Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATEI GENERALE
DOAMNA TAMARA ĆAPETA
prezentate la 7 aprilie 2022 [1]

Cauza C-721/20

DB Station & Service AG
împotriva
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

[cerere de decizie preliminară formulată de Kammergericht Berlin (Tribunalul Regional Superior din Berlin, Germania)]

„Trimitere preliminară – Transport feroviar – Articolul 102 TFUE – Abuz de poziție dominantă – Directiva 2001/14/CE – Articolul 30 – Organism de control feroviar – Controlul tarifelor în lumina dreptului concurenței – Relația dintre competențele instanțelor civile și cele ale organismului de control”

I. Introducere

1. Prezenta cauză privește conflictul dintre, pe de o parte, rezultatul liniei jurisprudențiale născute din Hotărârea din 9 noiembrie 2017, CTL Logistics (C-489/15, denumită în continuare „Hotărârea CTL Logistics”, EU:C:2017:834), confirmată prin Hotărârea din 8 iulie 2021, Koleje Mazowieckie (C-120/20, denumită în continuare „Hotărârea Koleje Mazowieckie”, EU:C:2021:553), care stabilește cerința, în prealabil oricărei acțiuni judiciare, de a formula contestațiile referitoare la tarifele feroviare în fața organismului de control instituit prin articolul 30 din Directiva 2001/14/CE [2] și, pe altă parte, doctrina efectului direct al articolului 102 TFUE [3], potrivit căreia instanțele naționale sunt competente să examineze în mod direct un comportament eventual abuziv, în sensul acestei dispoziții, al administratorului infrastructurii în stabilirea tarifelor respective.

2. În special, Kammergericht Berlin (Tribunalul Regional Superior din Berlin, Germania) solicită în esență să se stabilească dacă și, după caz, în ce condiții instanțele civile pot controla cuantumul tarifelor de acces la infrastructura feroviară în lumina articolului 102 TFUE.

[1] Limba originală: franceza.

[2] Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (JO 2001, L 75, p. 29, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 66).

[3] Hotărârea din 30 ianuarie 1974, BRT și Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (127/73, EU:C:1974:6, punctele 14-16), și Hotărârea din 28 martie 2019, Cogeco Communications (C-637/17, EU:C:2019:263, punctul 38).

3. Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (denumită în continuare „ODEG”), o societate feroviară germană, pe de o parte, și DB Station & Service AG, care administrează aproximativ 5 400 de gări și de stații feroviare în Germania, pe de altă parte, în legătură cu rambursarea tarifelor plătite de ODEG pentru utilizarea gărilor și a stațiilor [4] administrate de DB Station & Service pentru perioada cuprinsă între lunile noiembrie 2006 și decembrie 2010.

II. Litigiul principal, procedura în fața Curții și întrebările preliminare

4. Filială a Deutsche Bahn AG (operator istoric din sectorul feroviar din Germania), DB Station & Service administrează gări și stații feroviare în acest stat membru. Condițiile de utilizare a instalațiilor respective sunt stabilite în contracte-cadru pe care aceasta le încheie cu întreprinderile feroviare. Fiecare utilizare concretă a instalațiilor menționate este reglementată ulterior printr-un contract separat. Cuantumul tarifelor este stabilit în funcție de lista de prețuri ale stațiilor, întocmită de DB Station & Service pentru fiecare categorie și pentru fiecare land.

5. ODEG este o întreprindere feroviară care utilizează infrastructura DB Station & Service în cadrul activității sale de transport feroviar de călători pe distanțe scurte [5]. Cele două întreprinderi au încheiat un acord-cadru în acest scop.

6. La 1 ianuarie 2005, DB Station & Service a introdus o nouă listă de prețuri, desemnată prin sigla „SPS 05”. Pentru ODEG, această listă a dus la o creștere a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii pe care le-a plătit cu condiții, nefiind de acord cu această creștere.

7. Prin decizia din 10 decembrie 2009, Bundesnetzagentur (Agenția Federală a Rețelelor, Germania), în calitate de organism de control competent, a declarat nevalidă SPS 05, menținând efectele acesteia până la 1 mai 2010, pentru a permite aplicarea unui nou tarif începând de la această dată. În decizia respectivă, această agenție invită reclamanții să sesizeze instanțele civile pentru a obține rambursarea sumelor în plus deja plătite [6].

8. DB Station & Service a contestat decizia menționată. La 23 martie 2010, Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (Tribunalul Administrativ Superior din Renania de Nord-Westfalia, Germania) a recunoscut efectul suspensiv al acestei acțiuni. La data cererii de decizie preliminară în prezenta cauză, această instanță nu se pronunțase încă pe fondul acțiunii.

9. Prin mai multe acțiuni introduse la Landgericht Berlin (Tribunalul Regional din Berlin, Germania), ODEG a solicitat rambursarea cuantumului tarifelor plătite între lunile noiembrie 2006 și decembrie 2010, în măsura în care acest cuantum îl depășește pe cel care ar fi fost datorat în temeiul listei anterior în vigoare, și anume SPS 99. Landgericht Berlin (Tribunalul Regional din Berlin) a admis aceste acțiuni pentru motive de echitate în temeiul articolului 315 din Bürgerliches

[4] Anexa II punctul 2 la Directiva 2001/14 include accesul pe calea ferată la infrastructurile de servicii și serviciile furnizate privind, printre altele, gările pentru călători, clădirile acestora și celelalte dependințe.

[5] Din ansamblul informațiilor aflate la dispoziția Curții reiese că destinațiile propuse de ODEG se limitează la Germania. Totuși, acest lucru nu se opune în mod necesar aplicării articolului 102 TFUE. În această privință, a se vedea Comunicarea Comisiei – Orientările privind conceptul de efect asupra comerțului din articolele 81 și 82 din tratat (JO 2004, C 101, p. 81, Ediție specială, 08/vol. 4, p. 149).

[6] Decizia din 10 decembrie 2009 a Agenției Federale a Rețelelor privind prețurile stațiilor DB Station & Service AG, dosarul nr. 705-07-038, p. 22.

Gesetzbuch (Codul civil, denumit în continuare „BGB”)[7], care permite instanței să restabilească echilibrul contractual. DB Station & Service a declarat apel la Kammergericht Berlin (Tribunalul Regional Superior din Berlin, Germania), care a conexat diferitele cauze printr-o ordonanță din 30 noiembrie 2015.

