviar pe teritoriile lor respective;

[...]

(f) «acord-cadru» înseamnă un acord general obligatoriu din punct de vedere juridic, încheiat în baza dreptului public sau privat, care stabilește drepturile și obligațiile unui solicitant și ale administratorului infrastructurii sau organismului de alocare cu privire la capacitățile de infrastructură care trebuie alocate și la tarifarea care se aplică pe o durată care depășește o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație;

[...]

(h) «administratorul infrastructurii» înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special de realizarea și întreținerea infrastructurii feroviare. [...]

[...]

- 6 Articolul 4 din aceeași directivă, intitulat „Stabilirea, calcularea și perceperea tarifelor”, prevede:

„(1) Statele membre stabilesc un cadru de tarifare cu respectarea independenței administrării prevăzute la articolul 4 din [Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (JO 1991, L 237, p. 25, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 86)].

Sub rezerva amintitei condiții de independență a administrării, statele membre stabilesc și regulile specifice de tarifare sau transferă această competență administratorului infrastructurii. Calcularea tarifului pentru utilizarea infrastructurii și perceperea acestuia sunt realizate de administratorul infrastructurii.

[...]

(5) Administratorii infrastructurii se asigură că aplicarea sistemelor de tarifare determină tarife echivalente și nediscriminatorii pentru diferitele întreprinderi feroviare care efectuează prestații de servicii de tip echivalent, în zone de piață similară, și că tarifele aplicate respectă regulile stabilite în documentul de referință al rețelei.

[...]

- 7 Potrivit articolului 5 alineatul (1) din Directiva 2001/14:

„Întreprinderile feroviare au dreptul, în mod nediscriminatoriu, la setul minim de prestații și de acces, prin intermediul rețelei la infrastructurile de servicii prevăzute în anexa II. Furnizarea serviciilor menționate la anexa II alineatul (2) se realizează în mod nediscriminatoriu, iar cererile întreprinderilor feroviare pot fi respinse doar dacă există alte opțiuni viabile în condițiile pieței. [...]

- 8 Articolul 7 din această directivă privea principiile de tarifare și prevedea la alineatul (7):

„Furnizarea serviciilor menționate la anexa II punctul 2 nu face obiectul prezentului articol. Fără să aducă atingere celor menționate mai sus, în stabilirea prețurilor pentru serviciile menționate la anexa II punctul 2 se ține cont de situația concurenței în cadrul transportului feroviar.”

- 9 Potrivit articolului 9 alineatul (1) din directiva menționată:

„Fără să aducă atingere articolelor 81, 82, 86 și 87 [CE] și prin excepție de la articolul 7 alineatul (3) din prezenta directivă, orice reducere acceptată a tarifelor percepute unei întreprinderi feroviare de către administratorul infrastructurii, pentru orice serviciu, respectă criteriile stabilite în prezentul articol.”

- 10 Articolul 17 din aceeași directivă, intitulat „Acordurile-cadru”, prevedea la alineatul (1):

„Fără să aducă atingere articolelor 81, 82 și 86 [CE], se poate încheia un acord-cadru cu un solicitant. Un astfel de acord-cadru precizează caracteristicile capacităților de infrastructură cerute de solicitant și oferite solicitantului pe o perioadă de timp care depășește valabilitatea unui grafic de circulație. Acordul-cadru nu va specifica trasa în mod detaliat, dar trebuie realizat astfel încât să urmărească să răspundă nevoilor comerciale ale solicitantului. [...]

11 Articolul 24 alineatul (2) din Directiva 2001/14 prevede:

„În situația în care există alte rute alternative potrivite, după consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii poate desemna o anumită infrastructură pentru a fi utilizată pentru tipurile speciale de trafic. Fără să aducă atingere articolelor 81, 82 și 86 [CE], în situația în care a avut loc o astfel de desemnare, administratorul infrastructurii poate acorda prioritate acestui tip de trafic la alocarea capacităților de infrastructură.”

12 Potrivit articolului 30 din această directivă, intitulat „Organismul de control”:

„(1) Fără să aducă atingere articolului 21 alineatul (6), statele membre înființează câte un organism de control. Acest organism, care poate fi ministerul responsabil cu problemele de transport sau orice alt organism, este independent în ceea ce privește organizarea internă, deciziile financiare, structura juridică și decizională față de orice administrator al infrastructurii, organism de tarifare sau alocare ori solicitant. Mai mult, este independent din punct de vedere funcțional de orice autoritate competentă implicată în atribuirea unui contract de servicii publice. Organismul funcționează conform principiilor evidențiate în prezentul articol, prin care dreptul la o cale de atac și funcțiile de control pot fi acordate unor organisme separate.

(2) Solicitantul are dreptul să sesizeze organismul de control în cazul în care consideră că nu a fost tratat echitabil, a fost discriminat sau a fost nedreptățit în orice fel și, în special, împotriva deciziilor adoptate de către administratorul infrastructurii sau de către întreprinderea feroviară în ceea ce privește:

(a) documentul de referință al rețelei;

[...]

(d) sistemul de tarifare;

(e) nivelul sau structura tarifelor de infrastructură care i se cer sau i se pot cere a fi plătite;

(f) măsuri privind accesul în conformitate cu articolul 10 din [Directiva 91/440, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 (JO 2004, L 164, p. 164, Ediție specială, 07/vol. 14, p. 86)].

(3) Organismul de control se asigură că tarifele stabilite de către administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu capitolul II și sunt nediscriminatorii. Negocierile dintre solicitant și administratorul infrastructurii cu privire la nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii sunt permise numai dacă sunt purtate sub supravegherea organismului de control. Organismul de control intervine dacă negocierile sunt susceptibile să contravină cerințelor prezentei directive.

[...]

(5) Organismul de control este obligat să ia hotărâri în privința plângerilor și să acționeze pentru a remedia situația în termen de maximum două luni de la primirea tuturor informațiilor.

Fără a aduce atingere alineatului (6), o hotărâre a organismului de control este obligatorie pentru toate părțile interesate de aceasta.

[...]

