



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

9 noiembrie 2017*

„Trimitere preliminară – Transport feroviar – Directiva 2001/14/CE – Tarife de utilizare a infrastructurii – Tarifare – Organism național de control care asigură conformitatea tarifelor de utilizare a infrastructurii cu directiva în cauză – Contract de utilizare a infrastructurii încheiat între un administrator al infrastructurii feroviare și o întreprindere feroviară – Principiul nediscriminării – Rambursare a tarifelor fără intervenția organismului de control și în afara procedurilor de atac care să implice acest organism – Reglementare națională care permite instanței civile să stabilească un quantum echitabil în cazul unor tarife contrare echității”

În cauza C-489/15,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Landgericht Berlin (Tribunalul Regional Berlin, Germania), prin decizia din 3 septembrie 2015, primită de Curte la 17 septembrie 2015, în procedura

CTL Logistics GmbH

împotriva

DB Netz AG,

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnul J. L. da Cruz Vilaça, președinte de cameră, domniile E. Levits, A. Borg Barthet, doamna M. Berger (raportor) și domnul F. Biltgen, judecători,

avocat general: domnul P. Mengozzi,

grefier: domnul K. Malacek, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 13 iulie 2016,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru CTL Logistics GmbH, de K.-P. Langenkamp, Rechtsanwalt;
- pentru DB Netz AG, de M. Kaufmann și de T. Schmitt, Rechtsanwälte;
- pentru guvernul german, de T. Henze și de J. Möller, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de W. Mölls și de J. Hottiaux, în calitate de agenți,

* Limba de procedură: germana.

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 24 noiembrie 2016,
pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 4 alineatele (1) și (5), a articolului 6 alineatul (1), a articolului 8 alineatul (1), precum și a articolului 30 alineatele (1)-(3), (5) și (6) 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, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 66), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 (JO 2004, L 220, p. 16, Ediție specială, 07/vol. 14, p. 62) (denumită în continuare „Directiva 2001/14”).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între CTL Logistics GmbH, pe de o parte, și DB Netz AG, pe de altă parte, în legătură cu rambursarea unor taxe pentru anulare și modificare achitate în cadrul utilizării infrastructurii feroviare administrate de DB Netz.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

- 3 Considerentele (5), (7), (11), (12), (16), (20), (32), (34), (35), (40) și (46) ale Directivei 2001/14 descriu, obiectivele acestei directive în ceea ce privește tarifele de utilizare a infrastructurii după cum urmează:
„(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.
[...]
(7) Încurajarea utilizării optime a infrastructurii feroviare conduce la o scădere a costurilor de transport pentru societate.
[...]
(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.
(12) Sistemele de tarifare și de alocare a capacităților trebuie, în cadrul stabilit de statele membre, să încurajeze administratorii infrastructurii feroviare să optimizeze utilizarea acestora.
[...]
(16) Sistemele de tarifare și de alocare a capacităților trebuie să permită concurența loială în furnizarea serviciilor de transport feroviar.
[...]
(20) Este de dorit să se acorde un anumit grad de flexibilitate administratorilor infrastructurii, pentru a permite realizarea unei utilizări mai eficiente a infrastructurii rețelei.

[...]

- (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.

[...]

- (34) Este de dorit să se facă investiții în infrastructura feroviară, iar sistemele de tarifare a utilizării infrastructurii trebuie să ofere stimulente administratorilor acesteia pentru realizarea investițiilor adecvate acolo unde acestea sunt avantajoase din punct de vedere economic.

- (35) Orice sistem de tarifare emite semnale economice către utilizatori. Este important ca aceste semnale către întreprinderile feroviare să fie coerente și să le determine să ia hotărâri raționale.

[...]

- (40) O infrastructură feroviară reprezintă un monopol natural. De aceea, este necesar ca administratorii infrastructurii să fie stimulați [prin măsuri de încurajare] 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 Directiva 2001/14 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.

Statele membre se asigură că sistemele de tarifare și de alocare a capacităților de infrastructură feroviară respectă principiile stabilite de prezenta directivă și permit astfel administratorului infrastructurii să introducă pe piață și să utilizeze optim și efectiv capacitățile de infrastructură disponibile.”

5 Articolul 3 din această directivă, intitulat „Documentul de referință al rețelei”, prevede:

„(1) După consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii stabilește și publică un document de referință al rețelei, care se poate obține după achitarea unei taxe care nu poate depăși costul de publicare a acestui document.

(2) Documentul de referință al rețelei stabilește caracteristicile infrastructurii puse la dispoziție întreprinderilor feroviare. Acesta conține informații care stabilesc condițiile de acces pe infrastructura feroviară relevantă. Conținutul documentului de referință al rețelei este prevăzut în anexa I.

(3) Documentul de referință al rețelei se actualizează periodic și se modifică, dacă este cazul.

(4) Documentul de referință al rețelei se publică cel târziu cu patru luni înainte de data limită pentru introducerea cererilor pentru capacități de infrastructură.”

- 6 Capitolul II din Directiva 2001/14, care cuprinde articolele 4-12, privește „Tarifele de utilizare a infrastructurii”.
- 7 Articolul 4 din directiva menționată, intitulat „Stabilirea, calcularea și perceperea tarifelor”, prevede la alineatele (1), (4) și (5):

„(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.

[...]

(4) Cu excepția situației în care sunt adoptate dispoziții speciale în conformitate cu articolul 8 alineatul (2), administratorii infrastructurii se asigură că sistemul de tarifare utilizat se bazează pe aceleași principii valabile pentru întreaga lor rețea.

(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.”

- 8 Articolele 7-12 din Directiva 2001/14 stabilesc taxele care pot fi percepute și modul de calcul al acestora.
- 9 Articolul 7 din această directivă, intitulat „Principii de tarifare”, prevede la alineatele (3)-(5):

„(3) Fără să aducă atingere dispozițiilor de la alineatele (4) sau (5) sau de la articolul 8, tarifele pentru setul minim de prestații și accesul pe rețea la serviciile infrastructurii sunt stabilite la costul direct imputabil exploatării serviciilor de transport feroviar.

(4) Tariful de utilizare a infrastructurii poate include un tarif care să reflecte deficitul de capacitate al segmentului identificabil al infrastructurii pe durata perioadelor de saturare.

(5) Tariful de utilizare a infrastructurii poate fi modificat pentru a ține cont de costurile efectelor asupra mediului determinate de exploatarea feroviară. Modificarea este diferențiată în funcție de amploarea efectelor produse.

Tarifarea costurilor de mediu care determină o creștere a valorii globale a încasărilor ce revin administratorului infrastructurii este permisă doar dacă se aplică la un nivel comparabil modurilor de transport concurente.

În absența unui nivel comparabil de tarifare a costurilor de mediu aplicabil altor moduri de transport concurente, modificarea respectivă nu determină o schimbare totală a veniturilor administratorului infrastructurii. Dacă a fost introdus un nivel comparabil de tarifare a costurilor de mediu pentru transportul feroviar și pentru celelalte moduri de transport concurente determinând venituri suplimentare, statele membre decid asupra utilizării acestora.”

- 10 Articolul 8 din directiva menționată, intitulat „Excepții de la principiile de tarifare”, prevede la alineatele (1) și (2):

„(1) Pentru recuperarea în totalitate a costurilor suportate de către administratorul infrastructurii, dacă piața permite, un stat membru poate majora prețurile pe baza unor principii eficiente, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată în special competitivitatea optimă a transportului feroviar internațional de marfă. Sistemul de tarifare respectă sporurile de productivitate realizate de întreprinderile feroviare.

Totuși, nivelul tarifelor nu trebuie să excludă utilizarea infrastructurii de către segmentele de piață care pot plăti cel puțin costul suportat direct ca urmare a exploatării serviciilor de transport feroviar, plus un indice de rentabilitate dacă piața se pretează la aceasta.

(2) Pentru proiectele de investiții specifice care se vor realiza sau care au fost realizate cu cel mult 15 ani înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive, administratorul infrastructurii poate stabili sau poate menține tarife mai mari pe baza costurilor pe termen lung ale unor astfel de proiecte, în măsura în care aceste proiecte cresc eficiența și/sau rentabilitatea și care, în caz contrar, nu ar putea sau nu ar fi putut fi puse în aplicare. O astfel de înțelegere tarifară poate conține și acorduri asupra împărțirii riscului asociat cu noile investiții.”

- 11 Articolul 9 alineatul (5) din aceeași directivă prevede:

„Pentru servicii asemănătoare se aplică sisteme de reduceri similare.”