10. Între timp, în urma unei cereri de decizie preliminară și în cadrul unui litigiu similar în fața instanțelor civile, Curtea a statuat, în Hotărârea CTL Logistics, că controlul echității tarifelor pentru trase de către instanțele ordinare nu poate fi efectuat independent de supravegherea exercitată de organismul de control competent, în măsura în care controlul modalităților de calcul și al cuantumului tarifelor în temeiul Directivei 2001/14 intră în competența exclusivă a organismului de control feroviar instituit prin articolul 30 din această directivă[8].

11. În urma acestei hotărâri, au fost formulate din nou cereri de rambursare la Agenția Federală a Rețelelor. Printr-o decizie din 11 octombrie 2019, aceasta a respins ca inadmisibile acțiunile mai multor întreprinderi feroviare prin care acestea au solicitat să se verifice, *a posteriori*, legalitatea SPS 05 în vederea rambursării sumelor plătite în plus față de tarife, pentru motivul că asemenea cereri ar fi în prezent prescrise[9]. Această decizie a făcut obiectul unei căi de atac care, la momentul cererii de decizie preliminară în prezenta cauză, era încă pendinte la Verwaltungsgericht Köln (Tribunalul Administrativ din Köln, Germania).

12. Kammergericht Berlin (Tribunalul Regional Superior din Berlin) consideră că soluționarea litigiului cu care a fost sesizat depinde de interpretarea Directivei 2001/14, care este aplicabilă *ratione temporis* și *ratione materiae*.

13. În special, respectiva instanță ridică problema dacă concluziile Hotărârii CTL Logistics se pot aplica *mutatis mutandis* controlului acestor tarife în temeiul articolului 102 TFUE și al dreptului național al concurenței, care interzic abuzurile de poziție dominantă. Astfel, în urma pronunțării hotărârii în cauza menționată, acest temei juridic este cel care stă în prezent la baza litigiului principal în apel.

14. Instanța menționată precizează că mai multe instanțe civile germane au răspuns afirmativ la această chestiune. Astfel, ele au considerat că principiile stabilite în Hotărârea CTL Logistics se opun ca acestea să se pronunțe cu privire la acțiuni în rambursare înainte ca organismul de control competent să fi adoptat o decizie definitivă în această privință. În schimb, într-o hotărâre din 29 octombrie 2019, numită „Trassenentgelte” (tarife pentru trase)[10], Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania) a constatat că aplicarea articolului 102 TFUE de către instanțele civile este posibilă fără să fie necesară o decizie definitivă a organismului de control.

15. Potrivit instanței de trimitere, există motive întemeiate pentru a se îndepărta de poziția instanței civile supreme germane.

7 Articolul 315 din 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 […]”

8 Hotărârea CTL Logistics, punctele 84 și 86.

9 Decizia nr. BK10-19-0011 E din 11 octombrie 2019 a Agenției Federale a Rețelelor.

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

16. Mai întâi, dacă Hotărârea CTL Logistics ar privi incompatibilitatea controlului echității prevăzut de dreptul civil german cu Directiva 2001/14, motivarea sa ar putea fi transpusă în cazul aplicării dreptului concurenței de către instanțele civile. Astfel, intervenția acestora din urmă, independent de organismul de control, ar putea crea o situație de inegalitate, permițând anumitor întreprinderi feroviare să plătească tarife de utilizare a infrastructurii mai mici. Un asemenea avantaj ar fi contrar obiectivului central al Directivei 2001/14, care este acela de a asigura accesul nediscriminatoriu la infrastructura feroviară și de a permite în acest mod o concurență echitabilă. În plus, controlul exercitat de instanțele civile ar constitui o atingere adusă competenței exclusive a organismului de control.

17. În plus, dacă, în conformitate cu jurisprudența Curții, instanțele naționale ar fi fost obligate să aplice articolul 102 TFUE în mod direct, Curtea nu ar mai fi soluționat chestiunea dacă această obligație se aplică și în cazurile în care un organism de control, ale cărui decizii sunt supuse controlului jurisdicțional, este responsabil de supravegherea tarifelor.

18. În sfârșit, prin Hotărârea din 1 septembrie 2020, numită „Stationspreissystem II”[11], Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) a statuat că articolul 30 alineatul (3) din Directiva 2001/14 nu conferă organismului de control competența de a se pronunța cu privire la tarifele deja plătite și, cu atât mai puțin, de a dispune rambursarea acestora. Instanța respectivă a dedus că controlul abuzurilor în temeiul articolului 102 TFUE nu interferează cu competențele organismului de control, întrucât acest control este limitat la acordarea de daune interese pentru comportamentele din trecut ale întreprinderilor.

19. Totuși, instanța de trimitere apreciază că această analiză a dreptului Uniunii este eronată. Pe de o parte, niciun element din Directiva 2001/14 nu ar fi de natură să susțină interpretarea potrivit căreia organismul de control decide numai *pro futuro*. Pe de altă parte, articolul 102 TFUE ar permite adoptarea unor decizii prin care să se constate nulitatea actelor sau să se dispună încetarea unui comportament. De altfel, chiar și rambursarea tarifelor încasate în trecut ar putea conduce la denaturări ale concurenței și interfera cu obiectivele Directivei 2001/14. Potrivit instanței de trimitere, aceste considerații arată că Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) ar fi trebuit să sesizeze Curtea cu întrebări preliminare în acest sens.

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

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

2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare: un control al abuzurilor de către instanțele civile naționale, pe baza criteriilor prevăzute la articolul 102 TFUE și/sau de dreptul național al concurenței, este admisibil și necesar și atunci când întreprinderile de transport feroviar au posibilitatea de a solicita examinarea de către organismul de control competent a caracterului

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

adecvat al tarifelor plătite? Instanțele civile naționale sunt obligate să aștepte o decizie corespunzătoare a autorității de reglementare și, eventual, dacă aceasta este contestată pe cale judiciară, să aștepte ca ea să rămână definitivă?”