(6) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că hotărârile luate de organismul de control sunt supuse unei reexaminări judiciare.”

- 13 Punctul 2 din anexa II la directiva menționată avea următorul cuprins:

„Accesul pe calea ferată la infrastructurile de servicii și serviciile furnizate cuprinde:

[...]

(c) gările pentru călători, clădirile acestora și celelalte dependențe;

[...]”

Directiva 2012/34/UE

- 14 Articolul 55 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO 2012, L 343, p. 32) prevede:

„Fiecare stat membru înființează un organism național unic de reglementare în sectorul feroviar. Fără a aduce atingere alineatului (2), acest organism este o autoritate autonomă, distinctă din punct de vedere juridic și independentă de orice altă entitate publică sau privată în termeni organizatorici, funcționali, ierarhici și decizionali. În egală măsură, acesta este independent, în ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura juridică și luarea de decizii, de orice administrator de infrastructură, de organismul de tarifare, de organismul de alocare sau de orice solicitant. În plus, organismul trebuie să fie independent din punct de vedere funcțional față de orice autoritate competentă implicată în acordarea unui contract de servicii publice.”

- 15 Articolul 56 din această directivă, intitulat „Funcțiile organismului de reglementare”, prevede:

„(1) Fără a aduce atingere articolului 46 alineatul (6), solicitantul are dreptul să conteste la organismul de reglementare în cazul în care consideră că nu a fost tratat echitabil, a fost discriminat sau a fost nedreptățit în orice fel și, în special, în legătură cu deciziile adoptate de către administratorul infrastructurii sau, după caz, de către întreprinderea feroviară sau de către operatorul unei infrastructuri de servicii în ceea ce privește:

(a) documentul de referință al rețelei în versiunile provizorii și finale ale acestuia;

[...]

(d) sistemul de tarifare;

(e) nivelul sau structura tarifelor de infrastructură care i se cer sau i se pot cere a fi plătite;

[...]

(g) accesul la servicii și tarifarea acestora, în conformitate cu articolul 13.

(2) Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale din domeniul asigurării concurenței pe piața serviciilor feroviare, organismul de reglementare are competența de a monitoriza situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare și, în special, de a controla literele (a)-(g) de la alineatul (1) din proprie inițiativă, în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți. Organismul va verifica în special dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii sau creează puteri discreționare ale administratorului infrastructurii, care ar putea fi utilizate pentru discriminarea unor solicitanți.

[...]

(6) Organismul de reglementare se asigură că tarifele stabilite de către administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu capitolul IV secțiunea 2 și sunt nediscriminatorii. [...]

[...]

(9) Organismul de reglementare analizează toate plângerile și, după caz, solicită informațiile relevante și inițiază consultări cu toate părțile implicate în termen de o lună de la primirea plângerii. Organismul de reglementare este obligat să ia hotărâri în privința plângerilor, să ia măsuri pentru a remedia situația și să informeze părțile cu privire la decizia sa motivată într-o perioadă de timp prestabilită, rezonabilă și, în orice caz, în termen de șase săptămâni de la primirea tuturor informațiilor relevante. Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale din domeniul concurenței în ceea ce privește asigurarea concurenței pe piețele serviciilor feroviare, organismul de reglementare decide, după caz, din proprie inițiativă cu privire la măsurile adecvate de corectare a discriminărilor împotriva solicitanților, a denaturărilor pieței și a altor tendințe nedorite înregistrate pe aceste piețe, în special cu trimitere la alineatul (1) literele (a)-(g).

O hotărâre a organismului de reglementare este obligatorie pentru toate părțile vizate de aceasta și nu este supusă controlului unei alte instanțe administrative. Organismul de reglementare este abilitat să aplice penalități corespunzătoare, inclusiv amenzi.

[...]”

Regulamentul (CE) nr. 1/2003

- 16 Articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind punerea în aplicare a normelor de concurență prevăzute la articolele [101 și 102 TFUE] (JO 2003, L 1, p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 167) are următorul cuprins:

„Atunci când autoritățile de concurență ale statelor membre sau instanțele naționale aplică legislația națională de concurență acordurilor, deciziilor asociațiilor de întreprinderi sau practicilor concertate în sensul articolului [101 alineatul (1) TFUE], care pot afecta comerțul dintre statele membre în sensul acestei dispoziții, ele aplică de asemenea articolul [101 TFUE] acestor acorduri, decizii sau practici concertate. Atunci când autoritățile de concurență ale statelor membre sau instanțele naționale aplică legislația națională de concurență oricărui abuz interzis de articolul [102 TFUE], acestea aplică de asemenea articolul [102 TFUE].”

Dreptul german

- 17 Allgemeines Eisenbahngesetz (Legea generală privind căile ferate), astfel cum a fost modificată prin Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (A treia lege de modificare a normelor de drept feroviar) din 27 aprilie 2005 (BGBl. 2005 I, p. 1138), în versiunea sa aplicabilă până la 1 septembrie 2016 (denumită în continuare „AEG”), prevedea la articolul 14b:

„(1) Organismul de control are ca misiune supravegherea respectării dispozițiilor reglementării din sectorul feroviar care guvernează accesul la infrastructura feroviară, în special în ceea ce privește

[...]

4. condițiile de utilizare, principiile de tarificare și cuantumurile tarifelor.

(2) Aceasta nu aduce atingere misiunilor și competențelor autorităților de concurență prevăzute de [Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (Legea împotriva restricțiilor privind concurența)]. Organismul de control și autoritățile de supraveghere feroviară, precum și autoritățile de concurență și organismele de control competente în temeiul [Telekommunikationsgesetz (Legea privind telecomunicațiile)] și al [Energiewirtschaftsgesetz (Legea privind gestionarea energiei)] fac schimb reciproc de informații care pot prezenta importanță în scopul îndeplinirii misiunilor lor respective. În special, acestea trebuie să se informeze reciproc cu privire la deciziile preconizate, care urmăresc interzicerea unui comportament abuziv sau discriminatoriu din partea întreprinderilor de infrastructură feroviară. Acestea trebuie să își ofere reciproc posibilitatea de a prezenta observații înainte de încheierea procedurii de către autoritatea competentă.”