- 12 Articolul 12 din Directiva 2001/14, intitulat „Tarifele de rezervare”, are următorul cuprins:

„Administratorii infrastructurilor pot percepe un tarif corespunzător pentru capacitatea solicitată, dar neutilizată. Acest tarif încurajează utilizarea eficientă a capacităților.

Administratorul infrastructurii trebuie să poată informa întotdeauna orice parte interesată asupra capacităților de infrastructură care au fost alocate întreprinderilor feroviare utilizatoare.”

- 13 În capitolul IV din Directiva 2001/14, intitulat „Dispoziții generale”, articolul 30 din aceasta, intitulat „Organismul de control”, prevede:

„(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. 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;
- (b) criteriile conținute în acesta;
- (c) procedura de alocare și rezultatul său;
- (d) sistemul de tarifare;

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

[...]

(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.

(4) Organismul de control are capacitatea să ceară informații relevante administratorului infrastructurii, solicitanților și oricărei alte părți implicate din statul membru respectiv. Aceste informații trebuie furnizate fără întârziere.

(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.

În cazul în care se promovează o cale de atac împotriva refuzului de acordare de capacitate de infrastructură sau contra termenilor unei oferte de capacitate, organismul de control fie confirmă faptul că hotărârea administratorului infrastructurii rămâne neschimbată, fie cere modificarea acelei hotărâri conform indicațiilor date de organismul de control.

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

14 Potrivit anexei I la Directiva 2001/14, la care face trimitere articolul 3 alineatul (2) din directiva menționată, documentul de referință al rețelei conține printre altele următoarele informații:

„[...]

2. Un capitol cu privire la principiile de tarifare și la tarife. [Acesta] conține detalii adecvate asupra sistemului de tarifare, precum și informații suficiente asupra tarifelor care se aplică serviciilor enumerate în anexa II, asigurate de un singur furnizor. Detaliază metodologia, regulile și, unde este cazul, baremurile utilizate pentru aplicarea articolului 7 alineatele (4) și (5) și a articolelor 8 și 9. Conține informații asupra modificărilor tarifelor deja stabilite sau prevăzute.

[...]”

Dreptul german

AEG

15 Articolul 14 alineatele 4-6 din Allgemeine Eisenbahngesetz (Legea generală privind căile ferate) din 27 decembrie 1993 (BGBl. 1993 I, p. 2378), în versiunea în vigoare la data faptelor în discuție în litigiul principal, prevede:

„(4) Administratorii de căi ferate trebuie să își stabilească tarifele în conformitate cu o ordonanță adoptată în temeiul articolului 26 alineatul 1 punctele 6 și 7, astfel încât să compenseze costurile efectuate de aceștia pentru furnizarea unor prestații prevăzute de lege în sensul alineatului 1 prima

teză, la care se adaugă un indice de rentabilitate, dacă piața permite. În acest context, ei pot stabili și recupera majorări legate direct de exploatarea feroviară și pot face distincție între servicii de transport feroviar de călători pe distanță lungă, servicii de transport feroviar de călători pe distanță scurtă sau servicii de transport de mărfuri și în funcție de segmentul de piață din interiorul fiecărui tip de servicii, iar competitivitatea, în special în domeniul transportului internațional feroviar de mărfuri, trebuie asigurată. Cu toate acestea, în cazul menționat în a doua teză de mai sus, tarifarea nu trebuie să depășească, pe un segment de piață, costurile transportului feroviar direct suportate, la care se adaugă un indice de rentabilitate, dacă piața permite. În temeiul articolului 26 alineatul 1 punctele 6 și 7,

1. pot fi autorizate derogări de la stabilirea cuantumului tarifului potrivit primei teze, în cazul în care costurile sunt acoperite în alt mod, sau
2. organismul de control competent poate fi autorizat să scutească toți administratorii căilor ferate de respectarea cerințelor prevăzute în prima teză, printr-o decizie generală adoptată în urma consultării cu Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Agenția Federală în Domeniul Energiei Electrice, Gazului, Telecomunicațiilor, Poștei și Căilor Ferate), organism de reglementare.

(5) Întreprinderile de administrare a infrastructurii feroviare stabilesc propriul tarif pentru accesul la infrastructura feroviară și la serviciile aferente, astfel încât să nu aducă atingere în mod abuziv competitivității dintre titularii dreptului de acces. O astfel de atingere abuzivă este constatată în special în situațiile următoare:

1. dacă administratorul solicită un tarif care depășește în mod necorespunzător costurile aferente serviciilor menționate în prima teză sau
2. dacă anumiți titulari ai dreptului de acces sunt favorizați, fără motiv întemeiat, în raport cu alți titulari ai dreptului de acces.

(6) Condițiile referitoare la acces, în special în ceea ce privește data, ora și durata utilizării, precum și tariful datorat și celelalte condiții de utilizare, inclusiv dispozițiile cu privire la siguranța exploatării, trebuie convenite între titularii dreptului de acces și întreprinderile de administrare a infrastructurii feroviare, în conformitate cu dispozițiile regulamentului menționat la alineatul 1.”

- ¹⁶ Articolul 14b alineatul 1 din AEG, în versiunea în vigoare la data faptelor în discuție în litigiul principal, prevede:

„Organismul de reglementare trebuie să asigure respectarea dispozițiilor reglementării din sectorul feroviar referitoare la accesul la infrastructura feroviară, în special în ceea ce privește:

1. stabilirea graficului de circulație, în special în ceea ce privește deciziile de repartizare a traselor în graficul de circulație a trenurilor și a prestațiilor obligatorii;
2. alte decizii privind repartizarea traselor și prestațiile obligatorii;
3. accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile aferente;
4. condițiile de utilizare, principiile de tarifare și cuantumul tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare.”

17 Articolul 14c din AEG, în versiunea în vigoare la data faptelor în discuție în litigiul principal, prevede:

„(1) În exercitarea atribuțiilor sale, organismul de reglementare poate lua, în privința întreprinderilor publice de infrastructură feroviară, măsurile necesare pentru a remedia încălcările constatate și a preveni încălcările viitoare ale dispozițiilor legislației în sectorul căilor ferate referitoare la accesul la infrastructura feroviară.

(2) Titularii dreptului de acces la infrastructură, întreprinderile publice de administrare a infrastructurii feroviare și personalul acestora trebuie să permită organismului de reglementare și reprezentanților acestuia, în exercitarea atribuțiilor lor,

1. să pătrundă în localurile comerciale și în instalații la orele de deschidere obișnuite, și
2. să consulte registrele, documentele comerciale, fișierele și alte documente și să le stocheze pe suporturi informatice adecvate.

(3) Pentru a permite organismului de reglementare și reprezentanților acestuia să își îndeplinească misiunea, titularii dreptului de acces la infrastructură, întreprinderile publice de administrare a infrastructurii feroviare și personalul acestora trebuie:

1. să le furnizeze acestora informațiile necesare;
2. să le comunice elementele necesare;
3. să le acorde asistența necesară în acest sens.

Această dispoziție se aplică și negocierilor, în curs sau încheiate, privind cuantumul tarifelor de utilizare a infrastructurii și altele. Informațiile furnizate trebuie să fie exacte și stabilite cu bună-credință. Orice persoană obligată să furnizeze informații poate refuza să răspundă la întrebările al căror răspuns ar expune-o, pe ea sau pe unul dintre membrii desemnați la articolul 383 alineatul 1 punctele 1-3 din Codul de procedură civilă, riscurilor de urmărire penală sau unei proceduri pentru săvârșirea unei contravenții.

(4) În temeiul prezentei legi, organismul de reglementare poate impune executarea deciziei sale în conformitate cu dispozițiile care reglementează punerea în aplicare a măsurilor administrative. Cuantumul penalității cu titlu cominatoriu poate atinge 500 000 de euro.”

18 Articolul 14d din AEG, în versiunea în vigoare la data faptelor în discuție în litigiul principal, prevede:

„(1) Întreprinderile publice de administrare a infrastructurii feroviare trebuie să informeze organismul de reglementare în ceea ce privește:

1. decizia preconizată privind repartizarea traselor în graficul de circulație și prestațiile obligatorii, în cazul în care se impune respingerea cererilor;
2. decizia preconizată privind repartizarea traselor și prestațiile obligatorii, în afara înscrierii în graficul de circulație, în cazul în care se impune respingerea cererilor;
3. decizia preconizată privind accesul la infrastructurile de servicii și prestațiile aferente, în cazul în care se impune respingerea cererilor;
4. decizia preconizată pentru încheierea unui acord-cadru;

5. decizia preconizată prin care se solicită titularului dreptului de acces să propună un tarif superior celui care ar trebui aplicat pe baza condițiilor de utilizare a rețelei feroviare;
6. propunerile de revizuire sau de modificare a condițiilor de utilizare a rețelei feroviare sau a condițiilor de utilizare a infrastructurilor de servicii, inclusiv a principiilor de tarifare și a cuantumului tarifului de utilizare a infrastructurii.

