Recueil de la jurisprudence

CONCLUSIONS DE L'AVOCATE GÉNÉRALE
MME TAMARA ĆAPETA
présentées le 7 avril 2022 [1]

Affaire C-721/20

DB Station & Service AG
contre
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

[demande de décision préjudicielle formée par le Kammergericht Berlin (tribunal régional supérieur de Berlin, Allemagne)]

« Renvoi préjudiciel – Transports ferroviaires – Article 102 TFUE – Abus de position dominante – Directive 2001/14/CE – Article 30 – Organisme de contrôle ferroviaire – Contrôle des redevances au regard du droit de la concurrence – Articulation des compétences des juridictions civiles avec celles de l'organisme de contrôle »

I. Introduction

1. La présente affaire porte sur la collision entre, d'une part, l'aboutissement de la lignée jurisprudentielle, qui procède de l'arrêt du 9 novembre 2017, CTL Logistics (C-489/15, ci-après l'arrêt CTL Logistics », EU:C:2017:834), confirmé par celui du 8 juillet 2021, Koleje Mazowieckie (C-120/20, ci-après l'arrêt Koleje Mazowieckie, EU:C:2021:553), consacrant la nécessité, préalablement à toute action judiciaire, de formuler les contestations relatives aux redevances ferroviaires devant l'organisme de contrôle institué par l'article 30 de la directive 2001/14/CE [2], et, d'autre part, la doctrine de l'effet direct de l'article 102 TFUE [3], selon laquelle les juridictions nationales sont compétentes pour examiner directement un comportement éventuellement abusif, au sens de cette disposition, du gestionnaire de l'infrastructure dans la détermination de ces redevances.

2. Plus particulièrement, le Kammergericht Berlin (tribunal régional supérieur de Berlin, Allemagne) demande en substance si, et le cas échéant, dans quelles conditions, les juridictions civiles peuvent contrôler le montant des redevances pour l'accès à l'infrastructure ferroviaire au regard de l'article 102 TFUE.

[1] Langue originale : le français.

[2] Directive du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (JO 2001, L 75, p. 29).

[3] Arrêts du 30 janvier 1974, BRT et Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (127/73, EU:C:1974:6, points 14 à 16), et du 28 mars 2019, Cogeco Communications (C-637/17, EU:C:2019:263, point 38).

3. Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ci-après « ODEG »), une société ferroviaire allemande, à DB Station & Service AG, exploitant environ 5 400 gares et stations ferroviaires en Allemagne, au sujet du remboursement des redevances acquittées par la première pour l'utilisation des gares et des stations [4] exploitées par la seconde pour la période comprise entre novembre 2006 et décembre 2010.

II. Le litige au principal, la procédure devant la Cour et les questions préjudicielles

4. Filiale de la Deutsche Bahn AG (opérateur historique du secteur ferroviaire en Allemagne), DB Station & Service exploite des gares et des stations ferroviaires dans cet État membre. Les conditions d'utilisation de ces installations sont déterminées dans des contrats-cadres qu'elle conclut avec les entreprises ferroviaires. Chaque utilisation concrète desdites installations est ensuite régie par un contrat distinct. Le montant des redevances est déterminé en fonction du barème de prix des stations, établi par DB Station & Service, par catégorie et par Land.

5. ODEG est une entreprise ferroviaire qui utilise l'infrastructure de DB Station & Service dans le cadre de son activité de transport ferroviaire de voyageurs à courte distance [5]. Ces deux entreprises ont conclu un accord-cadre à cette fin.

6. Le 1er janvier 2005, DB Station & Service a introduit un nouveau barème de prix, désigné par le sigle « SPS 05 ». Pour ODEG, ce barème s'est traduit par une hausse des redevances d'infrastructure qu'elle a payées sous réserve, n'étant pas d'accord avec cette hausse.

7. Par décision du 10 décembre 2009, la Bundesnetzagentur (Agence fédérale des réseaux, Allemagne), en tant qu'organisme de contrôle compétent, a déclaré le SPS 05 invalide en maintenant ses effets jusqu'au 1er mai 2010, afin de permettre l'application d'un nouveau tarif à partir de cette date. Dans cette décision, cette agence invitait les plaignants à saisir les juridictions civiles pour obtenir le remboursement des surplus déjà payés [6].

8. DB Station & Service a contesté ladite décision. En date du 23 mars 2010, l'Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (tribunal administratif supérieur de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, Allemagne) a reconnu un effet suspensif à ce recours. Au moment de la demande de décision préjudicielle dans la présente affaire, ce tribunal n'avait pas encore statué sur le fond.

9. Par plusieurs recours introduits devant le Landgericht Berlin (tribunal régional de Berlin, Allemagne), ODEG a demandé le remboursement du montant des redevances acquittées entre novembre 2006 et décembre 2010, dans la mesure où ce montant dépasse celui qui aurait été dû en vertu du barème antérieurement en vigueur, à savoir le SPS 99. Le Landgericht Berlin (tribunal régional de Berlin) a accueilli ces recours pour des motifs d'équité sur le fondement de

[4] L'annexe II, point 2, de la directive 2001/14 inclut l'accès par le réseau aux infrastructures de services et les services fournis portant, notamment, sur les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures.

[5] Il ressort de l'ensemble des informations à la disposition de la Cour que les destinations proposées par ODEG se limitent à l'Allemagne. Toutefois, cela ne fait pas nécessairement obstacle à l'application de l'article 102 TFUE. À cet égard, voir communication de la Commission – Lignes directrices relatives à la notion d'affectation du commerce figurant aux articles 81 et 82 du traité (JO 2004, C 101, p. 81).

[6] Décision concernant les prix des stations de DB Station & Service AG de l'Agence fédérale des réseaux, du 10 décembre 2009, dossier no 705-07-038, p. 22.

l'article 315 du Bürgerliches Gesetzbuch (code civil, ci-après le « BGB »)[7], qui permet au juge de rétablir l'équilibre contractuel. DB Station & Service a interjeté appel devant le Kammergericht Berlin (tribunal régional supérieur de Berlin) qui a joint les différentes affaires par une ordonnance du 30 novembre 2015.