- 18 Articolul 14d din AEG prevedea:

„Întreprinderile publice de infrastructură feroviară trebuie să informeze organismul de control în ceea ce privește

[...]

6. reformarea sau modificarea preconizată a condițiilor de utilizare a rețelei feroviare și a condițiilor de utilizare a infrastructurilor de servicii, inclusiv a principiilor de tarificare și, respectiv, a cuantumurilor tarifelor prevăzute.”

- 19 Articolul 14e alineatul (1) din această lege prevedea:

„Organismul de control poate, după primirea unei informații prevăzute la articolul 14d, în termen de

[...]

4. patru săptămâni, să se opună reformării sau modificării preconizate, prevăzută la articolul 14d prima teză punctul 6,

în măsura în care deciziile preconizate aduc atingere dispozițiilor reglementării din sectorul feroviar referitoare la accesul la infrastructura feroviară.”

20 Articolul 14f din legea menționată avea următorul cuprins:

„(1) Organismul de control poate verifica din oficiu

[...]

2. dispozițiile privind cuantumul sau structura tarifelor de utilizare a infrastructurii și a altor tarife

ale unei întreprinderi de infrastructură feroviară. Organismul de control poate, cu efect pentru viitor,

1. să oblige întreprinderea de infrastructură feroviară să modifice, potrivit indicațiilor sale, condițiile prevăzute la prima teză punctul 1 sau sistemele de tarifare prevăzute la prima teză punctul 2 sau

2. să declare nevalide condițiile prevăzute la prima teză punctul 1 sau sistemele de tarifare prevăzute la prima teză punctul 2,

în măsura în care acestea aduc atingere dispozițiilor reglementării din sectorul feroviar referitoare la accesul la infrastructura feroviară.

(2) În cazul în care nu se încheie niciun acord privind accesul, prevăzut la articolul 14 alineatul (6), sau privind un acord-cadru, prevăzut la articolul 14a, deciziile întreprinderii de infrastructură feroviară pot fi verificate de organismul de control la cerere sau din oficiu. Sunt abilitați să prezinte o cerere în acest sens titularii unei autorizații de acces al căror drept de acces la infrastructura feroviară poate fi lezat. Cererea trebuie introdusă în termenul stabilit pentru acceptarea propunerii de încheiere a acordurilor menționate la prima teză. Controlul poate privi în special

[...]

3. cuantumul sau structura tarifelor de utilizare a infrastructurii și ale altor tarife.

Organismul de control trebuie să invite părțile să furnizeze toate informațiile relevante într-un termen adecvat ce nu poate depăși două săptămâni. Organismul de control se pronunță cu privire la cerere în termen de două luni de la expirarea termenului respectiv.

(3) Dacă, în situația prevăzută la alineatul (2), decizia unei întreprinderi de infrastructură feroviară lezează dreptul solicitantului de acces la infrastructura feroviară,

1. organismul de control obligă întreprinderea de infrastructură feroviară să modifice decizia sau

2. organismul de control definește condițiile contractuale, se pronunță asupra validității contractului și declară ca fiind inopozabile contractele neconforme.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 21 DB Station & Service, o filială a Deutsche Bahn AG, care este ea însăși operatorul feroviar istoric în Germania, exploatează aproximativ 5 400 de stații feroviare în acest stat membru. Condițiile de utilizare sunt stabilite în contractele-cadru pe care ea le încheie cu întreprinderile feroviare. În temeiul acestora, cuantumul tarifelor este determinat în funcție de un barem stabilit de DB Station & Service.
- 22 ODEG este o întreprindere feroviară care utilizează infrastructura DB Station & Service în cadrul activității sale de transport feroviar de călători pe distanță scurtă. Cele două întreprinderi au încheiat un acord-cadru în acest scop.
- 23 La 1 ianuarie 2005, DB Station & Service a introdus un nou barem de prețuri, denumit SPS 05. Pentru ODEG, acest barem a condus la o creștere a tarifelor de utilizare a infrastructurii, pe care le-a plătit, fără a accepta însă temeinicia acestora, nefiind de acord cu cuantumul lor.
- 24 Prin decizia din 10 decembrie 2009, Bundesnetzagentur (Agenția Federală a Rețelelor, Germania), în calitate de organism de control competent, a declarat SPS 05 nevalid, cu efect de la 1 mai 2010. DB Station & Service a introdus o acțiune împotriva acestei decizii. Prin decizia din 23 martie 2010, Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (Tribunalul Administrativ Superior din Rinul de Nord-Westphalia, Germania) a recunoscut un efect suspensiv acestei acțiuni. Cu toate acestea, la momentul adoptării deciziei de trimitere de către instanța de trimitere în prezenta cauză, această instanță nu se pronunțase încă pe fond.
- 25 Prin mai multe acțiuni introduse la Landgericht Berlin (Tribunalul Regional din Berlin, Germania), ODEG a solicitat rambursarea cuantumului tarifelor plătite între luna noiembrie 2006 și luna decembrie 2010 pe baza SPS 05, în măsura în care acesta depășește cuantumul care ar fi fost datorat în temeiul baremului anterior în vigoare, și anume SPS 99. Aceste acțiuni au fost admise pentru „motive de echitate” în temeiul articolului 315 din Bürgerliches Gesetzbuch (Codul civil german), care permite instanței să restabilească echilibrul contractual atunci când acesta este rupt. DB Station & Service a declarat apel la instanța de trimitere, Kammergericht Berlin (Tribunalul Regional Superior din Berlin, Germania), care a conexas diferitele cauze prin ordonanța din 30 noiembrie 2015.
- 26 Instanța de trimitere arată că, prin decizia din 11 octombrie 2019, Bundesnetzagentur a respins ca inadmisibile căile de atac ale mai multor întreprinderi de transport feroviar având ca obiect obținerea unei examinări ulterioare a legalității tarifelor percepute în temeiul SPS 05. Această decizie face obiectul unei căi de atac care, la momentul adoptării deciziei de trimitere de către instanța de trimitere în prezenta cauză, era încă pendinte la Verwaltungsgericht Köln (Tribunalul Administrativ din Köln, Germania).
- 27 Instanța de trimitere consideră că soluționarea litigiului cu care este sesizată depinde de interpretarea Directivei 2001/14, care ar fi aplicabilă *ratione temporis* și *ratione materiae* acestuia. Mai precis, instanța respectivă ridică problema corelației dintre competența organismelor de control, prevăzute la articolul 30 din această directivă, și competența instanțelor civile naționale atunci când ele trebuie să aplice articolul 102 TFUE.
- 28 Această instanță amintește în această privință că Curtea a statuat, la punctul 103 din Hotărârea din 9 noiembrie 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), că Directiva 2001/14 se opune unui control al caracterului echitabil al tarifelor de utilizare a infrastructurii de la caz la caz de