Deciziile preconizată în sensul prezentului alineat prima teză punctele 1-5 trebuie motivate. Administratorii de căi ferate trebuie să stabilească totodată că tarifarea propusă este conformă cu prevederile articolului 14 alineatul 4.”

19 Articolul 14e din AEG, în versiunea în vigoare la data faptelor în discuție în litigiul principal, prevede:

„(1) După primirea unei comunicări în sensul articolului 14d, organismul de reglementare se poate opune [...]:

1. proiectului de decizie prevăzut la articolul 14d prima teză punctele 1, 3 și 5, în termen de 10 zile lucrătoare,
2. proiectului de decizie prevăzut la articolul 14d prima teză punctul 2, în termen de o zi lucrătoare,
3. proiectului de decizie prevăzut la articolul 14d prima teză punctul 4, în termen de patru săptămâni,
4. proiectului de revizuire sau de modificare prevăzut la articolul 14d prima teză punctul 6, în termen de patru săptămâni,

în măsura în care deciziile preconizate nu respectă dispozițiile legislației din sectorul feroviar referitoare la accesul la infrastructura feroviară.

(2) Înainte de expirarea termenul stabilit:

1. la alineatul 1 punctele 1-3, decizia preconizată nu poate fi comunicată în mod util titularilor dreptului de acces;
2. la alineatul 1 punctul 4, condițiile de utilizare a rețelei feroviare sau condițiile de utilizare a infrastructurilor de servicii, precum și principiile de tarifare și cuantumului tarifului de utilizare a infrastructurii nu pot intra în vigoare.

(3) În situația în care organismul de reglementare își exercită dreptul de opoziție:

1. în cazul vizat la alineatul 1 punctele 1-3, trebuie adoptată o decizie în conformitate cu instrucțiunile organismului de reglementare;
2. în cazul vizat la alineatul 1 punctul 4, se împiedică aplicarea condițiilor de utilizare a rețelei de căi ferate sau a infrastructurilor de servicii, inclusiv aplicarea principiilor de tarifare și a tarifelor.

(4) Organismul de reglementare poate renunța, în tot sau în parte, la comunicarea prevăzută la articolul 14d. Renunțarea poate viza doar anumite întreprinderi publice de administrare a infrastructurii feroviare, cum este cazul în special când nu există riscul de denaturare a concurenței.”

20 Articolul 14f din AEG prevede:

„(1) Organismul de reglementare poate controla din oficiu:

1. condițiile de utilizare a rețelei de căi ferate și condițiile de utilizare a infrastructurilor de servicii,
2. dispozițiile privind cuantumul sau structura tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare și alte tarife ale întreprinderilor ce administrează infrastructura feroviară.

Organismul de reglementare poate, pentru viitor,

1. să oblige întreprinderile ce administrează infrastructura feroviară să modifice, potrivit indicațiilor sale, condițiile menționate la prezentul alineat prima teză punctul 1 sau regulile de tarificare prevăzute la prezentul alineat prima teză punctul 2, sau
2. să anuleze condițiile menționate la prezentul alineat prima teză punctul 1 sau regulile de tarificare prevăzute la prezentul alineat prima teză punctul 2,

în măsura în care aceste condiții încalcă dispozițiile legislației din sectorul feroviar privind accesul la infrastructura feroviară.

(2) În lipsa unui acord privind accesul, în sensul articolului 14 alineatul (6), sau privind un acord-cadru, în sensul articolului 14a, deciziile întreprinderii de infrastructură feroviară pot fi controlate de organismul de reglementare, la cerere sau din oficiu. Cererile în acest sens pot fi formulate de titularii unei autorizații de acces al căror drept de acces la infrastructura feroviară poate fi lezat. Cererile trebuie introduse în termenul stabilit pentru acceptarea ofertei de încheiere a unui acord, potrivit primei teze. Un astfel de control poate viza în special:

1. condițiile de utilizare a rețelei de cale ferată și condițiile de utilizare a infrastructurilor de servicii,
2. procedura de repartizare și rezultatul acesteia;
3. cuantumul și structura tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare, precum și ale celorlalte tarife.

Organismul de control invită părțile să comunice toate informațiile utile într-un termen rezonabil ce nu poate depăși două săptămâni. Organismul de reglementare se pronunță în termen de două luni de la expirarea termenului respectiv.

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

1. organismul de reglementare obligă întreprinderea de infrastructură feroviară să modifice decizia sau
2. organismul de reglementare stabilește condițiile contractuale, se pronunță asupra validității contractului și anulează contractele care nu respectă condițiile respective.”

EIBV

- 21 Articolul 4 din Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (Regulamentul privind utilizarea infrastructurii feroviare) din 3 iunie 2005 (BGBl. 2005 I, p. 1566), în versiunea modificată la 3 iunie 2009 (BGBl. 2009 I, p. 1235) (denumită în continuare „EIBV”), prevede:

„(1) Administratorul căilor ferate trebuie să stabilească condițiile de utilizare (condiții de utilizare a căii ferate) aplicabile furnizării serviciilor prevăzute în anexa 1 punctul 1 și:

1. să le publice în Jurnalul Oficial sau
2. să le publice pe internet și să indice în Jurnalul Oficial adresa la care pot fi consultate.

Administratorul căilor ferate comunică titularilor dreptului de acces condițiile de utilizare a rețelei de cale ferată, la cererea acestora și pe cheltuiala lor.

(2) Condițiile de utilizare a căilor ferate trebuie să cuprindă cel puțin indicațiile prevăzute în anexa 2 și la alte dispoziții din prezentul regulament, precum și condițiile generale de utilizare a traselor. Lista tarifelor nu face parte dintre condițiile de utilizare a căilor ferate.

[...]

(5) Condițiile de utilizare a căilor ferate trebuie publicate cu cel puțin patru luni înainte de expirarea termenului prevăzut la articolul 8 alineatul 1 punctul 2 pentru introducerea cererilor de atribuire a traselor în graficul de circulație. Condițiile de utilizare a căilor ferate intră în vigoare la data expirării termenului prevăzut la articolul 8 alineatul 1 punctul 2 pentru introducerea cererilor respective.

(6) Condițiile de utilizare a căilor ferate se aplică în mod egal tuturor solicitanților. Acestea sunt obligatorii pentru toate părțile interesate și fără a aduce atingere condițiilor generale pe care le cuprind. [...]

- 22 Articolul 21 din EIBV prevede:

„(1) Administratorul căilor ferate calculează tarifele pentru serviciile obligatorii astfel încât prin componente legate de performanță să ofere întreprinderilor de transport feroviar și administratorilor căilor ferate stimulente pentru a diminua perturbările și pentru a îmbunătăți performanța rețelei feroviare. Principiile de tarifare în funcție de performanță se aplică întregii rețele de cale ferată a administratorului căii ferate.

(2) Tariful pentru utilizarea infrastructurii poate include un tarif care ține cont de costurile efectelor asupra mediului determinate de exploatarea feroviară, fiind necesară, în acest context, o diferențiere în funcție de efectele produse asupra mediului. Aceasta nu poate avea drept consecință modificarea profitului global al administratorului rețelei de cale ferată.

(3) Tariful pentru utilizarea infrastructurii poate include un tarif care să reflecte deficitul de capacitate al segmentului identificabil al infrastructurii în perioadele de saturare.

(4) Dacă serviciul de transport atrage costuri suplimentare în raport cu celelalte servicii de transport, aceste costuri nu pot fi luate în considerare decât în ceea ce privește respectivul serviciu de transport.

(5) Pentru a evita variații semnificative și disproporționate, tarifele prevăzute la alineatele 2 și 4 și cele aferente serviciilor obligatorii pot fi prelungite pentru o perioadă corespunzătoare.

(6) În lipsa unei dispoziții contrare din prezentul regulament, tarifele trebuie calculate în același mod pentru fiecare titular al unui drept la acces. Tarifele trebuie reduse în cazul în care rețeaua feroviară, macazurile, sistemul de securitate sau sistemul de alimentare catenar ale anumitor segmente feroviare nu se află într-o stare conformă dispozițiilor contractuale.