21. DB Station & Service, ODEG și Comisia Europeană au depus observații scrise.

III. Analiză

22. Prin intermediul celor două întrebări, pe care le vom analiza împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă Directiva 2001/14 trebuie interpretată în sensul că, independent de supravegherea exercitată de organismul de control, instanțele civile sunt competente să se pronunțe, în lumina articolului 102 TFUE, cu privire la cererile formulate de o întreprindere feroviară referitoare la rambursarea sumei plătite în mod nejustificat în plus față de tarife.

23. Principalul motiv pentru care instanța de trimitere are îndoieli în legătură cu competența sa în cauza principală constă în interpretarea dată de Curte în cauza CTL Logistics și confirmată în cauza Koleje Mazowieckie (denumită în continuare „linia jurisprudențială”), potrivit căreia Directiva 2001/14 conferă competență exclusivă organismului de control cu privire la tarifele stabilite de administratorul rețelei feroviare, împiedicând astfel instanțele civile naționale să se pronunțe asupra legalității acestor tarife.

24. Există mai multe modalități de a răspunde la problema ridicată de prezenta cauză. Prima posibilitate constă în aplicarea liniei jurisprudențiale în cazul chestiunii competenței instanțelor naționale de a se pronunța cu privire la cererile formulate în temeiul articolului 102 TFUE. Această aplicare ar duce la concluzia că instanțele naționale respective nu pot statua asupra validității tarifelor feroviare, deoarece aceasta ar constitui o ingerință în competența exclusivă a organismului de control. După cum vom explica (A), nu considerăm că o asemenea soluție este conformă jurisprudenței referitoare la competența instanțelor care rezultă din efectul direct al articolului 102 TFUE.

25. A doua posibilitate constă în considerarea faptului că instanțele naționale care se pronunță în temeiul articolului 102 TFUE dispun de o competență independentă de a statua cu privire la tarif. Pentru a ajunge la o asemenea concluzie, ar fi necesar să se poată face distincție între situația de fapt din speță și cele din cauzele CTL Logistics și Koleje Mazowieckie. După cum vom explica, apreciem că o asemenea distincție nu este posibilă în mod rezonabil (B). Prin urmare, vom sugera Curții să reconsidere această linie jurisprudențială (C). În sfârșit, vom examina a doua parte a întrebărilor instanței de trimitere (D).

A. Transpunerea liniei jurisprudențiale existente în cazul în care este invocat articolul 102 TFUE

26. În linia jurisprudențială în cauză, Curtea a considerat că organismul de control instituit în temeiul articolului 30 din Directiva 2001/14 are competență exclusivă de a se pronunța cu privire la tarifele impuse de administratorul infrastructurii. În consecință, aceasta a concluzionat că aplicarea directă a legislației feroviare referitoare la tarife de către instanța națională ar aduce atingere competenței exclusive a acestui organism de control [12].

[12] A se vedea în acest sens Hotărârea CTL Logistics, punctele 84 și 86, precum și Hotărârea Koleje Mazowieckie, punctele 53 și 54.

27. Transpunerea interpretării care rezultă din această linie jurisprudențială în cazul în care este invocat articolul 102 TFUE conduce la concluzia că nici instanța civilă care decide în temeiul acestui articol nu se mai poate pronunța cu privire la validitatea tarifelor decise de administratorul infrastructurii. DB Station & Service pare să fie de acord cu această soluție.

28. Stabilirea faptului dacă un tarif a fost efectiv impus de administratorul rețelei cu încălcarea normelor ce reglementează aceste tarife, prevăzute în capitolul II din Directiva 2001/14, este o etapă necesară pentru a ajunge la decizia privind compensarea tarifelor (prezumate a fi) plătite în mod nejustificat. A obliga o instanță națională care se pronunță asupra unei cereri de despăgubire să solicite ca partea din silogismul său decizional să fie rezolvată de o instanță diferită pare să contravină jurisprudenței constante privind efectul direct al articolului 102 TFUE [13]. Potrivit acestei jurisprudențe, reluată de legiuitor la articolul 6 din Regulamentul nr. 1/2003 [14], instanțele naționale sunt competente să aplice articolele 81 și 82 CE (devenite în prezent articolele 101 și 102 TFUE) independent și în paralel cu Comisia și cu autoritățile naționale de concurență.

29. Ar fi posibil să se preconizeze un sistem în care un organism de reglementare independent ar fi competent să soluționeze litigiile dintre administratorul rețelei și operatorii feroviari privind tarifele și să acorde căi de atac efective [15]. Într-un astfel de caz, impunerea unei obligații procedurale de a încerca soluționarea unui litigiu în fața unui asemenea organism de control înainte de a sesiza instanțele nu ar fi, în opinia noastră, neapărat contrară noțiunii de efect direct al articolului 102 TFUE. Astfel de soluții există în numeroase domenii din sistemele juridice ale statelor membre, precum și în cel al Uniunii [16].

30. Totuși, în majoritatea acestor cazuri, autoritatea căreia trebuie să i se adreseze reclamantul înainte de a sesiza instanța are competența să acorde respectivului reclamant dreptul pe care îl revendică.

31. Această situație nu pare să se regăsească în speță.

32. Organismul de control are la dispoziție un control limitat, care nu se extinde la o competență generală de soluționare a litigiilor [17]. În orice caz, se pare că acest organism nu se poate pronunța cu privire la cereri pecuniare, cum ar fi cele având ca obiect primirea de despăgubiri [18].

33. Acesta este primul motiv pentru care considerăm că transpunerea liniei jurisprudențiale nu ar fi conformă cu efectul direct al articolului 102 TFUE.

[13] A se vedea nota de subsol 3 din prezentele concluzii.

[14] Regulamentul Consiliului din 16 decembrie 2002 privind punerea în aplicare a normelor de concurență prevăzute la articolele 81 și 82 [CE] (JO 2003, L 1, p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 167).

[15] În sectorul energiei electrice sau al telecomunicațiilor, instrumentele respective prevăd că autoritățile naționale de reglementare sunt responsabile de asigurarea soluționării litigiilor dintre întreprinderi [a se vedea articolul 5 alineatul (1) litera (b) din Directiva (UE) 2018/1972 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 de instituire a Codului european al comunicațiilor electronice (JO 2018, L 321, p. 36) și articolul 59 alineatul (3) litera (e), alineatul (5) litera (b) și alineatul (6) litera (c) din Directiva (UE) 2019/944 a Parlamentului European și a Consiliului din 5 iunie 2019 privind normele comune pentru piața internă de energie electrică și de modificare a Directivei 2012/27/UE (JO 2019, L 158, p. 125)].