- către instanțele de drept comun, independent de supravegherea exercitată de organismul de control instituit în temeiul articolului 30 din directiva menționată. Nu ar fi totuși sigur că considerațiile acestei hotărâri se pot aplica și în ipoteza în care instanțele respective sunt chemate să controleze legalitatea acelorași tarife în raport cu articolul 102 TFUE și cu dreptul național al concurenței, care interzice, printre altele, abuzul de poziție dominantă.
- 29 Mai multe instanțe germane ar fi statuat că principiile rezultate din Hotărârea din 9 noiembrie 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), se opun ca acestea să se pronunțe cu privire la acțiuni în rambursare înainte ca organismul de control competent să fi adoptat o decizie definitivă în această privință. În schimb, într-o hotărâre din 29 octombrie 2019, cunoscută sub numele „*Trassenentgelte*”, Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania) ar fi decis că aplicarea articolului 102 TFUE de către instanțele civile este licită și se impune, fără a fi necesară o decizie definitivă prealabilă a organismului de control.
- 30 Instanța de trimitere consideră însă că există motive întemeiate pentru a se îndepărta de poziția susținută de instanța civilă supremă germană.
- 31 În primul rând, controlul efectuat de instanțele civile ar putea aduce atingere competenței exclusive a organismului de control, evocată în Hotărârea din 9 noiembrie 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834).
- 32 În al doilea rând, ar decurge, este adevărat, din jurisprudența Curții, în special din Hotărârea din 30 ianuarie 1974, BRT și Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (127/73, EU:C:1974:6), că instanțele naționale sunt obligate să aplice articolul 102 TFUE în mod direct. Cu toate acestea, Curtea încă nu s-ar fi pronunțat cu privire la corelația dintre această obligație și competențele organismului de control care, în temeiul Directivei 2001/14, este însărcinat cu supravegherea tarifelor.
- 33 În al treilea rând, deși la punctul 135 din Hotărârea din 10 iulie 2014, Telefónica și Telefónica de España/Comisia (C-295/12 P, EU:C:2014:2062), Curtea a statuat că aplicarea articolului 102 TFUE de către Comisia Europeană nu este subordonată unei examinări prealabile a măsurilor în cauză de către autoritatea națională de reglementare, instanța de trimitere consideră că această decizie este justificată de împrejurarea că, spre deosebire de aplicarea dispoziției respective de către instanțele civile, intervenția Comisiei nu prezintă un risc de pluralitate de decizii, eventual divergente.
- 34 În al patrulea și ultimul rând, prin hotărârea din 1 septembrie 2020, cunoscută sub numele „*Stationspreissystem II*”, Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) ar fi statuat că articolul 30 alineatul (3) din Directiva 2001/14 nu permite organismului de control să se pronunțe cu privire la tarifele deja plătite și cu atât mai puțin să dispună rambursarea lor. Această instanță ar fi dedus de aici că controlul abuzurilor în temeiul articolului 102 TFUE nu interferează cu competențele organismului de control, din moment ce un astfel de control pe baza articolului 102 menționat ar fi limitat la acordarea daunelor interese *ex post*, în temeiul comportamentelor adoptate de întreprinderi în trecut.
- 35 Instanța de trimitere apreciază că această analiză a dreptului Uniunii este eronată. Pe de o parte, niciun element din Directiva 2001/14 nu ar fi de natură să susțină interpretarea potrivit căreia organismul de control decide numai *pro futuro*. Pe de altă parte, articolul 102 TFUE ar permite

adoptarea unor decizii prin care să se constate nulitatea actelor sau să se dispună încetarea unui comportament. De altfel, chiar și rambursarea tarifelor încasate în trecut ar putea conduce la denaturări ale concurenței și ar putea interfera cu obiectivele Directivei 2001/14.

36 În aceste condiții, Kammergericht Berlin (Tribunalul Regional Superior din Berlin) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Este în conformitate cu [Directiva 2001/14] – în special cu dispozițiile acesteia referitoare la independența administrării întreprinderii de infrastructură (articolul 4), cu principiile de tarifare (articolele 7-12) și cu atribuțiile organismului de control (articolul 30) – ca instanțele civile naționale să verifice, caz cu caz și independent de supravegherea exercitată de organismul de control, nivelul tarifelor impuse, pe baza criteriilor prevăzute la articolul 102 TFUE și/sau de dreptul național al concurenței?

2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare: un control al abuzurilor de către instanțele civile naționale, pe baza criteriilor prevăzute la articolul 102 TFUE și/sau de dreptul național al concurenței, este admisibil și necesar și atunci când întreprinderile de transport feroviar au posibilitatea de a solicita examinarea de către organismul de control competent a caracterului adecvat al tarifelor plătite? Instanțele civile naționale sunt obligate să aștepte o decizie corespunzătoare a autorității de control și, eventual, dacă aceasta este contestată pe cale judiciară, să aștepte ca ea să rămână definitivă?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

Observații introductive

37 Trebuie arătat mai întâi că instanța de trimitere a fost sesizată de ODEG, o întreprindere feroviară, cu o cerere de rambursare a unei pretinse plăți excedentare a tarifelor de utilizare a infrastructurii către DB Station & Service pentru servicii menționate la punctul 2 din anexa II la Directiva 2001/14, și anume în speță accesul la „gărilor pentru călători”.