(7) Tarifele percepute de administratorul căilor ferate trebuie publicate sau comunicate în conformitate cu articolul 4 alineatul 1, cu o lună înainte de termenul prevăzut la articolul 8 alineatul 1 punctul 2. Acestea se aplică în toată perioada aferentă noului grafic de circulație.”

BGB

23 Articolul 315 din Bürgerliches Gesetzbuch (Codul civil, denumit în continuare „BGB”), intitulat „Stabilirea prestației de către una dintre părți”, prevede la alineatele 1 și 3:

„(1) Dacă prestația se stabilește de una dintre părțile contractuale, în caz de dubiu, se consideră că trebuie stabilită *ex aequo et bono*.

[...]

(3) În cazul în care stabilirea prestației se realizează *ex aequo et bono*, decizia adoptată este obligatorie pentru cealaltă parte numai dacă este echitabilă. În cazul în care aceasta nu respectă cerințele de echitate, stabilirea prestației se va realiza prin hotărâre judecătorească [...]

Litigiul principal și întrebările preliminare

24 CTL Logistics este o întreprindere privată de transport feroviar care utilizează infrastructura feroviară administrată de DB Netz, întreprindere publică autorizată.

25 DB Netz pune la dispoziția clienților săi, contra cost, propria infrastructură feroviară, pe baza unor așa-numite contracte de „utilizare a infrastructurii”. Acestea sunt contracte-tip care reglementează principiile raportului contractual dintre întreprinderile de transport feroviar și DB Netz și care reprezintă baza pentru contractele individuale de utilizare a infrastructurii, încheiate pentru utilizarea traselor. Clauzele acestor contracte-tip sunt integrate în fiecare contract individual.

26 Potrivit acestor contracte de utilizare a infrastructurii, utilizarea rețelei feroviare a DB Netz era condiționată de plata de către CTL Logistics a prețurilor pentru trase, calculate pe baza tarifului în vigoare. DB Netz stabilește în avans acest tarif, denumit „sistem tarifar pentru trase” („TPS”), pentru o anumită perioadă, fără implicarea întreprinderilor de transport feroviar.

27 Litigiul principal dintre părți privește anumite tarife pentru anulare și modificare, pe care DB Netz le-a stabilit în mod unilateral în TPS, tarife aplicate atunci când CTL Logistics a dorit să modifice sau să anuleze o rezervare a unor trase. Între anii 2004 și 2011, CTL Logistics a plătit sumele prevăzute de TPS, însă a decis să solicite ulterior rambursarea lor.

28 În acest scop, CTL Logistics a sesizat Landgericht Berlin (Tribunalul Regional Berlin, Germania), fără a se adresa în prealabil organismului de control.

29 Potrivit acestei societăți, tarifele pentru anulare și modificare în discuție ar fi fost stabilite în mod unilateral și inequitabil de către DB Netz. Prin aplicarea articolului 315 din BGB, stabilirea acestor tarife de către DB Netz ar deveni inoperantă și ar reveni instanțelor sarcina să stabilească un tarif, într-un quantum apreciat *ex aequo et bono*. Suma care depășește acest tarif ar fi lipsită de temei juridic și ar trebui recuperată.

30 Instanța de trimitere confirmă că, potrivit jurisprudenței instanțelor de apel și a Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania), instanțele civile au, într-adevăr, competența, în cauze precum cea din litigiul principal, să examineze TPS al pârâtei din perspectiva echității acestuia și să adopte, dacă este cazul, propriile decizii pe baza unei aprecieri *ex aequo et bono*. Potrivit acestei jurisprudențe, nici AEG, nici EIBV nu s-ar opune exercitării unui control din perspectiva legislației civile, în temeiul articolului 315 din BGB, întrucât stabilirea tarifului pentru utilizarea infrastructurilor feroviare ar permite o marjă de apreciere ce rezultă din autonomia de voință, în pofida controlului realizat de organismul de reglementare.

31 În plus, potrivit jurisprudenței menționate, aplicarea concomitentă a articolului 315 din BGB și a reglementării germane din sectorul feroviar s-ar impune din considerente de ordin procedural. Acțiunea introdusă în temeiul articolului 315 din BGB ar conduce în mod obligatoriu la examinarea cuantumului tarifului stabilit de întreprinderea de administrare a infrastructurii feroviare și ar avea eventual ca rezultat reducerea cu efect retroactiv a tarifului respectiv până la limita unei sume ce rezultă dintr-o apreciere în echitate.

32 În schimb, instanța de trimitere consideră că nu se poate admite un control, exercitat în temeiul articolului 315 din BGB, și aplicarea concomitentă a dispozițiilor prevăzute de Directiva 2001/14. Potrivit acestei instanțe, aplicarea articolului 315 menționat implică, în fapt, o funcție de reglementare care nu este compatibilă cu principiul trimiterii la un singur organism de reglementare, în conformitate cu articolul 30 alineatul (1) prima teză din directiva menționată și care nu ia în considerare în mod suficient principiile prevăzute de directivă în ceea ce privește calculul tarifelor pentru utilizarea infrastructurii.

33 În aceste condiții, Landgericht Berlin (Tribunalul Regional Berlin) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Reglementările dreptului Uniunii, în special articolul 30 alineatul (1) prima teză, alineatul (2), alineatul (3), alineatul (5) primul paragraf și alineatul (6) din Directiva [2001/14], trebuie interpretate în sensul că rambursarea tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare, convenite sau stabilite printr-un acord-cadru încheiat între administratorul infrastructurii și un solicitant, este exclusă atunci când rambursarea nu se solicită potrivit procedurilor prevăzute de organismul național de control și potrivit procedurilor de control judiciar aferente acestor decizii ale organismului de reglementare?

2) Dispozițiile dreptului Uniunii, în special articolul 30 alineatul (1) prima teză, alineatul (2), alineatul (3), alineatul (5) primul paragraf și alineatul (6) din Directiva [2001/14], trebuie interpretate în sensul că rambursarea tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare, convenite sau stabilite printr-un acord-cadru între administratorul infrastructurii și un solicitant, este exclusă atunci când organismul național de control nu a fost sesizat anterior în legătură cu tarifele de utilizare a unei infrastructuri feroviare?

3) Controlul echității tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare exercitat de o instanță civilă în temeiul unor dispoziții naționale de drept civil potrivit cărora instanțelor le este permis să verifice echitatea unei prestații stabilite unilateral de una dintre părți și, dacă este cazul, să pronunțe decizii *ex aequo et bono*, este compatibil cu dispozițiile dreptului Uniunii potrivit cărora administratorul unei infrastructuri are obligația să respecte anumite reguli generale pentru calcularea tarifelor, precum principiul de recuperare a costurilor (articolul 6 alineatul (1) din Directiva [2001/14]) și respectarea criteriilor privind capacitatea de acceptare a pieței (articolul 8 alineatul (1) din Directiva [2001/14])?

4) În cazul unui răspuns afirmativ la a treia întrebare, atunci când își exercită marja de apreciere, instanța civilă trebuie să țină seama de criteriile de stabilire a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare prevăzute de Directiva [2001/14] și, dacă da, de care dintre acestea?

- 5) Controlul echității tarifelor exercitat de către o instanță civilă potrivit dispoziției naționale la care se face referire la a treia întrebare este compatibil cu dreptul Uniunii, în măsura în care instanțele civile stabilesc tariful prin derogare de la principiile generale de tarifare și de la tarifele practicate de administratorul infrastructurii feroviare, în pofida faptului că, potrivit dreptului Uniunii, administratorul infrastructurii feroviare este obligat să asigure un tratament nediscriminatoriu tuturor titularilor drepturilor de acces (articolul 4 alineatul (5) din Directiva [2001/14])?
- 6) Controlul exercitat de către o instanță civilă cu privire la echitatea tarifelor practicate de administratorul unei infrastructuri este compatibil cu dreptul Uniunii, având în vedere că acest drept stabilește competența organismului de reglementare pentru soluționarea diferendelor dintre administratorul infrastructurii și titularul dreptului de acces privind tarifele pentru utilizarea infrastructurii sau quantumul și structura (articolul 30 alineatul (5) al treilea paragraf din Directiva [2001/14], și că, din cauza numărului mare de posibile litigii în fața diverselor instanțe civile, organismul de reglementare nu ar mai putea asigura aplicarea unitară a reglementărilor Uniunii privind căile ferate (articolul 30 alineatul (3) din Directiva [2001/14])?
- 7) Este compatibil cu dreptul Uniunii, în special cu articolul 4 alineatul (1) din Directiva [2001/14], faptul că dispozițiile naționale impun administratorilor infrastructurii să calculeze toate tarifele de utilizare a infrastructurii exclusiv prin utilizarea unei metode întemeiate pe costurile directe?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima, la a doua, la a cincea și la a șasea întrebare

- 34 Prin intermediul primei, al celei de a doua, al celei de a cincea și al celei de a șasea întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă dispozițiile Directivei 2001/14, în special articolul 4 alineatul (5) și articolul 30 alineatele (1), (3), (5) și (6) din această directivă, trebuie interpretate în sensul că se opun aplicării unei reglementări naționale precum cea în cauză în litigiul principal, care prevede un control al caracterului echitabil al tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare exercitat, de la caz la caz, de instanțele de drept comun și posibilitatea de a modifica, eventual, quantumul tarifelor respective, independent de supravegherea exercitată de organismul de control prevăzut la articolul 30 din directiva menționată.
- 35 Cu titlu preliminar, pentru a răspunde la această întrebare, trebuie amintite obiectivele urmărite de Directiva 2001/14, precum și principiile și cerințele atât materiale, cât și formale stabilite de această directivă în materia tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare.