10. Entre-temps, à la suite d'une demande de décision préjudicielle et dans le cadre d'un litige similaire devant les juridictions civiles, la Cour a jugé, dans l'arrêt CTL Logistics, que le contrôle d'équité des redevances de sillons par les juridictions ordinaires ne peut être réalisé indépendamment de la surveillance exercée par l'organisme de contrôle compétent, dans la mesure où le contrôle des modalités de calcul et du montant des redevances au regard de la directive 2001/14 relève de la compétence exclusive de l'organisme de contrôle ferroviaire institué par l'article 30 de cette directive[8].

11. À la suite de cet arrêt, des demandes de remboursement ont été de nouveau formulées devant l'Agence fédérale des réseaux. Par une décision du 11 octobre 2019, celle-ci a rejeté comme étant irrecevables les recours de plusieurs entreprises ferroviaires par lesquels celles-ci ont demandé de contrôler, a posteriori, la légalité du SPS 05 en vue du remboursement du montant excédentaire des redevances au motif que de telles demandes seraient désormais prescrites[9]. Cette décision fait l'objet d'un recours qui, au moment de la demande de décision préjudicielle dans la présente affaire, était toujours pendant devant le Verwaltungsgericht Köln (tribunal administratif de Cologne, Allemagne).

12. Le Kammergericht Berlin (tribunal régional supérieur de Berlin) estime que la résolution du litige porté devant lui dépend de l'interprétation de la directive 2001/14 qui est temporellement et matériellement applicable.

13. En particulier, cette juridiction se demande si les enseignements de l'arrêt CTL Logistics trouvent à s'appliquer mutatis mutandis au contrôle de ces redevances au regard de l'article 102 TFUE et du droit national de la concurrence interdisant les abus de position dominante. En effet, à la suite du jugement dans cette affaire, c'est sur ce fondement juridique que le litige au principal porte désormais en cause d'appel.

14. Ladite juridiction indique que plusieurs juridictions civiles allemandes ont répondu par l'affirmative à cette question. Elles ont, en effet, considéré que les principes dégagés dans l'arrêt CTL Logistics s'opposent à ce qu'elles statuent sur des actions en remboursement avant que l'organisme de contrôle compétent n'ait adopté une décision définitive à cet égard. En revanche, dans un arrêt du 29 octobre 2019, dit « Trassenentgelte » (redevances de sillons)[10], le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) a constaté que l'application de l'article 102 TFUE par les juridictions civiles est possible sans qu'une décision définitive de l'organisme de contrôle soit nécessaire.

7 L'article 315 du BGB, intitulé « Détermination de la prestation par une partie », prévoit, à ses paragraphes 1 et 3 :
« (1) Si la prestation doit être déterminée par l'une des parties contractantes, il y a lieu d'admettre, dans le doute, que cette détermination doit être faite ex æquo et bono.
[…]
(3) Lorsque la détermination doit s'opérer ex æquo et bono, la détermination effectuée ne lie l'autre partie que si elle est conforme à l'équité. Si elle n'est pas conforme à l'équité, elle est effectuée par jugement […] »

8 Arrêt CTL Logistics, points 84 et 86.

9 Décision nº BK10-19-0011 E de l'Agence fédérale des réseaux, du 11 octobre 2019.

10 KZR 39/19, DE:BGH:2019:291019UKZR39.19.0.

15. Selon la juridiction de renvoi, il existe de bonnes raisons pour se départir de la position défendue par la juridiction civile suprême allemande.

16. Tout d'abord, si l'arrêt CTL Logistics concernait l'incompatibilité du contrôle d'équité prévu par le droit civil allemand avec la directive 2001/14, ses motifs pourraient être transposés à l'application du droit de la concurrence par les juridictions civiles. En effet, l'intervention de ces dernières, indépendamment de l'organisme de contrôle, pourrait créer une situation d'inégalité en permettant à certaines entreprises ferroviaires de s'acquitter de redevances d'infrastructure moins élevées. Un tel avantage serait contraire à l'objectif central de la directive 2001/14, consistant à assurer un accès non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et à permettre ainsi une concurrence équitable. Le contrôle effectué par les juridictions civiles constituerait, en outre, une atteinte à la compétence exclusive de l'organisme de contrôle.

17. Par ailleurs, si, conformément à la jurisprudence de la Cour, les juridictions nationales étaient tenues d'appliquer l'article 102 TFUE directement, la Cour n'aurait pas encore tranché la question de savoir si cette obligation s'applique également dans les cas où un organisme de contrôle, dont les décisions sont soumises à un contrôle juridictionnel, est chargé de la surveillance des redevances.

18. Enfin, par son arrêt du 1er septembre 2020, dit « Stationspreissystem II »[11], le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) a jugé que l'article 30, paragraphe 3, de la directive 2001/14 ne confère pas à l'organisme de contrôle de compétence pour se prononcer sur les redevances déjà payées et encore moins pour en ordonner le remboursement. Cette juridiction en a déduit que le contrôle des abus au titre de l'article 102 TFUE n'interfère pas avec les compétences de l'organisme de contrôle, dès lors que ce contrôle est limité à l'octroi de dommages et intérêts pour les comportements des entreprises dans le passé.

19. Néanmoins, la juridiction de renvoi estime que cette analyse du droit de l'Union est erronée. D'une part, aucun élément dans la directive 2001/14 ne serait susceptible d'étayer l'interprétation selon laquelle l'organisme de contrôle ne décide que pro futuro. D'autre part, l'article 102 TFUE permettrait l'adoption des décisions constatant la nullité des actes ou ordonnant la cessation d'un comportement. Du reste, même le remboursement des redevances perçues dans le passé pourrait aboutir à des distorsions de concurrence et interférer avec les objectifs de la directive 2001/14. Selon la juridiction de renvoi, ces considérations montrent que le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) aurait dû saisir la Cour des questions préjudicielles à cet égard.

20. C'est dans ces conditions que le Kammergericht Berlin (tribunal régional supérieur de Berlin) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) Le fait que des juridictions civiles nationales examinent au cas par cas et indépendamment de la surveillance exercée par l'organisme de contrôle, au regard des critères prévus à l'article 102 TFUE et/ou en vertu du droit national des ententes, le montant des redevances réclamées est-il conforme à la [directive 2001/14] – notamment à ses dispositions relatives à l'indépendance de gestion de l'entreprise d'infrastructure (article 4), aux principes applicables à la fixation des redevances (articles 7 à 12) et aux tâches de l'organisme de contrôle (article 30) ?