[16] Este cazul articolului 91 alineatul (2) din Statutul funcționarilor Uniunii Europene, potrivit căruia o acțiune introdusă la instanțele competente ale Uniunii nu poate fi admisă decât în cazul în care a fost depusă în prealabil o reclamație la autoritatea împuternicită să facă numiri. A se vedea, cu privire la acest subiect, Concluziile noastre prezentate în cauza Comisia/Missir Mamachi di Lusignano (C-54/20 P, EU:C:2021:1025).

[17] Competențele organismului de control sunt reglementate de articolul 30 din Directiva 2001/14.

[18] A se vedea decizia citată la nota de subsol 6 din prezentele concluzii. Astfel, organismul de control însuși pare să aibă o asemenea reprezentare a funcției sale, deoarece este cert că acest organism a solicitat întreprinderilor feroviare să sesizeze instanțele civile cu privire la partea pecuniară a cererilor lor.

34. Al doilea motiv pentru care nu este de dorit a se supune controlul jurisdicțional în temeiul articolului 102 TFUE deciziei finale prealabile a organismului de control (ceea ce include și instanțele de control jurisdicțional al acestei decizii) este că, în împrejurări precum cele din speță, acesta ar putea duce la încălcarea dreptului la protecție jurisdicțională efectivă.

35. Este adevărat că articolul 30 alineatul (5) din Directiva 2001/14 prevede că „[o]rganismul de control este obligat să ia hotărâri în privința plângerilor și să acționeze pentru a remedia situația *în termen de maxim două luni* de la primirea tuturor informațiilor”[19]. Totuși, trebuie să se constate că acest termen a fost cu mult depășit și că proceduri inițiate cu mai mult de 10 ani în urmă nu au fost încă finalizate.

36. Înțelegem necesitatea de a prezerva efectul util al rolului de autoritate de reglementare al organismului de control. Totuși, cerințele care decurg din protecția jurisdicțională efectivă într-un termen rezonabil[20] sunt în egală măsură imperative și pledează pentru recunoașterea paralelă[21] a competenței instanțelor naționale în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal.

37. Având în vedere toate aceste considerații, apreciem că interpretarea Directivei 2001/14 care rezultă din Hotărârile CTL Logistics și Koleje Mazowieckie nu trebuie transpusă în împrejurările în discuție în litigiul principal și că nu este dezirabilă extinderea acesteia.

B. Distingerea liniei jurisprudențiale existente de jurisprudența care a consacrat efectul direct al articolului 102 TFUE

38. Potrivit celei de a doua soluții, Directiva 2001/14 trebuie interpretată în sensul că nu se opune unei decizii a unei instanțe naționale care statuează, în temeiul articolului 102 TFUE, cu privire la validitatea sau la lipsa de validitate a tarifelor feroviare.

39. ODEG și Comisia par să susțină această poziție.

40. Soluția menționată face totuși necesară distingerea între prezenta cauză și împrejurările care au stat la baza cauzelor CTL Logistics și Koleje Mazowieckie.

41. În fapt, dacă o nouă cauză pare, în privința faptelor relevante din punct de vedere juridic, în esență similară cauzei în care era stabilită o regulă, este necesar în principiu să se aplice această regulă în această nouă cauză. Dacă se dorește totuși evitarea aplicării regulii menționate, trebuie să se caute o diferență care să justifice distingerea primei cauze de cea de a doua[22].

42. În speță, operatorul feroviar (ODEG) a solicitat în cadrul unei proceduri judiciare o despăgubire pentru tarifele pe care le-a plătit administratorului rețelei, dar pe care le considera nedatorate, întrucât aceste tarife ar fi fost impuse cu încălcarea dreptului aplicabil. În primă instanță, ODEG a solicitat rambursarea diferenței dintre fostul și noul tarif pe care îl considera

19 Sublinierea noastră.

20 A se vedea în acest sens Hotărârea din 10 februarie 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Termen de prescripție) (C-219/20, EU:C:2022:89, punctul 45 și jurisprudența citată).

21 O astfel de recunoaștere paralelă permite de asemenea să se evite ca, invers, controlul jurisdicțional să constituie singura cale de atac.

22 A se vedea Tridimas, T., „Precedent and the Court of Justice, A Jurisprudence of Doubt?” în Dickinson, J., Eleftheriadis, P. (ed.), *Philosophical Foundations of EU Law*, OUP, Oxford, 2012, p. 307-330, și Jacobs, M., *Precedents and Case-Based Reasoning in the European Court of Justice*, CUP, Cambridge, 2014, p. 127 și următoarele.

nevalid [23]. Temeiul unei asemenea acțiuni – articolul 315 din BGB – a fost înlocuit cu articolul 102 TFUE în apel (în urma pronunțării Hotărârii CTL și a modificărilor legislației germane) [24], iar obiectul cererii constă în prezent într-o cerere de despăgubire (în locul unei cereri de rambursare). Celelalte elemente rămânând de altfel neschimbate, *fondul* cererii formulate de reclamantul din litigiul principal, și anume rambursarea acestei sume plătite în plus, nu a variat în primă instanță și în apel. Doar dispoziția invocată în sprijinul acestei cereri a evoluat, întrucât articolul 102 TFUE a înlocuit între timp articolul 315 din BGB.

43. Cererea formulată de reclamant în cauza CTL Logistics se întemeia de asemenea pe articolul 315 din BGB și privea rambursarea diferenței dintre fostul tarif și noul tarif (din anul 2005), deoarece acesta din urmă era considerat injust. În cauza Koleje Mazowieckie, cererea avea aceeași natură. Reclamantul solicita daune interese atât statului, cât și administratorului rețelei, pentru că au autorizat impunerea prețului pretins contrar principiilor din Directiva 2001/14. Temeiul acestei cereri era răspunderea statului pentru prejudiciile care decurg din încălcarea obligațiilor care îi revin în temeiul dreptului Uniunii, începând cu cauzele Francovich și alții [25], precum și Brasserie du pêcheur și Factortame [26]. Legislația poloneză aplicabilă în cauza Koleje Mazowieckie prevedea, în plus, o răspundere mai strictă decât conceptul european aferent.