38 Această cerere nu privește decât tarifele plătite deja de ODEG, și anume între luna noiembrie 2006 și luna decembrie 2010. În schimb, această întreprindere nu solicită modificarea tarifelor pe care era sau este încă obligată să le plătească de la această dată.

39 În continuare, prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere ridică problema posibilității instanțelor civile naționale de a aplica, pe de o parte, articolul 102 TFUE și, concomitent, dispozițiile relevante ale dreptului național al concurenței, precum și, pe de altă parte, exclusiv aceste din urmă dispoziții.

40 În această privință este necesar să se arate că, în temeiul articolului 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1/2003, atunci când autoritățile de concurență ale statelor membre sau instanțele naționale aplică legislația națională de concurență oricărui abuz săvârșit de o întreprindere care are o poziție dominantă pe piață, ce poate afecta comerțul dintre statele membre, acestea au de asemenea obligația să aplice articolul 102 TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 mai 2011, Tele2 Polska, C-375/09, EU:C:2011:270, punctul 20).

- 41 Aceasta pare să fie situația în speță, potrivit informațiilor transmise de instanța de trimitere în cererea sa de decizie preliminară.
- 42 În schimb, nu reiese nicidecum din descrierea litigiului principal că această instanță are posibilitatea sau intenția de a aplica exclusiv dispozițiile dreptului național al concurenței care interzic comportamentul unilateral al unei întreprinderi. În consecință, această parte a întrebării sale are un caracter ipotetic și este inadmisibilă.
- 43 În sfârșit, din cererea de decizie preliminară reiese că dificultățile de interpretare pe care le întâmpină instanța de trimitere privesc în esență corelația dintre competențele organismului de control, stabilite la articolul 30 din Directiva 2001/14, și competența instanțelor naționale pentru aplicarea articolului 102 TFUE.
- 44 Având în vedere considerațiile care precedă, este necesar să se considere că, prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 30 din Directiva 2001/14 trebuie interpretat în sensul că se opune ca instanțele naționale să se pronunțe, independent de supravegherea exercitată de organismul de control competent, cu privire la o cerere de rambursare a tarifelor de utilizare a infrastructurii întemeiată pe articolul 102 TFUE și, concomitent, pe dreptul național al concurenței.

Cerințele care decurg din articolul 102 TFUE

- 45 Trebuie amintit că articolul 102 literele (a) și (c) TFUE vizează practici abuzive precum cele care constau în impunerea, direct sau indirect, a prețurilor de vânzare sau de cumpărare sau a altor condiții de tranzacționare inechitabile și în aplicarea în raporturile cu partenerii comerciali a unor condiții inegale la prestații echivalente.
- 46 Articolul 102 TFUE produce efecte directe în relațiile dintre particulari și conferă justițiabililor drepturi pe care instanțele naționale trebuie să le protejeze (a se vedea în acest sens Hotărârea din 30 ianuarie 1974, BRT și Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs, 127/73, EU:C:1974:6, punctul 16, precum și Hotărârea din 28 martie 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, punctul 38).
- 47 Deplina eficacitate a articolului 102 TFUE și în special efectul util al interdicției prevăzute în acest articol ar fi repuse în discuție dacă nu ar fi posibil ca orice persoană să solicite repararea prejudiciului care i-ar fi fost cauzat printr-un comportament abuziv al unei întreprinderi dominante care poate restrânge sau denatura concurența (Hotărârea din 28 martie 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, punctul 39 și jurisprudența citată).
- 48 Prin urmare, orice persoană are dreptul să solicite repararea prejudiciului suferit atunci când există o legătură de cauzalitate între prejudiciul menționat și un abuz de poziție dominantă interzis de articolul 102 TFUE (Hotărârea din 28 martie 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, punctul 40 și jurisprudența citată).
- 49 Astfel, dreptul oricărei persoane de a solicita repararea unui asemenea prejudiciu consolidează acțiunea normelor Uniunii în materie de concurență și este de natură să descurajeze abuzurile de poziție dominantă care sunt susceptibile să restrângă sau să denatureze concurența, contribuind pe această cale la menținerea unei concurențe reale în Uniune (Hotărârea din 28 martie 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, punctul 41 și jurisprudența citată).

50 În lumina acestor considerații trebuie să se examineze domeniul de aplicare al articolului 30 alineatul (2) din Directiva 2001/14 și cerințele care decurg din acesta pentru o instanță națională sesizată cu o cerere de rambursare a unor tarife de utilizare a infrastructurii în temeiul articolului 102 TFUE.

Domeniul de aplicare al articolului 30 alineatul (2) din Directiva 2001/14

51 Este necesar să se arate, în primul rând, că din considerentul (46) al Directivei 2001/14 reiese că administrarea eficientă și utilizarea echitabilă și nediscriminatorie a infrastructurii feroviare necesită înființarea unui organism de reglementare care să supravegheze aplicarea normelor de drept al Uniunii și care să acționeze ca un organism de apel, fără a elimina posibilitatea unui control jurisdicțional.

52 Potrivit articolului 30 alineatul (1) din directiva menționată, statele membre au obligația de a înființa un asemenea organism, care, în temeiul articolului 30 alineatul (2), poate fi sesizat de un solicitant care consideră că „nu a fost tratat echitabil, a fost discriminat sau a fost nedreptățit în orice fel” (Hotărârea din 9 noiembrie 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, punctul 56).

53 Astfel, mai întâi, calea de atac prevăzută la articolul 30 alineatul (2) din Directiva 2001/14 nu este deschisă decât „solicitanților”. Această din urmă noțiune, definită la articolul 2 litera (b) din aceasta, cuprinde printre altele orice întreprindere feroviară titulară a unei licențe (a se vedea în acest sens Hotărârea din 24 februarie 2022, Orlen KolTrans, C-563/20, EU:C:2022:113, punctul 55), precum și alte persoane fizice sau juridice ori entități care au motive comerciale sau de serviciu public de a achiziționa capacități de infrastructură.