[11] KZR 12/15, DE:BGH:2020:010920UKZR12.15.0.

2) Dans l'hypothèse où la [première question] appelle une réponse affirmative : un contrôle des abus par les juridictions civiles nationales au regard des critères prévus à l'article 102 TFUE et/ou en vertu du droit national des ententes est-il licite et requis également si les entreprises de transport ferroviaire ont la possibilité de faire vérifier par l'organisme de contrôle compétent le caractère adéquat de redevances ayant été payées ? Les juridictions civiles nationales sont-elles tenues d'attendre une décision à cet égard de l'organisme de contrôle et, pour autant que cette décision soit contestée judiciairement, le cas échéant, son caractère définitif ? »

21. Des observations écrites ont été déposées par DB Station & Service, ODEG et la Commission européenne.

III. Analyse

22. Par ses deux questions, que je vais analyser ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si la directive 2001/14 doit être interprétée en ce sens que, indépendamment de la surveillance exercée par l'organisme de contrôle, les juridictions civiles sont compétentes pour connaître, au regard de l'article 102 TFUE, des demandes formulées par une entreprise ferroviaire et relatives au remboursement du surplus indûment acquitté de redevances.

23. La raison majeure pour laquelle la juridiction de renvoi doute de sa compétence dans l'affaire au principal réside dans l'interprétation donnée par la Cour dans l'affaire CTL Logistics et confirmée dans l'affaire Koleje Mazowieckie (ci-après la « lignée jurisprudentielle »), selon laquelle la directive 2001/14 confère une compétence exclusive à l'organisme de contrôle sur les redevances fixées par le gestionnaire du réseau ferroviaire, empêchant ainsi les juridictions civiles nationales de se prononcer sur la légalité de ces redevances.

24. Il existe plusieurs manières de répondre à la question soulevée par la présente affaire. La première possibilité consiste à appliquer la lignée jurisprudentielle à la question de la compétence des juridictions nationales pour connaître des demandes formulées sur le fondement de l'article 102 TFUE. Cette application amènerait à conclure que ces juridictions nationales ne peuvent pas statuer sur la validité des redevances ferroviaires, car cela constituerait un empiètement sur la compétence exclusive de l'organisme de contrôle. Comme je l'expliquerai (A), je ne trouve pas qu'une telle solution soit conforme à la jurisprudence relative à la compétence des juridictions résultant de l'effet direct de l'article 102 TFUE.

25. La deuxième possibilité consiste à considérer que les juridictions nationales statuant sur le fondement de l'article 102 TFUE disposent d'une compétence indépendante pour statuer sur la redevance. Pour en arriver à une telle conclusion, il conviendrait de distinguer la situation en l'espèce de celles qui se sont présentées dans les affaires CTL Logistics et Koleje Mazowiecke. Comme je vais l'expliquer, je suis d'avis qu'une telle distinction n'est raisonnablement pas possible (B). Je suggérerai donc à la Cour de reconsidérer cette lignée jurisprudentielle (C). Enfin, je me pencherai sur la seconde partie des interrogations de la juridiction de renvoi (D).

A. Transposer la lignée jurisprudentielle existante en cas d'invocation de l'article 102 TFUE

26. Dans la lignée jurisprudentielle en cause, la Cour a considéré que l'organisme de contrôle, établi en vertu de l'article 30 de la directive 2001/14, possède une compétence exclusive pour se prononcer sur les redevances imposées par le gestionnaire de l'infrastructure. Elle a, par

conséquent, conclu que l'application directe de la législation ferroviaire relative aux redevances par le juge national empiéterait sur la compétence exclusive de cet organisme de contrôle [12].

27. La transposition de l'interprétation procédant de cette lignée jurisprudentielle en cas d'invocation de l'article 102 TFUE amène à la conclusion que la juridiction civile statuant sur la base de cet article ne peut pas non plus se prononcer sur la validité des redevances décidées par le gestionnaire d'infrastructure. DB Station & Service semble être d'accord avec cette solution.

28. Le point de savoir si une redevance a effectivement été imposée par le gestionnaire du réseau en violation des règles régissant ces redevances, énoncées au chapitre II de la directive 2001/14, est une étape nécessaire pour parvenir à la décision relative à la compensation des redevances (présumées) indûment payées. Obliger une juridiction nationale statuant sur une demande en indemnisation à demander que la partie de son syllogisme décisionnel soit résolue par une instance différente semble aller à l'encontre de la jurisprudence constante relative à l'effet direct de l'article 102 TFUE [13]. Selon cette jurisprudence, reprise par le législateur à l'article 6 du règlement (CE) nº 1/2003 [14], les juridictions nationales sont habilitées à appliquer les articles 81 et 82 CE (devenus depuis les articles 101 et 102 TFUE) indépendamment et parallèlement à la Commission et aux autorités nationales de concurrence.

29. Il serait possible d'envisager un système dans lequel un organe de régulation indépendant serait habilité à résoudre les litiges entre le gestionnaire du réseau et les opérateurs ferroviaires concernant les redevances et à accorder des recours effectifs [15]. Dans un tel cas, imposer une obligation procédurale de tenter de résoudre un litige devant une telle instance de contrôle avant de saisir les juridictions ne serait pas, selon moi, nécessairement contraire à la notion d'effet direct de l'article 102 TFUE. De telles solutions existent dans de nombreux domaines des systèmes juridiques des États membres, ainsi que dans celui de l'Union [16].

30. Cependant, dans la plupart de ces cas, l'autorité à laquelle le demandeur doit s'adresser avant de saisir le tribunal est habilitée à accorder à ce demandeur le droit qu'il revendique.

31. Tel ne semble pas être le cas en l'espèce.

32. L'organisme de contrôle dispose d'un contrôle limité, qui ne s'étend pas à une compétence générale de règlement des différends [17]. En tout état de cause, il semble que cet organisme ne peut pas connaître de demandes pécuniaires, telles que celles ayant pour objet de recevoir des dommages et intérêts [18].