44. În cele trei cazuri, independent de temeiul juridic al acțiunii, instanțele naționale erau sesizate cu cereri de restituire sau de despăgubire care le obligau să se pronunțe cu privire la validitatea tarifelor prevăzute în contractul de utilizare a rețelei feroviare.

45. În plus, indiferent de modul în care au fost contestate tarifele, era aplicabilă reglementarea privind concurența în sectorul feroviar.

46. Pentru acest motiv, în opinia noastră, cauza în discuție în litigiul principal nu se distinge în linia jurisprudențială pe baza împrejurărilor care au fost relevante pentru interpretarea Directivei 2001/14, întrucât, indiferent de unghiul din care se abordează problema, *in fine*, cele trei cauze privesc într-adevăr o cerere referitoare la o compensație pecuniară pentru suma plătită în mod nejustificat în plus față de tarife. Mai mult, în toate cazurile în discuție, temeinicia acestei cereri depindea de aspectul dacă tariful era impus sau nu în conformitate cu Directiva 2001/14.

47. Având în vedere similitudinea împrejurărilor relevante, ce alți factori ar putea justifica distingerea prezentei cauze pentru a menține linia jurisprudențială anterioară?

48. Hotărârea CTL Logistics ar putea fi justificată din motive specifice acestei cauze. Instanța națională avea, pe baza articolului 315 din BGB, competența de a statua *ex equo et bono* și de a stabili ea însăși caracterul echitabil al tarifului.

49. Curtea a explicat în această hotărâre că, punând accentul exclusiv pe raționalitatea economică a contractului individual, dispoziția națională menționată se află în contradicție cu faptul că doar o stabilire a tarifelor pe baza unor criterii uniforme poate garanta politica tarifară stabilită de

[23] Trebuie amintit că organismul de control a decis că tariful din 2005 era într-adevăr contrar cerințelor Directivei 2001/14. Totuși, această decizie a fost contestată de DB Station & Service, iar hotărârea judecătorească definitivă este încă așteptată. În această privință, a se vedea punctul 8 din prezentele concluzii.

[24] A se vedea în această privință punctul 13 din prezentele concluzii.

[25] Hotărârea din 19 noiembrie 1991 (C-6/90 și C-9/90, EU:C:1991:428).

[26] Hotărârea din 5 martie 1996 (C-46/93 și C-48/93, EU:C:1996:79).

Directiva 2001/14[27]. Prin urmare, s-ar putea invoca faptul că această procedură specială prevăzută de dreptul național punea în pericol efectul util al directivei menționate, conferind instanțelor naționale competența de a decide care vor fi cuantumurile echitabile ale tarifelor în cazuri individuale. O asemenea competență ar putea fi considerată incompatibilă[28] cu sistemul de stabilire a tarifelor de utilizare a rețelei feroviare prevăzut de directiva menționată și plasat sub controlul organismului de control.

50. Această eventuală disproporție a competențelor instanțelor naționale în temeiul articolului 315 din BGB față de cele ale organismului de control în temeiul Directivei 2001/14 a fost însă eliminată de legiuitorul german, care a exclus aplicarea articolului 315 din BGB în cazul acordurilor dintre administratorul rețelei și operatorii din sectorul feroviar[29].

51. În cazul în care, în consecință, cauza CTL Logistics s-ar limita la situația specifică a instanțelor care statuează *ex aequo et bono* și au competența de a stabili un tarif echitabil în cazuri speciale, acest lucru ar putea permite să se distingă împrejurările cauzei CTL Logistics de cele ale prezentei cauze.

52. Totuși, nu numai motivarea Hotărârii CTL Logistics este de natură să sugereze o aplicare mai generală, dar și delimitarea liniei jurisprudențiale ni se pare că a devenit dificil de conceput după pronunțarea Hotărârii Koleje Mazowieckie. Această din urmă decizie a reiterat poziția inițiată prin Hotărârea CTL Logistics, potrivit căreia doar organismul de control poate invalida tarifele, și a extins-o la ipoteza procedurii judiciare care pune în discuție răspunderea statului pentru o transpunere incorectă a Directivei 2001/14.

53. În cauza Koleje Mazowieckie, instanței naționale i s-a solicitat să stabilească dacă transpunerea în dreptul național a Directivei 2001/14, care a permis stabilirea tarifului pe care reclamantul îl considera nelegal, era conformă acestei directive[30]. În pofida unui context diferit de cel al Hotărârii CTL Logistics, Curtea a considerat că această jurisprudență era pe deplin aplicabilă cauzei respective[31]. Motivul era acela că prima justificare principală pentru a nega competența instanței naționale de a se pronunța cu privire la validitatea tarifelor era aceeași, și anume posibila divergență între deciziile instanțelor naționale[32].

54. Or, această posibilitate de divergențe între decizia privind conformitatea tarifelor și Directiva 2001/14 există și în cauzele care sunt soluționate în temeiul articolului 102 TFUE.

[27] Hotărârea CTL Logistics, punctul 74. Nu suntem însă convinși de acest argument, dat fiind că instanța civilă care se pronunță asupra corectitudinii prețului nu ar fi putut încălca principiul stabilirii cheltuielilor prevăzut de Directiva 2001/14. A se vedea în acest sens Concluziile avocatului general Mengozzi prezentate în cauza CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901, punctele 39-41).

[28] Chiar dacă nu trebuie ignorat faptul că această competență este limitată de obligația instanței naționale de a aplica Directiva 2001/14. În această privință, a se vedea punctul 71 din prezentele concluzii.

[29] Această schimbare legislativă a avut loc după numeroase controverse academice și politice în Germania. Din cuprinsul punctului 13 din Concluziile avocatului general Mengozzi prezentate în cauza CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901) reiese că „[d]ezbaterea internă generată de acest curent jurisprudențial pare să fi dobândit amploarea unui real conflict instituțional, după cum reiese, printre altele, din dezacordul exprimat de Bundesrat (Consiliul Federal, Germania) cu privire la propunerea, cuprinsă în proiectul de lege de modificare a legislației feroviare și de transpunere a Directivei [2001/14], de a exclude în mod expres aplicarea articolului 315 din BGB din domeniul de aplicare al acestei legislații”. În sfârșit, se pare (întrucât guvernul german nu a participat la prezenta procedură) că legiuitorul german a intervenit pentru a declara articolul 315 din BGB inaplicabil unei situații precum cea în discuție în cauza principală (punctul 14 din concluziile menționate).