54 În continuare, reiese din enumerarea care figurează la articolul 30 alineatul (2) literele (a)-(f) din Directiva 2001/14 că această cale de atac vizează deciziile și comportamentele administratorilor infrastructurii sau, după caz, ale întreprinderilor feroviare, în măsura în care privesc accesul la infrastructura feroviară, inclusiv la serviciile menționate la punctul 2 din anexa II la această directivă. Mai precis, în conformitate cu respectivul articol 30 alineatul (2) literele (d) și (e), pot fi contestate deciziile referitoare la sistemul de tarifyare sau la nivelul ori la structura tarifelor de infrastructură care i se cer unui solicitant sau i se pot cere a fi plătite.

55 În sfârșit, trebuie amintit că competența organismului de control de a soluționa calea de atac prevăzută la acest articol 30 alineatul (2) are un caracter exclusiv, sub rezerva, dacă este cazul, a controlului ulterior realizat de instanțele naționale chemate să soluționeze acțiunile îndreptate împotriva deciziilor sale (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 noiembrie 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, punctul 86).

56 Solicitanții sunt astfel obligați să se adreseze acestui organism atunci când intenționează să obțină repararea oricărui prejudiciu legat de tarifyele de utilizare a infrastructurii stabilite de un administrator al infrastructurii sau de un operator al serviciilor menționate la punctul 2 din anexa II la Directiva 2001/14.

57 În al doilea rând, trebuie arătat că competența exclusivă a organismului de control de a soluționa orice litigiu care intră sub incidența articolului 30 alineatul (2) din Directiva 2001/14 este strâns legată de constrângerile tehnice specifice sectorului feroviar.

- 58 Astfel, după cum a amintit legiuitorul Uniunii, în special în considerentul (40) al Directivei 2001/14, o infrastructură feroviară reprezintă un monopol natural. Capacitățile sale limitate pot fi utilizate numai de un număr determinat de întreprinderi, cu respectarea sloturilor care le-au fost alocate de administratorii acestei infrastructuri, și anume organismele sau întreprinderile însărcinate în special cu organizarea accesului la ea. Prin urmare, acestea din urmă se află, prin construcție, într-o poziție dominantă în raport cu întreprinderile feroviare.
- 59 Din această perspectivă, după cum reiese în special din considerentele (5) și (11) ale acesteia, Directiva 2001/14 are drept scop asigurarea unui acces nediscriminatoriu la infrastructura feroviară. Considerentul (16) al directivei menționate enunță în această privință că sistemele de tarifare și de alocare a capacităților trebuie să permită concurența loială în furnizarea serviciilor de transport feroviar (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 noiembrie 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, punctele 36 și 37).
- 60 Așa cum reiese din jurisprudența Curții, competența exclusivă atribuită organismelor de control feroviar se justifică chiar prin aceste obiective (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 noiembrie 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, punctul 87) și implică competențele specifice care le sunt conferite de articolul 30 alineatele (2), (3) și (5) din Directiva 2001/14.
- 61 Astfel, aceste competențe permit organismelor de control să realizeze obiectivele menționate și să îndeplinească cerințele tehnice ale infrastructurii feroviare, evocate la punctul 58 din prezenta hotărâre.
- 62 În această privință, în ceea ce privește Directiva 2012/34, care a abrogat și a înlocuit Directiva 2001/14, Curtea a statuat că competența organismului de reglementare de a supraveghea aplicarea regulilor stabilite de directiva respectivă poate fi exercitată din oficiu și nu este, așadar, condiționată de introducerea unei plângeri sau a unei căi de atac. Ea a precizat de asemenea că administrarea eficientă, precum și utilizarea echitabilă și nediscriminatorie a infrastructurii feroviare, care stau la baza acestei directive, impun înființarea unei autorități care este însărcinată deopotrivă să supravegheze din proprie inițiativă aplicarea normelor prevăzute de directiva menționată și să acționeze ca organ de apel (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 mai 2022, CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, punctele 57 și 60).
- 63 Prin urmare, atunci când un organism de reglementare național instituit în temeiul articolului 55 din Directiva 2012/34 este sesizat cu o cale de atac, această împrejurare nu aduce atingere competenței aceluiși organism de a lua, dacă este nevoie, din oficiu, măsuri corespunzătoare pentru a remedia orice încălcare a reglementării aplicabile (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 mai 2022, CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, punctul 61).
- 64 Aceste considerații se aplică și Directivei 2001/14, al cărei articol 30 corespunde în esență articolului 56 din Directiva 2012/34, menționat la punctele 57, 60 și 61 din Hotărârea din 3 mai 2022, CityRail (C-453/20, EU:C:2022:341).
- 65 Rezultă de aici în special că, în conformitate cu articolul 30 alineatele (2) și (3) din Directiva 2001/14, organismul de control este însărcinat atât să acționeze ca organ de apel, cât și să supravegheze din proprie inițiativă aplicarea normelor prevăzute de această directivă de către actorii din sectorul feroviar. Conform articolului 30 alineatul (5) din aceasta, el are competența de a lua orice măsură necesară pentru a remedia încălcarea directivei menționate, dacă este cazul, din oficiu.