12 Voir, en ce sens, arrêts CTL Logistics, points 84 et 86, ainsi que Koleje Mazowieckie, points 53 et 54.

13 Voir note en bas de page 3 des présentes conclusions.

14 Règlement du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 [CE] (JO 2003, L 1, p. 1).

15 Dans les secteurs de l'électricité ou des télécommunications, les instruments respectifs prévoient que les autorités de régulation nationales sont responsables pour assurer le règlement des litiges entre entreprises [voir article 5, paragraphe 1, sous b), de la directive (UE) 2018/1972 du Parlement européen et du Conseil, du 11 décembre 2018, établissant le code des communications électroniques européen (JO 2018, L 321, p. 36), et article 59, paragraphe 3, sous e), paragraphe 5, sous b), et paragraphe 6, sous c), de la directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil, du 5 juin 2019, concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et modifiant la directive 2012/27/UE (JO 2019, L 158, p. 125)].

16 C'est le cas à l'article 91, paragraphe 2, du statut des fonctionnaires de l'Union européenne, selon lequel le recours aux juridictions compétentes de l'Union n'est recevable que si l'autorité investie du pouvoir de nomination a été préalablement saisie. Voir, à ce sujet, mes conclusions dans l'affaire Commission/Missir Mamachi di Lusignano (C-54/20 P, EU:C:2021:1025).

17 Les pouvoirs de l'organisme de contrôle sont réglés par l'article 30 de la directive 2001/14.

18 Voir décision citée en note en bas de page 6 des présentes conclusions. Ainsi, l'organisme de contrôle paraît lui-même avoir une telle représentation de son office, puisqu'il est constant que cet organisme avait invité les entreprises ferroviaires à saisir les juridictions civiles pour la partie pécuniaire de leurs demandes.

33. C'est la première raison pour laquelle je pense que la transposition de la lignée jurisprudentielle ne serait pas conforme à l'effet direct de l'article 102 TFUE.

34. La seconde raison pour laquelle il n'est pas souhaitable de soumettre le contrôle juridictionnel au titre de l'article 102 TFUE à la décision finale préalable de l'organisme de contrôle (ce qui inclut également les instances de contrôle juridictionnel de cette décision) est qu'il pourrait, dans des circonstances telles que celles de l'espèce, entraîner la violation du droit à une protection juridictionnelle effective.

35. Certes, l'article 30, paragraphe 5, de la directive 2001/14 dispose que « [l]'organisme de contrôle est obligé de se prononcer sur toute plainte et adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation *dans un délai maximum de deux mois* suivant la réception de toutes les informations »[19]. Toutefois, force est de constater que ce délai a été grandement dépassé et que des instances engagées depuis plus de dix ans n'ont toujours pas trouvé d'aboutissement.

36. Je comprends la nécessité de préserver l'effet utile du rôle de régulateur de l'organisme de contrôle. Toutefois, les exigences découlant d'une protection juridictionnelle effective dans un délai raisonnable[20] sont tout autant impérieuses et plaident pour la reconnaissance parallèle[21] de la compétence des juridictions nationales dans des circonstances telles que celles en cause au principal.

37. Eu égard à l'ensemble de ces considérations, j'estime que l'interprétation de la directive 2001/14 procédant des arrêts CTL Logistics et Koleje Mazowieckie ne doit pas être transposée aux circonstances en cause au principal et qu'il n'est pas souhaitable de l'étendre.

B. Distinguer la lignée jurisprudentielle existante de la jurisprudence ayant consacré l'effet direct de l'article 102 TFUE

38. Selon la deuxième solution, la directive 2001/14 doit être interprétée comme ne faisant pas obstacle à une décision d'une juridiction nationale statuant sur le fondement de l'article 102 TFUE sur la validité ou l'invalidité de redevances ferroviaires.

39. ODEG et la Commission semblent se rallier à cette position.

40. Cette solution nécessite toutefois de distinguer la présente affaire des circonstances sous-jacentes aux affaires CTL Logistics et Koleje Mazowieckie.

41. En effet, si une nouvelle affaire semble, dans les faits juridiquement pertinents, en substance similaire à l'affaire dans laquelle une règle était formée, il est, en principe, nécessaire d'appliquer cette règle à cette nouvelle affaire. Si l'on veut néanmoins éviter l'application de ladite règle, il faut chercher un point de différence qui justifierait de distinguer la première affaire de la seconde[22].

19 Italique ajouté par mes soins.

20 Voir, en ce sens, arrêt du 10 février 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Délai de prescription) (C-219/20, EU:C:2022:89, point 45 et jurisprudence citée).

21 Une telle reconnaissance parallèle permet aussi d'éviter que le contrôle juridictionnel constitue inversement la seule voie de recours.

22 Voir Tridimas, T., « Precedent and the Court of Justice, A Jurisprudence of Doubt ? » dans Dickinson J., Eleftheriadis, P. (éd.), *Philosophical Foundations of EU Law*, OUP, Oxford, 2012, p. 307 à 330 ; Jacobs, M., *Precedents and Case-Based Reasoning in the European Court of Justice*, CUP, Cambridge, 2014, p. 127 et suiv.

42. En l'occurrence, l'opérateur ferroviaire (ODEG) a demandé dans le cadre d'une procédure judiciaire une indemnisation pour les redevances qu'il a versées à l'exploitant du réseau mais qu'il considérait comme non dues, car ces redevances auraient été imposées en violation du droit applicable. En première instance, ODEG a demandé le remboursement de la différence entre l'ancienne et la nouvelle taxe qu'elle considérait comme invalide [23]. Le fondement d'une telle action – l'article 315 du BGB – a été remplacé par l'article 102 TFUE en cause d'appel (à la suite de l'arrêt CTL Logistics et des modifications de la législation allemande) [24] et l'objet de la demande consiste désormais en une demande d'indemnisation (au lieu d'une demande de remboursement). Toutes choses égales par ailleurs, la *substance* de la demande formulée par le requérant au principal n'a pas varié entre la première instance et la cause d'appel, à savoir le remboursement de ce surplus. Seule la disposition invoquée au soutien de cette demande a évolué, l'article 102 TFUE ayant entre-temps remplacé l'article 315 du BGB.