[30] Instanța națională ar fi trebuit să decidă cu privire la validitatea tarifului ținând seama de hotărârea Curții de constatare a neîndeplinirii obligațiilor de către statul polonez în ceea ce privește transpunerea Directivei 2001/14 [Hotărârea din 30 mai 2013, Comisia/Polonia (C-512/10, EU:C:2013:338)].

[31] Hotărârea Koleje Mazowieckie, punctul 52.

[32] Cu privire la acest argument, a se vedea punctul 64 și următoarele din prezentele concluzii.

55. A doua justificare principală în linia jurisprudențială precedentă era că instanțele naționale soluționează cazuri individuale, ceea ce ar putea conduce, așadar, tot la o situație în care operatorul care a avut câștig de cauză ar obține în mod necesar un avantaj în raport cu concurenții săi care nu au introdus o astfel de acțiune [33].

56. Și în acest caz, critica respectivă este de asemenea valabilă pentru litigiile în care instanțele naționale statuează în temeiul articolului 102 TFUE.

57. Prin urmare, nu pare posibil să se considere că prezenta cauză este diferită de cauzele din linia jurisprudențială precedentă, pe considerentul că principalele justificări propuse în aceste cauze nu sunt aplicabile cauzei de față.

58. În sfârșit, Hotărârea Koleje Mazowieckie a restrâns posibilitatea de a distinge Hotărârea CTL Logistics pe baza unei logici de ierarhie a normelor. Deși s-ar putea afirma că prezenta cauză se distinge prin superioritatea articolului 102 TFUE ca temei juridic pe baza căruia instanța națională este chemată să statueze cu privire la validitatea tarifelor, răspunderea unui stat membru care face obiectul cauzei Koleje Mazowieckie rezultă de asemenea din dreptul primar, și anume din efectul direct al dreptului Uniunii și din obligația de cooperare loială.

59. Prin urmare, pare dificil să se distingă prezenta cauză de linia jurisprudențială precedentă pe baza împrejurărilor în care s-au născut diferitele cauze și a drepturilor pe care părțile încercau să le valorifice. Este de asemenea dificil să se distingă această cauză pe baza inaplicabilității acelorași justificări pentru interpretarea Directivei 2001/14, în sensul că îi conferă organismului de control competență exclusivă de a decide asupra validității tarifelor. În sfârșit, distincția nu se poate baza nici pe ierarhia normelor, care conferă instanțelor naționale competența de a decide cu privire la validitatea tarifelor.

60. Acest lucru ne conduce la a treia soluție.

C. Reconsiderarea liniei jurisprudențiale existente

61. Linia jurisprudențială rezultată din Hotărârile CTL Logistics și Koleje Mazowieckie nu trebuie să fie transpusă împrejurărilor prezentei cauze și nici nu este posibil să se distingă această linie de împrejurările speței.

62. Având în vedere toate acestea, ni se pare, așadar, necesar să propunem Curții o a treia soluție, care constă în reconsiderarea liniei jurisprudențiale menționate, nu numai atunci când este invocat articolul 102 TFUE, ci și, din motive de omogenitate și în conformitate cu articolul 30 alineatul (2) din Directiva 2001/14, indiferent de fundamentul care servește drept temei juridic cererii „solicitantului”, în sensul acestei dispoziții.

63. În opinia noastră, nu există niciun motiv pentru a interpreta Directiva 2001/14 în sensul că acordă organismului de control competență exclusivă de apreciere a validității tarifelor. Aceasta deoarece dreptul Uniunii conține mecanisme de prevenire a riscului de divergențe (1) și deoarece o astfel de exclusivitate a competențelor nu pare să rezulte din sistemul preconizat de Directiva 2001/14 (2).

[33] Hotărârile CTL Logistics, punctul 95, și Koleje Mazowieckie, punctul 51.

1. Prevenirea riscurilor de divergențe

64. Justificarea principală propusă de Curte în cauza CTL Logistics și reiterată în cauza Koleje Mazowieckie era riscul de divergențe în interpretarea tarifelor feroviare care ar putea rezulta din diferite decizii ale instanțelor civile naționale. O eventuală divergență era considerată contrară scopului Directivei 2001/14 și motivelor pentru care a fost instituit organismul de control.

65. Anumite decizii naționale la care se referă instanța de trimitere au reluat acest argument, pe care instanța respectivă și-l însușește de asemenea, și care este susținut și de DB Station & Service în observațiile sale prezentate în fața Curții. Toate au acceptat această argumentare și au transpus-o unor situații în care deciziile trebuie să fie luate în temeiul articolului 102 din TFUE.

66. Acest risc de divergențe este într-adevăr atât de semnificativ și este diferit în situația în care competența unei instanțe se întemeiază pe articolul 315 din BGB, pe răspunderea statului membru sau pe articolul 102 TFUE?

67. Fără a fi posibil să se excludă în totalitate apariția unor asemenea divergențe în interpretarea dispozițiilor concrete și în aplicarea lor fiecărui fapt din speță, trebuie să se aibă în vedere că eventuala apariție a unor divergențe face parte dintr-un proces de integrare regională, cum este cea a Uniunii Europene.

68. Prin urmare, nu se ridică problema dacă pot apărea divergențe, ci dacă există modalități de control sau de coordonare care să permită să se evite perpetuarea și multiplicarea acestor eventuale divergențe.

69. În această privință, obligația instanțelor naționale de a aplica dreptul Uniunii coroborată cu trimiterea preliminară stabilită la articolul 267 TFUE este prevăzută de tratate pentru a garanta uniformitatea necesară a dreptului Uniunii. Prezenta cauză și, anterior, Hotărârile CTL Logistics și Koleje Mazowieckie constituie ilustrarea perfectă a eficacității mecanismului de la articolul 267 TFUE, întrucât în aceste cauze au fost formulate cereri de decizie preliminară.

70. Prin urmare, riscul ca intervenția instanțelor civile să fie sursa unor posibile divergențe ni se pare exagerat. Într-adevăr, aceste instanțe au obligația să aplice toate normele de drept al Uniunii, inclusiv Directiva 2001/14.