- 66 În plus, această din urmă dispoziție prevede că efectele hotărârilor pe care le adoptă organismul de control nu se limitează numai la părțile dintr-un litigiu cu care este sesizat, ci se impun tuturor părților vizate din sectorul feroviar, indiferent că este vorba despre întreprinderile de transport sau despre administratorii infrastructurilor. În acest mod, organismul de control este în măsură să asigure accesul egal la infrastructură al tuturor întreprinderilor vizate și menținerea unei concurențe loiale în sectorul furnizării de servicii feroviare (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 noiembrie 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, punctele 94 și 96).
- 67 În al treilea rând, calea de atac prevăzută la articolul 30 alineatul (2) din Directiva 2001/14, urmată, dacă este cazul, de un control jurisdicțional al deciziilor pronunțate de organismul de control în acest cadru, permite să se asigure respectarea articolului 102 TFUE, care interzice abuzul de poziție dominantă.
- 68 Astfel, rezultă din înseși obiectivele Directivei 2001/14, care urmăresc să garanteze accesul nediscriminatoriu la infrastructuri în condiții de concurență loială, precum și din obligațiile impuse, din acest punct de vedere, administratorilor infrastructurii că întreprinderile feroviare pot invoca în fața organismului de control o încălcare a articolului 102 TFUE.
- 69 Normele materiale prevăzute de Directiva 2001/14, în special în ceea ce privește stabilirea tarifelor de utilizare a infrastructurii, inclusiv a tarifelor care se aplică serviciilor prevăzute la punctul 2 din anexa II la această directivă, contribuie la garantarea obiectivelor urmărite de articolul 102 TFUE.
- 70 În această din urmă privință, Curtea a statuat în mod repetat că revine administratorilor infrastructurii, care sunt obligați să stabilească și să perceapă tarifele în mod nediscriminatoriu, nu numai sarcina să aplice condițiile de utilizare a rețelei feroviare în mod egal tuturor utilizatorilor rețelei, ci și să asigure că tarifele efectiv percepute corespund acestor condiții (Hotărârea din 24 februarie 2022, ORLEN KolTrans, C-563/20, EU:C:2022:113, punctul 53 și jurisprudența citată).
- 71 În plus, după cum reiese din articolele 9, 17 și 24 din Directiva 2001/14, aplicarea dispozițiilor privind accesul la infrastructura feroviară nu aduce atingere normelor de concurență care decurg direct din Tratatul FUE, în special din articolul 102 TFUE. Astfel, legiuitorul Uniunii a intenționat să confirme că administratorii infrastructurii sunt obligați să respecte aceste norme ale dreptului primar al Uniunii atunci când iau decizii cu privire la repartizarea capacităților și la tarifele de utilizare a infrastructurii.
- 72 Această constatare este valabilă în special pentru serviciile prevăzute la punctul 2 din anexa II la Directiva 2001/14. Astfel, din articolul 5 alineatul (1) și din articolul 7 alineatul (7) din această directivă rezultă nu numai că aceste servicii trebuie furnizate în mod nediscriminatoriu, ci și că, în vederea stabilirii tarifelor aplicabile, trebuie să se țină seama de situația concurenței în cadrul transportului feroviar.
- 73 În aceste condiții, atunci când este sesizat cu o cale de atac a unei întreprinderi feroviare, organismul de control, căruia îi revine sarcina de a asigura respectarea obligațiilor lor atât de către administratorii infrastructurii, cât și de către operatorii serviciilor feroviare, este obligat să examineze, potrivit înșși termenilor articolului 30 alineatul (2) din Directiva 2001/14, tratamentele inechitabile sau discriminatorii, precum și orice alt prejudiciu, ceea ce include aspectele referitoare atât la perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii sau a serviciilor, cât și la concurență.

74 Rezultă că, sesizat în temeiul articolului 30 alineatul (2) din Directiva 2001/14, organismul de control național competent nu își poate declina în mod valabil competența de a se pronunța cu privire la o pretinsă încălcare a articolului 102 TFUE pentru motivul că o dispoziție de drept național precum articolul 14f din AEG nu i-ar permite să se pronunțe cu privire la legalitatea tarifelor de utilizare a infrastructurii deja percepute.

Corelarea căilor de atac în fața organismului de control și a instanțelor naționale

75 Articolul 30 alineatul (5) al doilea paragraf din Directiva 2001/14 prevede că o hotărâre a organismului de control este obligatorie pentru toate părțile interesate, însă nu cuprinde norme în ceea ce privește caracterul lor eventual obligatoriu în privința instanțelor sesizate cu o cerere de rambursare a unei plăți excedentare a tarifelor de utilizare a infrastructurii în temeiul articolului 102 TFUE.

76 Este adevărat că, la punctul 97 din Hotărârea din 9 noiembrie 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), Curtea a statuat că competența instanțelor civile de a se pronunța, în temeiul dispozițiilor de drept civil național, cu privire la rambursarea tarifelor de utilizare a infrastructurii este limitată la ipoteza în care, în conformitate și cu dispozițiile de drept național, caracterul ilicit al tarifului din perspectiva normelor referitoare la accesul la infrastructurile feroviare a fost constatat anterior de organismul de control sau de o instanță care a examinat decizia adoptată de organismul respectiv. În plus, din cuprinsul punctelor 84 și 86 din aceeași hotărâre reiese că a încredința oricărei instanțe civile naționale misiunea de a aplica în mod direct reglementarea feroviară care decurge din Directiva 2001/14 nu ar ține seama de competența exclusivă conferită organismului de control prin articolul 30 din această directivă.

77 Cu toate acestea, cauza care a determinat pronunțarea acestei hotărâri și, prin urmare, cererea de decizie preliminară adresată Curții privea un litigiu între o întreprindere feroviară și un administrator al infrastructurii în legătură cu o cerere de rambursare a tarifelor feroviare întemeiată pe dispoziții de drept civil german care permiteau în esență instanței civile să efectueze o apreciere *ex aequo et bono* a cuantumului acestor tarife. În schimb, în speță, pentru a statua cu privire la cererea de rambursare a tarifelor de utilizare a infrastructurii formulată de ODEG, instanța de trimitere nu este obligată să aplice dreptul civil german, ci o dispoziție de drept primar al Uniunii, și anume articolul 102 TFUE, și, concomitent, dispozițiile corespunzătoare ale dreptului național al concurenței.

78 În plus, deși controlul tarifelor de utilizare a infrastructurii în raport cu dispozițiile dreptului civil al unui stat membru care sunt străine de normele prevăzute de Directiva 2001/14 este, prin însăși natura sa, incompatibil cu cerințele tehnice din sectorul transportului feroviar, cu obiectivele acestei directive și cu misiunile organismului de control, amintite la punctele 58-60 din prezenta hotărâre, această situație nu se regăsește în cazul unei contestări a cuantumului lor în temeiul articolului 102 TFUE, astfel cum rezultă în special din cuprinsul punctelor 71-73 din prezenta hotărâre.