43. La demande introduite par le requérant dans l'affaire CTL Logistics était également fondée sur l'article 315 du BGB et portait sur le remboursement de la différence entre l'ancienne redevance et la nouvelle redevance (de 2005), parce que cette dernière était considérée comme injuste. Dans l'affaire Koleje Mazowieckie, la demande était de même nature. Le requérant réclamait des dommages et intérêts, tant à l'État qu'au gestionnaire du réseau, pour avoir autorisé l'imposition du prix prétendument contraire aux principes de la directive 2001/14. Le fondement de cette demande était la responsabilité de l'État pour des dommages découlant de la violation des obligations qui lui incombent en vertu du droit de l'Union dès les affaires Francovich e.a. [25] ainsi que Brasserie du pêcheur et Factortame [26]. La législation polonaise applicable dans l'affaire Koleje Mazowieckie prévoyait en outre une responsabilité plus stricte que le concept européen correspondant.

44. Dans les trois cas, indépendamment du fondement juridique de l'action, les juridictions nationales étaient saisies de demandes de restitution ou d'indemnisation qui nécessitaient qu'elles se prononcent sur la validité des redevances prévues dans le contrat d'utilisation du réseau ferroviaire.

45. De surcroît, peu importe la manière dont les redevances ont été contestées, la réglementation de la concurrence dans le secteur ferroviaire était applicable

46. Pour ces raisons, à mon avis, l'affaire en cause au principal ne se distingue pas sur la base de circonstances qui ont été pertinentes pour l'interprétation de la directive 2001/14 dans la lignée jurisprudentielle. Car, que l'on prenne le problème par un bout ou par un autre, in fine, les trois affaires concernent bien une demande relative à une compensation pécuniaire en référence au surplus indûment acquitté de redevances. En outre, dans tous les cas en cause, le bien-fondé de cette demande dépendait du point de savoir si la redevance était imposée ou non conformément à la directive 2001/14.

47. Étant donné la similitude des circonstances pertinentes, quels autres facteurs pourraient justifier de distinguer l'affaire en cause afin de maintenir la lignée jurisprudentielle précédente ?

[23] Il convient de rappeler que l'organisme de contrôle a décidé que le tarif 2005 était bien contraire aux exigences de la directive 2001/14. Cependant, cette décision a été contestée par DB Station & Service et la décision judiciaire finale est toujours en attente. À cet égard, voir point 8 des présentes conclusions.

[24] Voir, à cet égard, point 13 des présentes conclusions.

[25] Arrêt du 19 novembre 1991 (C-6/90 et C-9/90, EU:C:1991:428).

[26] Arrêt du 5 mars 1996 (C-46/93 et C-48/93, EU:C:1996:79).

48. L'arrêt CTL Logistics pourrait se justifier par des raisons propres à cette affaire. La juridiction nationale avait, sur la base de l'article 315 du BGB, le pouvoir de statuer ex æquo et bono et d'établir elle-même le caractère équitable de la redevance.

49. La Cour a expliqué dans cet arrêt que cette disposition nationale méconnaît, en insistant exclusivement sur la rationalité économique du contrat individuel, le fait que seules les redevances fixées sur la base de critères uniformes peuvent assurer la politique tarifaire prescrite par la directive 2001/14[27]. Dès lors, on aurait pu prétendre que cette procédure particulière envisagée par le droit national mettait en danger l'effet utile de cette directive en conférant aux juridictions nationales le pouvoir de décider quels seraient les montants équitables des redevances dans des cas individuels. Un tel pouvoir pourrait être considéré comme étant incompatible[28] avec le système de détermination des redevances d'utilisation du réseau ferroviaire prévu par ladite directive et placé sous le contrôle de l'organisme de contrôle.

50. Cette éventuelle démesure des pouvoirs des juridictions nationales en vertu de l'article 315 du BGB par rapport à ceux de l'organisme de contrôle en vertu de la directive 2001/14 a cependant été éliminée par le législateur allemand, qui a exclu l'application de l'article 315 du BGB aux accords entre le gestionnaire du réseau et les opérateurs dans le secteur ferroviaire[29].

51. Si, par conséquent, l'affaire CTL Logistics se limitait à la situation particulière des juridictions qui statuent ex æquo et bono et ont le pouvoir d'établir une redevance équitable dans des cas particuliers, cela pourrait permettre de distinguer les circonstances de l'affaire CTL Logistics de celles de la présente affaire.

52. Toutefois, non seulement les motifs de l'arrêt CTL Logistics sont de nature à suggérer une application plus générale, mais le cantonnement de la lignée jurisprudentielle me paraît être devenu difficilement concevable depuis le prononcé de l'arrêt Koleje Mazowieckie. Cette dernière décision a réitéré la position initiée par l'arrêt CTL Logistics, selon laquelle seul l'organisme de contrôle peut invalider des redevances, et l'a étendue à l'hypothèse de la procédure judiciaire mettant en cause la responsabilité de l'État pour une transposition incorrecte de la directive 2001/14.

53. Dans l'affaire Koleje Mazowieckie, la juridiction nationale était confrontée à la nécessité de décider si la transposition nationale de la directive 2001/14, qui a permis la fixation de la redevance que le requérant considérait comme illégale, était conforme à cette directive[30]. Malgré un contexte distinct de l'arrêt CTL Logistics, la Cour a considéré que cette jurisprudence était

[27] Arrêt CTL Logistics, point 74. Je ne suis toutefois pas convaincue par cet argument étant donné que le juge civil statuant sur la loyauté du prix n'aurait pas pu méconnaître le principe de fixation des charges prescrit par la directive 2001/14. Voir, en ce sens, conclusions de l'avocat général Mengozzi dans l'affaire CTL Logistics, (C-489/15, EU:C:2016:901, points 39 à 41).

[28] Même s'il ne faut pas ignorer que ce pouvoir est limité par l'obligation du juge national d'appliquer la directive 2001/14. À cet égard, voir point 71 des présentes conclusions.

[29] Ce changement législatif s'est produit après de nombreuses controverses académiques et politiques en Allemagne. Il ressort du point 13 des conclusions de l'avocat général Mengozzi dans l'affaire CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901) que « [l]e débat interne généré par ce courant jurisprudentiel semble avoir acquis l'ampleur d'un vrai conflit institutionnel, ainsi que l'atteste entre autres le désaccord manifesté par le Bundesrat (Conseil fédéral, Allemagne) avec la proposition, contenue dans le projet de loi portant modification de la réglementation ferroviaire et transposition de la directive [2001/14], d'exclure de façon expresse l'application de l'article 315 du BGB dans le domaine d'application de cette réglementation ». En fin de compte, il semble (car le gouvernement allemand n'a pas participé à la présente procédure) que le législateur allemand soit intervenu pour déclarer l'article 315 du BGB inapplicable à une situation telle que celle en cause au principal (point 14 desdites conclusions).