Obiectivele urmărite de Directiva 2001/14

- 36 Printre obiectivele urmărite de Directiva 2001/14 se află în special obiectivul de a asigura un acces nediscriminatoriu la infrastructură, după cum se arată în special în considerentele (5) și (11) ale directivei menționate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Ungaria, C-473/10, EU:C:2013:113, punctul 47, și Hotărârea din 18 aprilie 2013, Comisia/Franța, C-625/10, EU:C:2013:243, punctul 49).
- 37 În plus, Directiva 2001/14 urmărește obiectivul de a garanta o concurență loială. Considerentul (16) al directivei respective enunță în această privință că sistemele de tarifare și de alocare a capacităților trebuie să permită concurența loială în furnizarea serviciilor de transport feroviar.

- 38 Sistemul de tarificare instituit de Directiva 2001/14 ca instrument de administrare urmărește de asemenea un alt obiectiv, mai exact independența administratorului infrastructurii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Spania, C-483/10, EU:C:2013:114, punctul 44, și Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Germania, C-556/10, EU:C:2013:116, punctul 82).
- 39 Pe de altă parte, potrivit considerentului (12) al directivei menționate, pentru a realiza obiectivul care constă în asigurarea unei utilizări eficiente a infrastructurii feroviare, este oportun ca sistemele de tarificare amintite să încurajeze administratorii infrastructurii feroviare să optimizeze utilizarea acesteia (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Germania, C-556/10, EU:C:2013:116, punctul 82).
- 40 Potrivit considerentului (20) al Directivei 2001/14, pentru atingerea acestui obiectiv, este de dorit să se acorde un anumit grad de flexibilitate administratorilor infrastructurii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Spania, C-483/10, EU:C:2013:114, punctul 44, și Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Germania, C-556/10, EU:C:2013:116, punctul 82).
- 41 De asemenea, în considerentul (34) al directivei menționate se afirmă că este de dorit să se facă investiții în infrastructura feroviară și că sistemele de tarificare trebuie să ofere stimulente administratorilor acesteia pentru realizarea investițiilor adecvate acolo unde acestea sunt avantajoase din punct de vedere economic. Or, administratorii nu pot fi încurajați să investească în infrastructură dacă nu dispun de o marjă de apreciere în cadrul sistemului de tarificare (Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Spania, C-483/10, EU:C:2013:114, punctul 45).
- 42 În sfârșit, întrucât infrastructura feroviară reprezintă un monopol, în considerentul (40) al directivei menționate se afirmă că este necesar ca administratorii infrastructurii să fie stimulați pentru a reduce costurile și a-și administra infrastructura în mod eficient.
- 43 O astfel de administrare eficientă, precum și utilizarea echitabilă și nediscriminatorie a infrastructurii feroviare necesită, potrivit considerentului (46) al acestei directive, înființarea unui organism de reglementare care să supravegheze aplicarea normelor relevante ale dreptului Uniunii și care să acționeze ca un organism de apel, fără a elimina posibilitatea unui control jurisdicțional.

Principiile materiale enunțate în Directiva 2001/14

- 44 În conformitate cu articolul 1 alineatul (1) al doilea paragraf din Directiva 2001/14, pentru a permite administratorului infrastructurii feroviare introducerea pe piață și utilizarea optimă și efectivă a acesteia, statele membre trebuie să asigure că sistemele de tarificare și de alocare a capacităților de infrastructură feroviară respectă principiile stabilite de această directivă.
- 45 În această privință, întrucât egalitatea de tratament a întreprinderilor feroviare reprezintă cerința prealabilă pentru crearea unor condiții de concurență loială în furnizarea serviciilor de transport feroviar, administratorul infrastructurii trebuie să se asigure, potrivit articolului 4 alineatul (5) din directiva menționată, că sistemul de tarificare este aplicat astfel încât diferitele întreprinderi feroviare care efectuează prestări de servicii de natură asemănătoare pe o parte similară de piață să fie supuse unor tarife echivalente și nediscriminatorii și că tarifele aplicate efectiv respectă regulile stabilite în documentul de referință al rețelei feroviare.
- 46 Trebuie amintit că această dispoziție pune în aplicare principiul enunțat în considerentul (11) al aceleiași directive, potrivit căruia sistemele de tarificare 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.

- 47 Acest principiu ce rezultă din considerentul (11) și din articolul 9 alineatul (5) din Directiva 2001/14, potrivit căreia pentru servicii asemănătoare se aplică sisteme de reduceri similare, reprezintă, așadar, criteriul de bază pentru stabilirea și perceperea tarifului de utilizare a infrastructurii.
- 48 Pentru a garanta obiectivul astfel urmărit și pentru a asigura transparența, articolul 3 din Directiva 2001/14, ce reia conținutul considerentului (5) al acesteia, impune administratorului infrastructurii să stabilească și să publice un document de referință al rețelei care indică în special principiile și nivelurile de tarifare, în conformitate cu anexa I la Directiva 2001/14.
- 49 Tot în contextul stabilirii și al percepției tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare, articolul 4 alineatul (1) al doilea paragraf din Directiva 2001/14 prevede că stabilirea tarifului pentru utilizarea infrastructurii și perceperea acestuia sunt realizate de administratorii infrastructurii, care au obligația să asigure aplicarea unor principii unitare, astfel cum prevede în special articolul 4 alineatele (4) și (5) din directiva menționată (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Germania, C-556/10, EU:C:2013:116, punctul 84, și Hotărârea din 3 octombrie 2013, Comisia/Italia, C-369/11, EU:C:2013:636, punctul 41).
- 50 Prin urmare, administratorii infrastructurii, care au obligația de a stabili și de a percepe tarifele într-o manieră nediscriminatorie, trebuie nu doar să aplice condițiile de utilizare a rețelei feroviare în mod egal tuturor utilizatorilor acestei rețele, ci și să se asigure că tarifele efectiv percepute corespund acestor condiții.
- 51 Principiul nediscriminării prevăzut de Directiva 2001/14, expus anterior, este corolarul marjei de apreciere conferite de această directivă pentru stabilirea și perceperea tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare. Pe lângă puterea de apreciere conferită statelor membre pentru transpunerea și aplicarea prevederilor articolului 7 și următoarelor din Directiva 2001/14, articolul 4 alineatul (1) al doilea paragraf din directiva respectivă prevede, în această privință, că stabilirea tarifului revine administratorului infrastructurii, căruia îi este, așadar, recunoscută o anumită putere de apreciere proprie.
- 52 În acest context, potrivit articolului 12 din Directiva 2001/14, în cazul în care administratorul respectiv a decis să perceapă tarife pentru anulare, deși nu are nicio obligație în acest sens, tarifele respective încurajează o utilizare eficientă a capacităților, cu condiția ca acestea să fie corespunzătoare și să fie stabilite în conformitate cu principiul enunțat la articolul 1 alineatul (1) al doilea paragraf din directiva menționată.
- 53 Modul de redactare a considerentului (7) al Directivei 2001/14 confirmă acest punct de vedere, întrucât prevede că încurajarea utilizării optime a infrastructurii feroviare conduce la o scădere a costurilor de transport pentru societate.
- 54 În sfârșit, trebuie să se arate că, potrivit considerentului (35) al acestei directive, orice sistem de tarifare emite semnale economice către utilizatori și este important ca aceste semnale să fie coerente și să îi determine să ia hotărâri raționale. Rezultă că aceste stimulente pot avea efectul scontat numai în măsura în care administratorul infrastructurii are posibilitatea efectivă de a-și adapta comportamentul comercial la condițiile pieței. În consecință, Directiva 2001/14 recunoaște o anumită putere de apreciere administratorului infrastructurii pentru ca acesta să poată realiza obiectivele urmărite de directiva menționată. Luarea în considerare a acestor obiective se exprimă prin stabilirea și controlul uniform ale tuturor tipurilor de tarife, în special ale tarifelor percepute pentru capacitatea solicitată, dar neutilizată.