71. În plus, în aplicarea dispozițiilor naționale, chiar rezultate din ramuri de drept precum dreptul civil, aceste norme juridice nu sunt niciodată autonome. Instanțele naționale, chiar și cele civile, trebuie să adopte astfel o interpretare a reglementării naționale conformă cerințelor dreptului Uniunii.

72. Indiferent dacă trebuie să se pronunțe cu privire la echitatea tarifelor [34] sau la transpunerea incorectă a Directivei 2001/14, care permitea stabilirea contractuală a tarifului la un nivel contrar dispozițiilor acestei directive, sau chiar cu privire la abuzul de poziție dominantă care s-a manifestat prin impunerea unor tarife excesive, aceste instanțe nu pot evita aplicarea directivei menționate. Principiile care determină stabilirea tarifelor, enunțate în capitolul II din aceeași directivă, nu pot fi eludate în niciuna dintre procedurile în care se solicită instanțelor naționale

[34] A se vedea în această privință Concluziile avocatului general Mengozzi prezentate în cauza CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901, punctele 39-41).

(civile sau de altă natură) să se pronunțe cu privire la validitatea tarifelor [35]. În cazul unor îndoieli cu privire la interpretarea acestor principii, instanțele competente pot sau, în cazul unei instanțe ale cărei decizii nu sunt supuse vreunei căi de atac în dreptul intern, sunt obligate să sesizeze Curtea.

73. În consecință, dreptul Uniunii oferă mecanisme pentru a evita divergențele de interpretare ale legislației relevante, chiar dacă aceasta este aplicată în paralel de instanțele naționale și de organismul de control pe care îl instituie legislația respectivă.

2. Existența unor competențe paralele

74. În ceea ce privește aplicarea reglementării generale și sectoriale în materie de concurență, trebuie amintit că articolul 10 alineatul (7) din Directiva 91/440/CEE [36], în versiunea consolidată care rezultă din Directiva 2001/12/CE [37], are următorul cuprins: „[f]ără a aduce atingere reglementărilor comunitare și interne privind politica în domeniul concurenței și instituțiile cu responsabilități în acest sector, organismul de reglementare, înființat în conformitate cu articolul 30 din [Directiva 2001/14], *sau oricare alt organism care dispune de același grad de independență* supraveghează concurența pe piețele serviciilor feroviare” [38].

75. Regăsim o repartizare analogă a competențelor la articolul 56 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE [39], care prevede că, „[f]ără a aduce atingere competențelor autorităților naționale din domeniul asigurării concurenței pe piața serviciilor feroviare, organismul de reglementare are competența de a monitoriza situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare”.

76. Astfel, competența pentru aplicarea normelor în materie de concurență în acest sector aparține nu numai acestui organism de control, ci și tuturor „instituțiilor competente în materie” precum autoritățile naționale de concurență și instanțele naționale. Chiar și o asemenea competență a acestor autorități nu aduce atingere competenței Comisiei în temeiul articolului 11 alineatul (6) din Regulamentul nr. 1/2003, care prevede posibila privare de competență a autorităților respective în favoarea Comisiei.

77. Această repartizare a competențelor în aplicarea normelor sectoriale și a celor mai generale, referitoare la concurență, a fost amintită în mai multe rânduri în sectorul telecomunicațiilor [40] sau în sectorul aerian [41] și pare admisă și în sectorul poștal [42].

[35] A se vedea de asemenea, în ceea ce privește luarea în considerare a reglementării sectoriale în aplicarea normelor generale de concurență, Hotărârea din 14 octombrie 2010, Deutsche Telekom/Comisia (C-280/08 P, EU:C:2010:603, punctul 224), și Hotărârea din 25 martie 2021, Deutsche Telekom/Comisia (C-152/19 P, EU:C:2021:238, punctul 57).

[36] Directiva Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (JO 1991, L 237, p. 25, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 86).

[37] Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 91/440 (JO 2001, L 75, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 38).

[38] Sublinierea noastră.

[39] Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO 2012, L 343, p. 32).

[40] Hotărârea din 10 iulie 2014, Telefónica și Telefónica de España/Comisia (C-295/12 P, EU:C:2014:2062), precum și Hotărârea din 25 iulie 2018, Orange Polska/Comisia (C-123/16 P, EU:C:2018:590).

[41] Hotărârea din 30 aprilie 1986, Asjes și alții (209/84-213/84, EU:C:1986:188), precum și Hotărârea din 11 noiembrie 2021, Stichting Cartel Compensation și Equilib Netherlands (C-819/19, EU:C:2021:904, punctul 45, precum și jurisprudența citată).

[42] Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor de concurență în sectorul poștal și privind evaluarea anumitor măsuri de stat cu privire la serviciile poștale (JO 1998, C 39, p. 2, Ediție specială, 08/vol. 3, p. 72, p. 6 și următoarele).

78. Prin urmare, organismul de control, în sensul articolului 30 alineatul (2) din Directiva 2001/14, are, în opinia noastră, competențe paralele [43], iar nu exclusive, pentru aplicarea normelor din sectorul feroviar sau a normelor generale în materie de concurență, inclusiv a normelor privind stabilirea tarifelor.

79. Prin urmare, este eronat, astfel cum se afirmă la punctul 84 din Hotărârea CTL Logistics, că instanțele civile, sesizate cu o cerere de rambursare a tarifelor, nu pot aplica reglementarea din sectorul feroviar sau alte norme fără să aducă atingere competențelor organismului de control feroviar [44].

80. În domeniul concurenței, competența paralelă și complementară a organismului de control și a instanțelor din statele membre este susținută de articolul 6 din Regulamentul nr. 1/2003, care prevede în mod explicit că instanțele naționale sunt competente să aplice articolele 81 și 82 CE, devenite articolele 101 și 102 TFUE. În aceeași ordine de idei, adoptarea Directivei 2014/104/UE [45] urmează o logică similară de aplicare efectivă și descentralizată a dreptului european al concurenței, care se realizează de asemenea prin intermediul instanțelor naționale.

81. În sfârșit, dar nu mai puțin important, textul însuși al Directivei 2001/14 nu sugerează nicio intenție a legiuitorului european de a conferi organismului de control feroviar competență exclusivă cu privire la deciziile referitoare la validitatea tarifelor.

82. Articolul 30 alineatul (2) din Directiva 2001/14 prevede că „[s]olicitantul *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 […]” [46]. Acest enunț prevede astfel doar o simplă posibilitate de sesizare a organismului de control [47].