[30] La juridiction nationale était censée décider de la validité de la redevance en tenant compte de l'arrêt de la Cour constatant le manquement de l'État polonais dans la transposition de la directive 2001/14 [arrêt du 30 mai 2013, Commission/Pologne (C-512/10, EU:C:2013:338)].

entièrement applicable à l'affaire concernée [31]. La raison était que la première justification principale pour nier la compétence de la juridiction nationale pour se prononcer sur la validité des redevances était la même, à savoir la possible divergence des décisions des juridictions nationales [32].

54. Or cette possibilité de divergences dans la décision de conformité des redevances avec la directive 2001/14 existe aussi dans les affaires qui sont décidées sur la base de l'article 102 TFUE.

55. La seconde justification principale dans la lignée jurisprudentielle précédente était que les juridictions nationales résolvent des cas individuels, ce qui pourrait donc tout autant amener à une situation dans laquelle l'opérateur qui aurait gain de cause obtiendrait nécessairement un avantage par rapport à ses concurrents qui n'ont pas introduit un tel recours [33].

56. Là encore, ce grief vaut tout autant pour les litiges dans lesquels les juridictions nationales statuent sur le fondement de l'article 102 TFUE.

57. Il ne semble donc pas possible de considérer la présente affaire comme différente des affaires de la lignée jurisprudentielle précédente sur la considération que les justifications principales proposées dans ces affaires ne sont pas applicables à l'affaire d'espèce.

58. Enfin, l'arrêt Koleje Mazowieckie a restreint la possibilité de distinguer l'arrêt CTL Logistics sur la base d'une logique de hiérarchie des normes. Si l'on pouvait affirmer que la présente affaire se distingue sur la base de la supériorité de l'article 102 TFUE en tant que fondement juridique sur lequel la juridiction nationale est invitée à statuer quant à la validité des redevances, la responsabilité d'un État membre en cause dans l'affaire Koleje Mazowieckie résulte également du droit primaire, à savoir de l'effet direct du droit de l'Union et de l'obligation de coopération loyale.

59. Il semble donc difficile de distinguer la présente affaire de la lignée jurisprudentielle précédente sur la base des circonstances dans lesquelles les différentes affaires se sont produites et des droits que les parties tentaient de faire valoir. Il est également difficile de distinguer cette affaire sur la base de l'inapplicabilité des mêmes justifications pour l'interprétation de la directive 2001/14, dans le sens qu'elle confère à l'organisme de contrôle une compétence exclusive pour décider de la validité des redevances. Finalement, la distinction ne peut pas être basée non plus sur la hiérarchie des normes donnant, aux juridictions nationales, le pouvoir de décider quant à la validité des redevances.

60. Cela m'amène à la troisième solution.

C. Reconsidérer la lignée jurisprudentielle existante

61. La lignée jurisprudentielle procédant des arrêts CTL Logistics et Koleje Mazowieckie ne doit pas être transposée aux circonstances de la présente affaire et il n'est pas non plus possible de distinguer cette lignée des circonstances de l'espèce.

31 Arrêt Koleje Mazowieckie, point 52.

32 Sur cet argument, voir points 64 et suiv. des présentes conclusions.

33 Arrêts CTL Logistics, point 95, et Koleje Mazowieckie, point 51.

62. Tout bien considéré, il me semble donc nécessaire de proposer à la Cour une troisième solution consistant à reconsidérer ladite lignée jurisprudentielle, non seulement lorsque l'article 102 TFUE est invoqué, mais également, par souci d'homogénéité et conformément à l'article 30, paragraphe 2, de la directive 2001/14, quel que soit le fondement servant de base juridique à la demande du « candidat » au sens de cette disposition.

63. Selon moi, il n'y a aucune raison d'interpréter la directive 2001/14 comme accordant à l'organisme de contrôle un pouvoir exclusif d'appréciation de la validité des redevances. Il en est ainsi parce que le droit de l'Union contient des mécanismes visant à prévenir le risque de divergences (1) et parce qu'une telle exclusivité de pouvoirs ne semble pas découler du système envisagé par la directive 2001/14 (2).

1. La prévention des risques de divergences

64. La justification principale, proposée par la Cour dans l'affaire CTL Logistics et reprise dans l'affaire Koleje Mazowieckie, était le risque de divergences dans l'interprétation des redevances ferroviaires pouvant résulter des différentes décisions des juridictions civiles nationales. Une possible divergence était considérée comme étant contraire au but de la directive 2001/14 et aux raisons d'être de l'instauration de l'organisme de contrôle.

65. Certaines décisions nationales auxquelles la juridiction de renvoi se réfère ont repris cet argument, que cette juridiction fait également sien et qui est aussi repris par DB Station & Service dans ses observations présentées devant la Cour. Tous ont accepté cette argumentation et l'ont transposée à des situations dans lesquelles les décisions doivent être prises sur la base de l'article 102 TFUE.

66. Ce risque de divergences est-il véritablement si important et est-il différent dans la situation où la compétence d'une juridiction se fonde sur l'article 315 du BGB, sur la responsabilité de l'État membre ou sur l'article 102 TFUE ?

67. Sans qu'il soit possible d'exclure totalement la survenance de telles divergences dans l'interprétation des dispositions concrètes et leur application à chaque fait de l'espèce, il importe de garder à l'esprit que la survenance éventuelle de divergences fait partie d'un processus d'intégration régionale telle que celle de l'Union européenne.

68. Il ne s'agit donc pas de savoir si des divergences peuvent survenir, mais s'il existe des modalités de contrôle ou de coordination permettant d'éviter que ces éventuelles divergences se perpétuent et se multiplient.

69. À ce propos, l'obligation des juridictions nationales d'appliquer le droit de l'Union, en combinaison avec le renvoi préjudiciel institué par l'article 267 TFUE, est envisagée par les traités pour sauvegarder l'uniformité nécessaire du droit de l'Union. La présente affaire et, précédemment, les arrêts CTL Logistics et Koleje Mazowieckie constituent l'illustration parfaite de l'efficacité du mécanisme de l'article 267 TFUE, puisque des demandes de décision préjudicielle ont été formulées dans ces affaires.