Principiile procedurale enunțate în Directiva 2001/14

- 55 În ceea ce privește organismul de control, potrivit considerentului (46) al Directivei 2001/14, administrarea eficientă și utilizarea echitabilă și nediscriminatorie a infrastructurii feroviare necesită înființarea unui organism de reglementare care să supravegheze aplicarea acestor norme de drept ale Uniunii și care să acționeze ca un organism de apel, fără a elimina posibilitatea unui control jurisdicțional.
- 56 Prin urmare, potrivit articolului 30 alineatul (1) din directiva menționată, statele membre au obligația de a înființa un astfel de organism care, în temeiul articolului 30 alineatul (2) din directiva respectivă, poate fi sesizat de către un solicitant în cazul în care acesta din urmă consideră că „nu a fost tratat echitabil, a fost discriminat sau a fost nedreptățit în orice fel”. Acțiunea astfel introdusă privește în special, potrivit acestei din urmă dispoziții, deciziile administratorului infrastructurii referitoare la sistemul de tarifyare sau la nivelul ori la structura tarifyelor pentru utilizarea infrastructurii care i se cere solicitantului sau i se pot cere a fi plătite, organismul de control fiind obligat, în temeiul articolului 30 alineatul (5) din Directiva 2001/14, să ia hotărâri în privința plângerilor și să acționeze pentru a remedia situația în termen de maximum două luni.
- 57 Prin urmare, pe lângă aprecierea tarifyelor aplicabile într-un anumit caz, acest organism are obligația de a se asigura că integralitatea tarifyelor ce constituie sistemul de tarifyare sunt în conformitate cu dispozițiile directivei menționate.
- 58 Supravegherea centralizată exercitată de organismul de control care asigură caracterul nediscriminatoriu al tarifyelor corespunde, așadar, principiului potrivit căruia stabilirea centralizată a tarifyelor respective este realizată de către administrator cu respectarea principiului nediscriminării.
- 59 Aceasta este perspectiva în care se înscriu dispozițiile referitoare la efectele deciziilor adoptate de organismul de control, precum și cele referitoare la întinderea controlului exercitat de acesta.
- 60 În acest sens, în temeiul articolului 30 alineatul (3) prima teză din Directiva 2001/14, organismul de control se asigură că tarifyele stabilite de către administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu capitolul II din această directivă și sunt nediscriminatorii. Pe de altă parte, articolul 30 alineatul (3) a doua teză din directiva menționată prevede că negocierile dintre solicitant și administratorul infrastructurii cu privire la nivelul tarifyelor de utilizare a infrastructurii sunt permise numai dacă sunt purtate sub supravegherea organismului de control care intervine în cazul în care negocierile sunt susceptibile să contravină cerințelor aceleiași directive.
- 61 În temeiul articolului 30 alineatul (5) al doilea paragraf din Directiva 2001/14, hotărârile adoptate de organismul de control sunt obligatorii pentru toate părțile, având astfel un efect *erga omnes*.
- 62 Potrivit articolului 30 alineatul (6) din Directiva 2001/14, trebuie instituit un control judiciar al acestor hotărâri.
- 63 Acestea sunt principiile în lumina cărora trebuie să se răspundă la prima, la a doua, la a cincea și la a șasea întrebare adresate de instanța de trimitere, astfel cum au fost reformulate la punctul 34 din prezenta hotărâre.

Dispozițiile articolului 315 din BGB, astfel cum sunt interpretate de instanța de trimitere

- 64 În ceea ce privește articolul 315 din BGB, din cererea de decizie preliminară reiese că această dispoziție de drept civil german prevede că, atunci când o dispoziție legală sau o clauză contractuală oferă uneia din părți, precum administratorul unei infrastructuri, dreptul de a stabili unilateral prestația datorată în temeiul contractului, acest drept trebuie exercitat însă, în caz de dubiu, în conformitate cu cerințele de

echitate. Respectarea echității ar putea fi verificată de instanțele civile care, atunci când constată că prestația nu a fost stabilită în mod echitabil, ar înlocui-o printr-o hotărâre judecătorească pronunțată în echitate, adoptată în mod discreționar. Obiectivul articolului 315 din BGB ar fi, prin urmare, să corecteze caracterul excesiv sau disproportionat, în anumite cazuri, al prestației în raport cu obiectul contractului.

- 65 Instanța de trimitere constată în plus că, potrivit jurisprudenței instanțelor civile germane, stipulațiile din contractele de utilizare a infrastructurilor DB Netz care fac referire la sistemul de tarificare a traselor prevăd, pe de o parte, dreptul de a stabili prestația de origine contractuală și, pe de altă parte, că obligația reglementată de a stabili liste ale tarifelor este expresia dreptului de a stabili prestația de origine legală. Instanțele menționate ar fi dedus de aici că sunt competente să controleze tarifele, în temeiul articolului 315 alineatul 3 din BGB, și să adopte, dacă este cazul, propriile decizii pe baza unei aprecieri *ex aequo et bono*.
- 66 Potrivit instanței de trimitere, instanțele germane interpretează reglementarea germană din sectorul feroviar, mai precis dispozițiile din AEG și din EIBV, care transpune Directiva 2001/14, în sensul că nu se opune realizării unui control din perspectiva dreptului civil, întemeiat pe articolul 315 din BGB. Un astfel de control nu ar fi exclus, dat fiind că, în temeiul principiului autonomiei de voință, administratorul infrastructurii ar dispune de o marjă de apreciere la momentul stabilirii tarifului pentru utilizarea infrastructurii feroviare, în pofida controlului realizat de organismului de reglementare.
- 67 Potrivit acestei jurisprudențe, considerente de ordin procedural ar justifica de asemenea aplicarea concomitentă a articolului 315 din BGB și a reglementării germane din sectorul feroviar. Întreprinderea de transport feroviar ar putea, fără alte condiții suplimentare, să introducă o acțiune întemeiată pe articolul menționat, prin care să solicite instanței să stabilească un tarif într-un quantum echitabil. O astfel de acțiune ar conduce în mod obligatoriu la examinarea tarifului stabilit de administratorului infrastructurii și ar avea eventual ca rezultat reducerea cu efect retroactiv a cuantumului acestuia pe baza unei aprecieri în echitate, în timp ce un asemenea efect ar fi incert în ceea ce privește deciziile adoptate de organismul de reglementare.
- 68 În sfârșit, potrivit jurisprudenței menționate, articolul 315 din BGB s-ar putea aplica chiar și în cazul în care tarifele sunt stabilite sub forma unui tarif general, având în vedere că raportul juridic existent între întreprinderea de administrare a infrastructurii feroviare și întreprinderea de transport feroviar este reglementat, în materie civilă, de articolul 14 alineatul 6 din AEG.

Răspunsul Curții

- 69 Cu titlu preliminar, trebuie amintit că din dosarul de care dispune Curtea reiese că aprecierea în echitate realizată de instanțele civile naționale, în temeiul articolului 315 alineatul 3 din BGB, constituie un instrument general de drept civil, mai precis de dreptul contractelor, fără o legătură concretă cu controlul tarifelor percepute de administratorii infrastructurilor, prevăzut de Directiva 2001/14. În consecință, această dispoziție urmărește să stabilească un raport echitabil, în fiecare caz în parte.
- 70 Or, trebuie să se constate, mai întâi, că aprecierea în echitate în fiecare caz în parte se opune principiului nediscriminării consacrat la articolul 4 alineatul (5) și în considerentul (11) al Directivei 2001/14, după cum s-a arătat la punctele 45-54 din prezenta hotărâre.
- 71 În această privință, reiese din dosar că jurisprudența instanțelor civile germane pleacă de la principiul că articolul 315 din BGB are un „domeniu de aplicare autonom”, paralel cu cel al reglementării din sectorul feroviar, și că, prin urmare, ar trebui verificat dacă, în cadrul marjei de apreciere care îi este

recunoscută de reglementarea națională cu privire la stabilirea tarifelor, administratorul infrastructurii a luat de asemenea în considerare, în mod corespunzător, interesele întreprinderii de transport feroviar reclamante care depășesc respectarea caracterului nediscriminatoriu al condițiilor de acces la rețea.