83. În comparație cu alte sectoare, trebuie arătat de asemenea că, în sectorul comunicațiilor, considerentul (69) al Directivei 2018/1972 prevede că, în cazul unui litigiu, „se poat[e]” de asemenea sesiza autoritatea sectorială.

84. Din această examinare rezultă că organismul de control din sectorul feroviar, astfel cum rezultă din Directiva 2001/14 și ulterior din Directiva 2012/34, nu are competențe exclusive de a se pronunța cu privire la validitatea tarifelor feroviare.

[43] A se vedea Idot, L., „Règles de concurrence et régulations sectorielles”, în van Damme, J., și van der Mensbrugghe, F., *La régulation des services publics en Europe*, ASPE Europe, Paris, 2000, p. 377-415.

[44] Nu se poate considera nici că aplicarea normelor generale sau sectoriale de concurență de către o instanță națională aduce atingere competențelor și marjelor de apreciere ale organismului de control, care rămân intacte. Aceste norme, privite în ansamblu, nu afectează nici independența acestui organism, așa cum este prevăzută la articolul 30 din Directiva 2001/14, întrucât competențele sale rezultă tocmai dintr-un astfel de cadru juridic. Situația este aceeași în ceea ce privește independența administratorului infrastructurii, garantată la articolul 4 din această directivă [a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 octombrie 2013, Comisia/Italia (C-369/11, EU:C:2013:636, punctul 43 și jurisprudența citată)].

[45] Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 26 noiembrie 2014 privind anumite norme care guvernează acțiunile în despăgubire în temeiul dreptului intern în cazul încălcărilor dispozițiilor legislației în materie de concurență a statelor membre și a Uniunii Europene (JO 2014, L 349, p. 1).

[46] Sublinierea noastră.

[47] Versiunile în limbile spaniolă și germană utilizează de asemenea același verb modal „a putea”. Cele în limbile engleză, croată și italiană afirmă existența unui drept. Deși diferitele versiuni lingvistice la care tocmai ne-am referit stabilesc, într-un fel sau altul, o posibilitate sau un drept, niciuna nu sugerează o competență obligatorie sau exclusivă. Astfel, diferitele versiuni lingvistice susțin considerentul potrivit căruia Directiva 2001/14 conferă organismului de control, instituit prin articolul 30 din aceasta, o competență opțională de soluționare a litigiilor. O asemenea înțelegere a competenței organismului de control de a soluționa litigiile se regăsește în Directiva 2012/34, care a înlocuit între timp Directiva 2001/14, întrucât articolul 56 alineatul (1) din Directiva 2012/34, care corespunde fostului articol 30 din Directiva 2001/14, este formulat în termeni identici celor din dispoziția predecesoare.

D. Instanța națională trebuie să aștepte decizia definitivă a organismului de control?

85. Instanța de trimitere a solicitat de asemenea să se stabilească, în ipoteza în care există o competență a instanțelor naționale care le permite să statueze asupra litigiului în temeiul articolului 102 TFUE, independent de organismul de control, dacă are totuși obligația să aștepte decizia definitivă a organismului de control.

86. Fără a aduce atingere elementelor de răspuns formulate anterior și fără a le contrazice, o suspendare a procedurii introduse în fața instanțelor naționale este *posibilă* atunci când acestea au cunoștință despre o procedură paralelă în fața organismului de control, pentru a prezerva utilitatea acesteia din urmă [48].

87. Cu toate acestea, în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal, este cert că procedura în fața organismului de control a durat deja mulți ani [49]. În plus, este probabil, după cum pare să indice instanța de trimitere, că această procedură sau exercitarea căilor de atac împotriva eventualei decizii în urma procedurii nu se vor finaliza în viitorul imediat.

88. În asemenea împrejurări, instanța națională sesizată cu o acțiune directă având ca obiect recunoașterea caracterului abuziv al unui comportament trebuie, așadar, să analizeze dacă o suspendare a procedurii permite să se asigure reclamantului, într-un termen rezonabil, dreptul de a obține o soluție pentru litigiul său, precum și dreptul său la despăgubire [50].

89. Tot într-un astfel de caz și pentru a evita depășirea termenului rezonabil de judecată, dreptul la protecția jurisdicțională efectivă poate exclude o suspendare a procedurii judiciare până când eventuala decizie a organismului de control rămâne definitivă și până la exercitarea căilor de atac disponibile.

90. În consecință, considerăm că dreptul Uniunii nu impune nicio obligație pentru instanțele naționale sesizate cu o cerere formulată în temeiul articolului 102 TFUE de a aștepta o decizie a organismului de control. De asemenea, considerăm că aceste instanțe pot decide să suspende judecarea cauzei pentru a aștepta decizia menționată, în cazul în care acest lucru nu pune în pericol drepturile la protecția jurisdicțională efectivă ale părților la procedură.

IV. Concluzie

91. Având în vedere toate considerațiile care precedă, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Kammergericht Berlin (Tribunalul Regional Superior din Berlin, Germania) după cum urmează:

1) Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii și certificarea în materie de siguranță trebuie interpretată în sensul că nu împiedică, independent de supravegherea exercitată de organismul de control, competența instanțelor civile de a judeca, în lumina articolului 102 TFUE, cereri formulate de o întreprindere feroviară privind rambursarea sumei plătite în mod nejustificat în plus față de tarife.

[48] A se vedea prin analogie articolul 16 din Regulamentul nr. 1/2003.

[49] A se vedea punctele 7-11 din prezentele concluzii.

[50] A se vedea referințele citate la nota de subsol 20 din prezentele concluzii.

2) Dreptul Uniunii nu impune nicio obligație instanțelor naționale sesizate cu o cerere formulată în temeiul articolului 102 TFUE de o întreprindere de transport feroviar în vederea verificării caracterului adecvat al cuantumului tarifelor plătite, de a aștepta o decizie a organismului de control instituit prin articolul 30 din Directiva 2001/14 și, în cazul în care o astfel de decizie ar fi contestată pe cale judiciară, ca aceasta să rămână definitivă. Sub rezerva respectării dreptului la protecția jurisdicțională efectivă, dreptul Uniunii nu se opune nici ca instanțele naționale respective să decidă să aștepte decizia menționată.