70. Le risque que l'intervention des juridictions civiles soit la source de possibles divergences me semble donc exagéré. En effet, ces juridictions sont tenues d'appliquer l'ensemble des normes de droit de l'Union, y compris la directive 2001/14.

71. En outre, dans l'application des dispositions nationales, même issues de branches du droit telles que le droit civil, ces normes juridiques ne sont jamais autonomes. Les juridictions nationales, même civiles, doivent ainsi adopter une interprétation de la réglementation nationale conforme aux exigences du droit de l'Union.

72. Qu'il s'agisse de se prononcer sur l'équité des redevances [34] ou sur la transposition erronée de la directive 2001/14, qui permettait de déterminer contractuellement la redevance à un niveau contraire aux dispositions de cette directive, ou encore sur l'abus de position dominante qui s'est manifesté par l'imposition de redevances excessives, ces juridictions ne peuvent éviter l'application de ladite directive. Les principes déterminant l'établissement de la redevance, énoncés au chapitre II de cette même directive, ne peuvent être contournés dans aucune des procédures dans lesquelles les juridictions nationales (civiles ou autres) sont invitées à se prononcer sur la validité des redevances [35]. En cas de doute quant à l'interprétation de ces principes, les juridictions compétentes peuvent, ou en dernier ressort doivent, saisir la Cour.

73. Par conséquent, le droit de l'Union offre des mécanismes pour éviter les divergences d'interprétation de la législation pertinente, même si celle-ci est appliquée en parallèle par les juridictions nationales et l'organisme de contrôle que cette législation institue.

2. L'existence de compétences parallèles

74. En ce qui concerne l'application de la réglementation générale et sectorielle en matière de concurrence, il y a lieu de rappeler que l'article 10, paragraphe 7, de la directive 91/440/CEE [36], dans sa version consolidée procédant de la directive 2001/12/CE [37], dispose que, « [s]ans préjudice des réglementations communautaire et nationale relatives à la politique de la concurrence et des institutions compétentes en la matière, l'organisme réglementaire créé conformément à l'article 30 de la [directive 2001/14], *ou tout autre organisme disposant du même degré d'indépendance*, contrôle la concurrence sur les marchés des services ferroviaires » [38].

75. On retrouve un partage analogue des compétences à l'article 56, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE [39] qui précise que, « [s]ans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organisme de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires ».

76. Ainsi, la compétence dans l'application des règles en matière de concurrence dans le secteur appartient non seulement à cet organisme de contrôle, mais également à toutes les « institutions compétentes en la matière », telles que les autorités nationales de concurrence ainsi que les juridictions nationales. Une telle compétence de ces autorités est elle-même sans préjudice de la compétence de la Commission en vertu de l'article 11, paragraphe 6, du règlement nº 1/2003, prévoyant le possible dessaisissement des premières au profit de la seconde.

[34] Voir, à ce propos, conclusions de l'avocat général Mengozzi dans l'affaire CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901, points 39 à 41).

[35] Voir également, en en ce qui concerne la prise en compte de la réglementation sectorielle lors de l'application des règles générales de concurrence, arrêts du 14 octobre 2010, Deutsche Telekom/Commission (C-280/08 P, EU:C:2010:603, point 224), et du 25 mars 2021, Deutsche Telekom/Commission (C-152/19 P, EU:C:2021:238, point 57).

[36] Directive du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (JO 1991, L 237, p. 25).

[37] Directive du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440 (JO 2001, L 75, p. 1).

[38] Italique ajouté par mes soins.

[39] Directive du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO 2012, L 343, p. 32).

77. Cette répartition des compétences dans l'application des règles sectorielles et de celles, plus générales, relatives à la concurrence a été rappelée à plusieurs reprises pour le secteur des télécommunications [40] ou le secteur aérien [41], et semble également admise pour le secteur postal [42].

78. Dès lors, l'organisme de contrôle, au sens de l'article 30, paragraphe 2, de la directive 2001/14, dispose, selon moi, de compétences parallèles [43] et non pas exclusives pour appliquer les règles du secteur ferroviaire ou les règles générales relatives à la concurrence, y compris les règles portant sur la formation des redevances.

79. Il est donc erroné, ainsi qu'il est affirmé au point 84 de l'arrêt CTL Logistics, que les juridictions civiles, saisies d'une demande de remboursement des redevances, ne puissent pas appliquer la réglementation ferroviaire ou d'autres normes sans empiéter sur les compétences de l'organisme de contrôle ferroviaire [44].

80. Dans le domaine de la concurrence, la compétence parallèle et complémentaire de l'organisme de contrôle et des juridictions des États membres est étayée par l'article 6 du règlement nº 1/2003 prévoyant explicitement que les juridictions nationales sont habilitées à appliquer les articles 81 et 82 CE, devenus les articles 101 et 102 TFUE. Dans le même ordre d'idées, l'adoption de la directive 2014/104/UE [45] procède d'une logique similaire de l'application effective et décentralisée du droit européen de la concurrence qui passe, également, par les juridictions nationales.

81. Enfin, et non des moindres, le texte même de la directive 2001/14 ne suggère aucune intention du législateur européen de doter l'organisme de contrôle ferroviaire d'une compétence exclusive concernant les décisions de validité des redevances.

40 Arrêts du 10 juillet 2014, Telefónica et Telefónica de España/Commission (C-295/12 P, EU:C:2014:2062), ainsi que du 25 juillet 2018, Orange Polska/Commission (C-123/16 P, EU:C:2018:590).

41 Arrêts du 30 avril 1986, Asjes e.a. (209/84 à 213/84, EU:C:1986:188), ainsi que du 11 novembre 2021, Stichting Cartel Compensation et Equilib Netherlands (C-819/19, EU:C:2021:904, point 45 ainsi que jurisprudence citée).

42 Communication de la Commission sur l'application des règles de concurrence au secteur postal et sur l'évaluation de certaines mesures d'État relatives aux services postaux (JO 1998, C 39, p. 2, pp. 6 et suivantes).

43 Voir Idot, L., « Règles de concurrence et régulations sectorielles », dans van Damme, J. et van der Mensbrugghe, F., *La régulation des services publics en Europe*, ASPE Europe, Paris, 2000, p. 377 à 415.