- 72 Or, este suficient să se constate, în această privință, că jurisprudența menționată conduce la aplicarea criteriilor de apreciere materiale cu privire la echivalența prestațiilor, criterii care nu sunt prevăzute de dispozițiile relevante ale Directivei 2001/14.
- 73 Aceste criterii, aplicate în cadrul controlului în echitate, realizat de instanța civilă în temeiul articolului 315 din BGB, amenință astfel realizarea obiectivelor urmărite de Directiva 2001/14, întrucât nu există criterii uniforme recunoscute de jurisprudența menționată, acestea fiind aplicate, de la caz la caz, ținând seama de obiectul contractului și de interesul părților în litigiu.
- 74 Punând accentul exclusiv pe raționalitatea economică a contractului individual, aplicarea articolului 315 din BGB se află în contradicție cu faptul că doar o stabilire a tarifelor pe baza unor criterii uniforme poate garanta că politica în materie tarifară este aplicată în mod egal tuturor întreprinderilor feroviare.
- 75 Aprecierea în echitate, realizată în temeiul articolului 315 din BGB, în cadrul unui contract, pe de o parte, și reglementarea din sectorul feroviar astfel cum rezultă din Directiva 2001/14, pe de altă parte, au la bază considerații diferite, care, în cazul în care se aplică unuia și aceluiași contract, pot conduce la rezultate contradictorii.
- 76 Prin urmare, aplicarea principiului echității de instanțele germane este în contradicție cu principiile enunțate de Directiva 2001/14, în special cu principiul egalității de tratament al întreprinderilor de transport feroviar.
- 77 În al doilea rând, trebuie amintit că, în temeiul articolului 4 alineatul (1) din Directiva 2001/14, statele membre trebuie să stabilească un cadru de tarifyare. Ele pot să stabilească și reguli specifice de tarifyare, cu respectarea independenței administrării de către administratorului infrastructurii. Conform dispoziției amintite, revine acestuia din urmă sarcina, pe de o parte, să calculeze tariful pentru utilizarea infrastructurii și, pe de altă parte, să perceapă tariful respectiv (a se vedea în special Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Spania, C-483/10, EU:C:2013:114, punctul 39, și Hotărârea din 3 octombrie 2013, Comisia/Italia, C-369/11, EU:C:2013:636, punctul 41).
- 78 Dispoziția menționată stabilește în acest mod o repartizare a competențelor între statele membre și administratorul infrastructurii în ceea ce privește sistemele de tarifyare. Astfel, revine statelor membre competența de a stabili un cadru de tarifyare, în timp ce calcularea tarifului și perceperea acestuia incumbă, în principiu, administratorului infrastructurii (Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Spania, C-483/10, EU:C:2013:114, punctul 41, Hotărârea din 11 iulie 2013, Comisia/Republica Cehă, C-545/10, EU:C:2013:509, punctul 34, și Hotărârea din 3 octombrie 2013, Comisia/Italia, C-369/11, EU:C:2013:636, punctul 42).
- 79 Pentru a garanta obiectivul privind independența administrării a administratorului infrastructurii, acesta trebuie să dispună, în cadrul de tarifyare astfel cum a fost definit de statele membre, de o anumită marjă de apreciere pentru stabilirea cuantumului tarifelor, de natură să îi permită să o utilizeze ca instrument de administrare (Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Spania, C-483/10, EU:C:2013:114, punctele 44 și 49, precum și Hotărârea din 11 iulie 2013, Comisia/Republica Cehă, C-545/10, EU:C:2013:509, punctul 35).

- 80 Rezultă, aşadar, din considerentul (12) al Directivei 2001/14 că, în cadrul stabilit de statele membre, sistemele de tarifare şi de alocare a capacităţilor trebuie să încurajeze administratorii infrastructurii feroviare să optimizeze utilizarea acesteia (Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Spania, C-483/10, EU:C:2013:114, punctul 44).
- 81 Or, deşi administratorii pot, în principiu, să calculeze quantumul tarifului, prin intermediul unui sistem de tarifare aplicabil tuturor întreprinderilor feroviare, aceştia nu ar putea realiza o optimizare rezultată dintr-un astfel de sistem dacă există riscul ca, în orice moment, o instanţă civilă să stabilească în echitate, în temeiul articolului 315 din BGB, tariful aplicabil exclusiv întreprinderii feroviare parte la procedură, stabilirea acestui tarif de către instanţa respectivă restrângând astfel marja de apreciere a administratorului infrastructurii într-o măsură incompatibilă cu obiectivele urmărite de Directiva 2001/14 (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 octombrie 2013, Comisia/Italia, C-369/11, EU:C:2013:636, punctul 43).
- 82 În acest context, trebuie arătat că, în conformitate cu ceea ce prevede articolul 8 alineatul (2) din această directivă, pentru a încuraja administratorul infrastructurii să optimizeze utilizarea infrastructurii sale, acesta din urmă trebuie să fie în măsură să stabilească sau să menţină tarife mai mari pe baza costurilor pe termen lung ale anumitor proiecte de investiţii (Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Germania, C-556/10, EU:C:2013:116, punctul 83).
- 83 Astfel, trebuie să se concluzioneze că un control al tarifelor potrivit principiului echităţii şi adoptarea, după caz, a unei decizii pe baza unei aprecieri *ex aequo et bono*, în conformitate cu articolul 315 alineatul (3) din BGB, sunt contrare obiectivelor urmărite de articolul 4 alineatul (1) din Directiva 2001/14.
- 84 În al treilea rând, trebuie să se constate că aplicarea criteriilor de apreciere materiale în temeiul articolului 315 din BGB fie ar fi incompatibilă cu criteriile de apreciere prevăzute în special la articolele 4, 7 şi 8 din Directiva 2001/14, fie, presupunând că aceste cerinţe ar fi conforme cu cele stabilite de directivă, ar determina instanţele civile să aplice direct dispoziţiile reglementării din sectorul feroviar şi, în consecinţă, să aducă atingere competenţelor organismului de control.
- 85 În această privinţă, trebuie arătat că principiului potrivit căruia stabilirea tarifelor de utilizare a infrastructurii se realizează de către administratorul infrastructurii feroviare care are obligaţia să respecte principiul nediscriminării îi corespunde supravegherea exercitată de organismul de control, care, la rândul său, este obligat să asigure respectarea caracterului nediscriminatoriu al tarifelor.
- 86 Astfel, atunci când instanţele civile naţionale, sesizate cu litigii în materia tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare, aplică, în cadrul controlului în echitate prevăzut la articolul 315 din BGB, dispoziţiile reglementării sectoriale din AEG şi din EIBV, pentru a aprecia modalităţile de calcul şi quantumul tarifelor, reglementarea din sectorul feroviar prevăzută de Directiva 2001/14 nu este supusă doar unei aprecieri efectuate de organismul de control competent, iar apoi unei verificări *ex post* efectuate de instanţele sesizate cu acţiuni împotriva deciziilor acestui organism, ci este, în egală măsură, aplicată şi interpretată de orice instanţă civilă naţională competentă sesizată, iar aceasta cu nerespectarea competenţei exclusive pe care organismul de control o are în temeiul articolului 30 din Directiva 2001/14.
- 87 În consecinţă, diverse decizii ale instanţelor civile independente, după caz, nearmonizate prin jurisprudenţa instanţelor superioare, s-ar substitui unicităţii controlului exercitat de organismul competent, sub rezerva, dacă este cazul, a unui control ulterior realizat de instanţele chemate să judece acţiunile împotriva deciziilor acestui organism, în speţă tribunalele administrative, astfel cum prevede de asemenea articolul 30 din Directiva 2001/14. Rezultă o juxtapunere a două căi decizionale necoordonate, ceea ce contravine în mod vădit obiectivului urmărit de articolul 30 din Directiva 2001/14.