79 Prin urmare, pentru a menține deplina eficacitate a articolului 102 TFUE și în special pentru a garanta solicitanților o protecție eficientă împotriva consecințelor prejudiciabile ale unei încălcări a dreptului concurenței, competența exclusivă conferită organismului de control prin articolul 30 din Directiva 2001/14 nu poate împiedica instanțele naționale competente să soluționeze cereri de rambursare a unei pretinse plăți excedentare a tarifelor de utilizare a infrastructurii întemeiate pe articolul 102 TFUE.

- 80 Această din urmă dispoziție nu se opune însă nicidecum, ținând seama de imperativele de administrare coerentă a rețelei feroviare amintite în special la punctele 57-66 din prezenta hotărâre, menținerii, sub rezerva considerațiilor care urmează, a competenței exclusive a organismului de control de a soluționa toate aspectele litigiilor cu care este sesizat în temeiul articolului 30 alineatul (2) din Directiva 2001/14.
- 81 Prin urmare, atunci când o întreprindere feroviară intenționează să obțină, în temeiul articolului 102 TFUE, rambursarea unei pretinse plăți excedentare a tarifelor de utilizare a infrastructurii, aceasta trebuie, anterior oricărei sesizări a instanțelor naționale competente, să sesizeze organismul de control național cu privire la problema legalității lor.
- 82 Pe de altă parte, Curtea a statuat deja că o obligație reglementară poate fi relevantă pentru aprecierea unui comportament abuziv, în sensul articolului 102 TFUE, din partea unei întreprinderi dominante supuse unei reglementări sectoriale (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 octombrie 2010, Deutsche Telekom/Comisia, C-280/08 P, EU:C:2010:603, punctul 224, și Hotărârea din 25 martie 2021, Deutsche Telekom/Comisia, C-152/19 P, EU:C:2021:238, punctul 57).
- 83 Astfel, pentru a răspunde cerințelor tehnice legate de funcționarea sectorului feroviar și pentru a menține efectul util al normelor de acces la infrastructuri, asigurând în același timp respectarea articolului 102 TFUE și eficacitatea deplină a acestuia, instanțele naționale sesizate cu o cerere de rambursare a unei plăți excedentare a tarifelor de utilizare a infrastructurii au obligația de a coopera loial cu organismele naționale de control. Rezultă că, chiar dacă aceste instanțe nu sunt ținute de deciziile organismelor menționate, ele sunt obligate să le ia în considerare și să își motiveze propriile decizii în raport cu aprecierile de fapt și de drept pe care aceleași organisme le-au făcut în litigiul dedus judecării lor și în special cu privire la aplicarea în speță a reglementării sectoriale relevante.
- 84 În această privință, trebuie subliniat că cerințele referitoare la sesizarea prealabilă a organismului național de control și la cooperarea loială dintre acesta și instanțele naționale, indicate la punctele 81 și 83 din prezenta hotărâre, permit să se evite, spre deosebire de situația în discuție în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 8 iulie 2021, Koleje Mazowieckie (C-120/20, EU:C:2021:553), și pe care Curtea a prezentat-o la punctul 54 din această hotărâre, repunerea în discuție a misiunii organismului de control și prin aceasta a efectului util al articolului 30 din Directiva 2001/14 atunci când instanțele naționale sunt sesizate cu o cerere în temeiul articolului 102 TFUE.
- 85 Pentru a asigura deplina eficacitate a acestei din urmă dispoziții, instanțele naționale sesizate, în acest temei, cu o cerere de rambursare a unei pretinse plăți excedentare a tarifelor de utilizare a infrastructurii nu sunt obligate să aștepte rezultatul procedurilor jurisdicționale inițiate împotriva deciziilor organismului de control competent.
- 86 Aceleași considerații sunt valabile în ipoteza în care o instanță națională este chemată, conform articolului 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1/2003, să aplice concomitent articolul 102 TFUE și dispozițiile corespunzătoare din dreptul național al concurenței.
- 87 În plus, în ceea ce privește cauza principală, trebuie amintit că, prin deciziile menționate la punctele 24 și 26 din prezenta hotărâre, Bundesnetzagentur s-a limitat să constate nelegalitatea tarifului de acces la infrastructură în discuție în litigiul principal numai cu efect pentru viitor. Cu toate acestea, astfel cum rezultă din cuprinsul punctului 74 din prezenta hotărâre, acest organism,

sesizat în temeiul articolului 30 alineatul (2) din Directiva 2001/14, nu își poate declina în mod valabil competența de a se pronunța cu privire la legalitatea tarifelor de utilizare a infrastructurii percepute în trecut.

- 88 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, este necesar să se răspundă la prima întrebare că articolul 30 din Directiva 2001/14 trebuie interpretat în sensul că nu se opune ca instanțele naționale să aplice articolul 102 TFUE și, concomitent, dreptul național al concurenței pentru a soluționa o cerere de rambursare a tarifelor de utilizare a infrastructurii, cu condiția totuși ca organismul de control competent să fi statuat în prealabil asupra caracterului licit al tarifelor în cauză. În acest cadru, o obligație de cooperare loială revine acestor instanțe, care sunt obligate să țină seama de hotărârile pronunțate de organismul respectiv ca element de apreciere și să își motiveze propriile decizii în raport cu ansamblul înscrisurilor din dosarele care le-au fost prezentate.

Cu privire la a doua întrebare

- 89 Având în vedere răspunsul dat la prima întrebare, nu este necesar să se răspundă la a doua întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 90 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a patra) declară:

Articolul 30 din Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007,

trebuie interpretat în sensul că

nu se opune ca instanțele naționale să aplice articolul 102 TFUE și, concomitent, dreptul național al concurenței pentru a soluționa o cerere de rambursare a tarifelor de utilizare a infrastructurii, cu condiția totuși ca organismul de control competent să fi statuat în prealabil asupra caracterului licit al tarifelor în cauză. În acest cadru, o obligație de cooperare loială revine acestor instanțe, care sunt obligate să țină seama de hotărârile pronunțate de organismul respectiv ca element de apreciere și să își motiveze propriile decizii în raport cu ansamblul înscrisurilor din dosarele care le-au fost prezentate.

Semnături