44 Il ne saurait non plus être considéré que l'application des règles générales ou sectorielles de la concurrence par une juridiction nationale empiète sur les compétences et les marges de manœuvre de l'organisme de contrôle, lesquelles demeurent intactes. Ces règles, prises dans leur ensemble, ne portent pas non plus atteinte à l'indépendance de cet organisme, telle que prévue à l'article 30 de la directive 2001/14, puisque ses compétences procèdent précisément d'un tel cadre juridique. Il en est de même s'agissant de l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure garantie à l'article 4 de cette directive [voir, en ce sens, arrêt du 3 octobre 2013, Commission/Italie (C-369/11, EU:C:2013:636, point 43 et jurisprudence citée)].

45 Directive du Parlement européen et du Conseil du 26 novembre 2014 relative à certaines règles régissant les actions en dommages et intérêts en droit national pour les infractions aux dispositions du droit de la concurrence des États membres et de l'Union européenne (JO 2014, L 349, p. 1).

82. L'article 30, paragraphe 2, de la directive 2001/14 prévoit qu'« [u]n candidat *peut* saisir [l'] organisme [de contrôle] dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice »[46]. Cet énoncé ne prévoit ainsi qu'une simple faculté de saisine de l'organisme de contrôle[47].

83. En comparaison avec d'autres secteurs, il convient également de signaler que, dans celui des communications, le considérant 69 de la directive 2018/1972 précise que, en cas de litige, la saisine de l'autorité sectorielle constitue également une « faculté ».

84. Il résulte de cet examen que l'organisme de contrôle du secteur ferroviaire, tel que cela procède de la directive 2001/14 et ultérieurement de la directive 2012/34, ne dispose pas de compétences exclusives pour se prononcer sur la validité de redevances ferroviaires.

D. La juridiction nationale doit-elle attendre la décision finale de l'organisme de contrôle ?

85. La juridiction de renvoi a aussi demandé, dans l'hypothèse où il existe une compétence pour les juridictions nationales leur permettant de statuer sur le litige sur le fondement de l'article 102 TFUE, indépendamment de l'organisme de contrôle, si elle est tout de même tenue d'attendre la décision définitive de l'organisme de contrôle.

86. Nonobstant les éléments de réponse précédemment apportés et sans contrevenir à ceux-ci, une suspension de l'instance introduite devant les juridictions nationales est *envisageable* lorsque celles-ci ont connaissance d'une procédure parallèle devant l'organisme de contrôle, et ce, afin de préserver l'utilité de cette dernière[48].

87. Cependant, dans des circonstances telles que celles en cause au principal, il est constant que la procédure devant l'organisme de contrôle a déjà duré de nombreuses années[49]. Il est en outre probable, comme la juridiction de renvoi semble l'indiquer, que cette procédure ou l'exercice des voies de recours contre l'éventuelle décision qui en procéderait n'aboutissent pas dans un avenir immédiat.

88. Dans de telles circonstances, la juridiction nationale saisie directement d'une action visant à reconnaître le caractère abusif d'un comportement doit alors s'interroger sur le point de savoir si une suspension n'empêche pas d'assurer au demandeur, dans un délai raisonnable, le droit d'obtenir une solution à son litige ainsi que son droit à une indemnisation[50].

46 Italique ajouté par mes soins.

47 Les versions en langues espagnole et allemande utilisent également le même verbe modal « pouvoir ». Celles en langues anglaise, croate et italienne affirment l'existence d'un droit. Si les différentes versions linguistiques auxquelles je viens de faire référence établissent, d'une façon ou d'une autre, une faculté ou un droit, aucune ne suggère une compétence obligatoire ou exclusive. Ainsi, les différentes versions linguistiques étayent la considération selon laquelle la directive 2001/14 confère à l'organisme de contrôle, institué par l'article 30 de celle-ci, une compétence optionnelle pour régler les litiges. Une telle compréhension de la compétence de l'organisme de contrôle à régler les litiges se retrouve dans la directive 2012/34, qui a entre-temps remplacé la directive 2001/14 puisque l'article 56, paragraphe 1, de la directive 2012/34, qui correspond à l'ancien article 30 de la directive 2001/14, est libellé en des termes identiques à ceux de la disposition qui l'a précédé.

48 Voir, par analogie, article 16 du règlement nº 1/2003.

49 Voir points 7 à 11 des présentes conclusions.

50 Voir références citées en note en bas de page 20 des présentes conclusions.

89. Dans un tel cas toujours et afin d'éviter le dépassement du délai raisonnable de jugement, le droit à une protection juridictionnelle effective est susceptible d'exclure une suspension de la procédure judiciaire en attente du caractère définitif de l'éventuelle décision de l'organisme de contrôle et de l'exercice des voies de recours ouvertes.

90. Par conséquent, je considère que le droit de l'Union n'impose aucune obligation, pour les juridictions nationales saisies d'une demande formulée sur le fondement de l'article 102 TFUE, d'attendre une décision de l'organisme de contrôle. Je suis également d'avis que ces juridictions peuvent décider de surseoir à statuer afin d'attendre cette décision, si cela ne met pas en danger les droits à une protection juridictionnelle effective des parties à la procédure.

IV. Conclusion

91. Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, je propose à la Cour de répondre aux questions préjudicielles posées par le Kammergericht Berlin (tribunal régional supérieur de Berlin, Allemagne) de la manière suivante :

1) La directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 février 2001, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité doit être interprétée en ce sens qu'elle n'empêche pas, indépendamment de la surveillance exercée par l'organisme de contrôle, la compétence des juridictions civiles pour connaître, au regard de l'article 102 TFUE, des demandes formulées par une entreprise ferroviaire et relatives au remboursement du surplus indûment acquitté de redevances.

2) Le droit de l'Union n'impose aucune obligation, pour les juridictions nationales saisies d'une demande formulée, sur le fondement de l'article 102 TFUE, par une entreprise de transport ferroviaire afin de contrôler le caractère adéquat du montant des redevances payées, d'attendre une décision de l'organisme de contrôle institué par l'article 30 de la directive 2001/14 et, pour le cas où cette décision serait contestée judiciairement, son caractère définitif. Sous réserve du respect du droit à une protection juridictionnelle effective, il ne fait pas non plus obstacle à ce que ces juridictions nationales décident d'attendre ladite décision.