- 88 În al patrulea rând, instanța de trimitere subliniază, pe bună dreptate, dificultatea practică insurmontabilă pe care ar reprezenta-o o integrare rapidă, într-un sistem nediscriminatoriu, a diferitor hotărâri judecătorești individuale pronunțate de instanțele civile, chiar și atunci când organismul de control ar încerca să reacționeze ca urmare a acestor hotărâri.
- 89 *Primo*, acest lucru ar avea ca rezultat, cel puțin până la intervenția unei instanțe supreme, o discriminare între întreprinderile feroviare după cum au sesizat sau nu o instanță civilă și în funcție de conținutul hotărârii pronunțate de aceasta, ceea ce încalcă în mod vădit principiul nediscriminării consacrat de articolul 4 alineatul (5) din Directiva 2001/14.
- 90 *Secundo*, din dosarul de care dispune Curtea rezultă că un control în echitate, realizat în temeiul articolului 315 din BGB, ar presupune, pentru a evita un eventual tratament discriminatoriu între întreprinderile feroviare, adaptarea efectivă a tarifului de către administratorului infrastructurii sau de către organismul de control și aplicarea acestuia în cazul tuturor celorlalte întreprinderi feroviare, ca urmare a unei hotărâri a unei instanțe civile de modificare a tarifului respectiv care a intervenit la cererea unei singure întreprinderi.
- 91 Or, din dispozițiile Directivei 2001/14 referitoare la organismul de control nu reiese nicio obligație de această natură.
- 92 În plus, argumentul potrivit căruia această metodă ar permite găsirea unei soluții care să garanteze un tratament nediscriminatoriu al întreprinderilor feroviare se bazează pe ipoteza potrivit căreia organismul de control ar trebui să se limiteze să reacționeze doar la deciziile individuale pe care instanțele civile le-au pronunțat deja în temeiul articolului 315 din BGB. Or, o astfel de ipoteză contravine în mod vădit misiunii conferite organismului de control, astfel cum rezultă din articolul 30 alineatele (2) și (5) din Directiva 2001/14.
- 93 În sfârșit, ipoteza respectivă ar aduce atingere independenței administratorilor infrastructurilor feroviare, întrucât aceștia ar fi obligați, ca reacție la decizia unei instanțe civile, să se confrunte cu tarife „echitabile” forfetare, obținute pe baza examinării unor cazuri individuale, ceea ce contravine misiunii care a fost conferită acestor administratori de infrastructuri prin Directiva 2001/14.
- 94 În acest context, trebuie să se constate, în al cincilea rând, că nu ar fi respectat caracterul obligatoriu al deciziilor adoptate de organismul de control pentru toate părțile interesate, astfel cum rezultă din articolul 30 alineatul (5) al doilea paragraf din Directiva 2001/14. Astfel, din această dispoziție rezultă că deciziile organismului de control, supuse, după caz, controlului jurisdicțional, produc efecte juridice pentru toate părțile vizate din sectorul feroviar, fie că este vorba despre întreprinderile de transport sau despre administratorii infrastructurilor. Ar fi contrar acestui principiu ca hotărârile pronunțate de instanțele civile, după caz, pe baza criteriilor stabilite de reglementarea referitoare la calculul tarifelor să producă efecte limitate numai la părțile din litigiile aflate pe rolul acestor instanțe.
- 95 Astfel, titularul dreptului de acces care ar introduce o acțiune împotriva administratorului infrastructurii în scopul de a obține rambursarea unei părți din cuantumul tarifului considerate inechitabilă ar obține în mod necesar un avantaj în raport cu concurenții săi care nu au introdus o astfel de acțiune. Or, instanța civilă sesizată, spre deosebire de organismul de control, nu ar avea posibilitatea să extindă acțiunea la alte contracte de utilizare a infrastructurii sau să pronunțe o hotărâre care s-ar aplica întregului sector vizat.
- 96 Această situație ar pune sub semnul întrebării nu doar principiul care rezultă din reglementarea privind accesul la infrastructurile feroviare, potrivit căruia deciziile pronunțate sunt obligatorii pentru toate părțile interesate și ar conduce în mod necesar la o inegalitate de tratament între titularii dreptului de acces, ceea ce Directiva 2001/14 urmărește tocmai să evite, ci ar aduce atingere totodată obiectivului de a asigura o concurență loială în sectorul furnizării de servicii feroviare.

- 97 Prin urmare, rambursarea tarifelor în temeiul dispozițiilor de drept civil este posibilă numai în ipoteza în care, în conformitate cu dispozițiile de drept național, caracterul ilicit al tarifului din perspectiva reglementării privind accesul la infrastructurile feroviare a fost constatat anterior de organismul de control sau de o instanță care a examinat decizia adoptată de organismul respectiv și în măsura în care această cerere de rambursare poate face mai degrabă obiectul unei acțiuni în fața instanțelor civile naționale decât al unei acțiuni prevăzute de reglementarea respectivă.
- 98 În al șaselea rând, din dosarul de care dispune Curtea reiese că nu este exclusă o soluționare pe cale amiabilă, în cadrul unei proceduri civile și, prin urmare, al unei proceduri inițiate în temeiul articolului 315 din BGB. Or, principiul potrivit căruia articolul 315 din BGB are un „domeniu de aplicare autonom”, paralel reglementării privind accesul la infrastructurile feroviare, presupune ca negocierii în vederea unei soluționări pe cale amiabilă să poată avea loc fără participarea organismului de control care nu este parte la o astfel de procedură.
- 99 Or, această excludere a organismului de control se află în contradicție cu textul și cu finalitatea articolului 30 alineatul (3) a doua și a treia teză din Directiva 2001/14, care prevede, pe de o parte, că negocierile lansate între solicitant și administratorul infrastructurii cu privire la nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii sunt permise numai dacă sunt purtate sub supravegherea organismului de control și, pe de altă parte, că acesta din urmă trebuie să intervină imediat dacă negocierile sunt susceptibile să contravină cerințelor directivei respective.
- 100 În al șaptelea rând, aplicarea articolului 315 din BGB pe care o fac instanțele germane nu pare a fi în acord cu obiectivul urmărit de Directiva 2001/14, acela de a încuraja administratorii să optimizeze utilizarea infrastructurii acestora, în special în temeiul articolului 12 primul paragraf din directiva menționată, care prevede posibilitatea ca administratorul infrastructurii să perceapă un tarif corespunzător pentru capacitatea feroviară solicitată, dar neutilizată. Motivarea care stă la baza aplicării articolului 315 din BGB și potrivit căreia articolul menționat are „un domeniu de aplicare autonom”, paralel domeniului de aplicare al reglementării privind accesul la infrastructurile feroviare, ar trebui să conducă la concluzia că obiectivele specifice urmărite de dispozițiile acestei reglementări nu sunt luate în considerare.
- 101 Presupunând că aplicarea articolului 315 din BGB permite ca obiectivele specifice urmărite de Directiva 2001/14 să fie luate în considerare, ar exista riscul vădit ca o reducere a tarifelor, decisă de la caz la caz, să conducă la o serie de diferențe în ceea ce privește efectul de stimulare obținut și ca întreprinderile de transport feroviar să fie încurajate să obțină, prin intermediul unor acțiuni civile, avantaje de care nu beneficiază alte întreprinderi aflate într-o situație similară.
- 102 Or, această încurajare este totodată susceptibilă să aducă atingere interesului de a contribui la o utilizare optimă a infrastructurilor prin intermediul unei măsuri de organizare corespunzătoare sau al anulării unei cereri de rezervare a capacității cât mai timpuriu cu putință, ceea ce contravine obiectivului urmărit la articolul 12 primul paragraf din Directiva 2001/14.
- 103 Din ansamblul considerațiilor care precedă rezultă că dispozițiile Directivei 2001/14, în special articolul 4 alineatul (5) și articolul 30 alineatele (1), (3), (5) și (6) din aceasta, trebuie interpretate în sensul că se opun aplicării unei reglementări naționale precum cea în cauză în litigiul principal, care prevede controlul caracterului echitabil al tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare exercitat, de la caz la caz, de instanțele de drept comun și posibilitatea acestora de a modifica, eventual, cuantumul tarifelor respective, independent de supravegherea exercitată de organismul de control în temeiul articolului 30 din directiva menționată.

Cu privire la a treia, la a patra și la a șaptea întrebare

- 104 A treia, a patra și a șaptea întrebare sunt adresate numai în cazul în care răspunsul la prima, la a doua, la a cincea și la a șasea întrebare ar fi afirmativ.
- 105 Având în vedere că răspunsul la prima, la a doua, la a cincea și la a șasea întrebare este unul negativ, nu este necesar să se răspundă la a treia, la a patra și la a șaptea întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 106 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 cincea) declară:

Dispozițiile Directivei 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 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004, în special articolul 4 alineatul (5) și articolul 30 alineatele (1), (3), (5) și (6) din directiva respectivă, trebuie interpretate în sensul că se opun aplicării unei reglementări naționale precum cea în cauză în litigiul principal, care prevede controlul caracterului echitabil al tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare exercitat, de la caz la caz, de instanțele de drept comun și posibilitatea acestora de a modifica, eventual, cuantumul tarifelor respective, independent de supravegherea exercitată de organismul de control în temeiul articolului 30 din Directiva 2001/14, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/49.

Semnături