HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a patra)

7 martie 2024*

„Trimitere preliminară – Transport feroviar – Directiva 2012/34/UE – Acces la infrastructura feroviară – Tarifare – Articolul 56 – Organism național unic de reglementare în sectorul feroviar – Competențe – Controlul tarifelor de utilizare a infrastructurii a căror perioadă de aplicare a expirat – Competența de a constata nevaliditatea cu efect *ex tunc* și de a dispune rambursarea tarifelor”

În cauza C-582/22,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Verwaltungsgericht Köln (Tribunalul Administrativ din Köln, Germania), prin decizia din 1 septembrie 2022, primită de Curte la 2 septembrie 2022, rectificată prin decizia din 27 iunie 2023, primită de Curte la 29 iunie 2023, în procedura

Die Länderbahn GmbH,

Prignitzer Eisenbahn GmbH,

Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

împotriva

Bundesrepublik Deutschland,

cu participarea:

DB Netz AG

CURTEA (Camera a patra),

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

avocat general: domnul M. Campos Sánchez-Bordona,

grefier: doamna M. Krausenböck, administratoare,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 15 iunie 2023,

* Limba de procedură: germana.

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru Prignitzer Eisenbahn GmbH, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH și Ostseeland Verkehrs GmbH, de B. Uhlenhut, Rechtsanwalt;

– pentru Bundesrepublik Deutschland, de J. Becker, U. Geers, J. Kirchhartz, C. Mögelin și V. Schmidt, în calitate de agenți;

– pentru DB Netz AG, de H. Krüger, Rechtsanwalt;

– pentru guvernul lituanian, de K. Dieninis, S. Grigonis și V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, în calitate de agenți;

– pentru guvernul austriac, de G. Kunnert și R. Schuster, în calitate de agenți;

– pentru guvernul polonez, de B. Majczyna și M. Rzotkiewicz, în calitate de agenți;

– pentru guvernul norvegian, de V. Hauan și K. Møse, în calitate de agenți;

– pentru Comisia Europeană, de P. Messina și G. Wilms, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 21 septembrie 2023,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 56 alineatele (1), (6) și (9) din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO 2012, L 343, p. 32), precum și, cu titlu subsidiar, a articolului 19 alineatul (1) al doilea paragraf TUE și a articolului 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Die Länderbahn GmbH, Prignitzer Eisenbahn GmbH, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH și Ostseeland Verkehrs GmbH, pe de o parte, și Bundesrepublik Deutschland (Republica Federală Germania), reprezentată de Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Agenția Federală a Rețelelor de Electricitate, Gaz, Telecomunicații, Poștă și Căi Ferate, Germania) (denumită în continuare „Agenția Federală a Rețelelor”), în legătură cu controlul legalității tarifelor de utilizare a infrastructurii percepute de DB Netz AG în cadrul graficelor de circulație aplicabile între luna decembrie 2002 și luna decembrie 2011.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Directiva 2001/14/CE

3 Potrivit articolului 2 din Directiva 2001/14/CE a 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).

„În înțelesul prezentei directive:

[…]

(j) «document de referință al rețelei» înseamnă documentul prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile cu privire la sistemele de tarifare și de alocare a capacităților. Conține, de asemenea, orice alte informații necesare pentru a permite introducerea cererilor de capacități de infrastructură;

[…]

(m) «grafic de circulație» înseamnă datele care definesc toate deplasările programate ale trenurilor și ale materialului rulant pe infrastructura respectivă pe perioada de valabilitate a acestui grafic.”

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

„(1) După consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii stabilește și publică un document de referință al rețelei […]

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

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

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

5 Articolul 30 din directiva menționată, intitulat „Organismul de control”, prevede:

„[…]

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

(a) documentul de referință al rețelei;

[…]

(d) sistemul de tarifare;

(e) nivelul sau structura tarifelor de [utilizare a] infrastructur[ii] care i se cer sau i se pot cere a fi plătite;

[…]

(3) Organismul de control se asigură că tarifele stabilite de către administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu capitolul II și sunt nediscriminatorii. […]

[…]

(5) Organismul 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.

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

[…]

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

6 Anexa I la aceeași directivă, referitoare la „[c]onținutul documentului de referință al rețelei”, are următorul cuprins:

„Documentul de referință al rețelei prevăzut la articolul 3 trebuie să conțină următoarele informații:

[…]

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

[…]”

7 Anexa III la Directiva 2001/14 prevede la punctul 1:

„Graficul de circulație este stabilit o dată la un an calendaristic.”

Directiva 2012/34

8 Considerentele (42) și (76) ale Directivei 2012/34 enunță:

„(42) Sistemele de tarifare și de alocare a capacităților ar trebui să permită accesul egal și nediscriminatoriu al tuturor întreprinderilor și să încerce, pe cât posibil, să satisfacă nevoile tuturor utilizatorilor și modurilor de transport într-o manieră corectă și nediscriminatorie. Aceste sisteme ar trebui să permită concurența loială în furnizarea serviciilor de transport feroviar.

[…]

(76) Administrarea eficientă și utilizarea echitabilă și nediscriminatorie a infrastructurii feroviare necesită înființarea unui organism de reglementare care să supravegheze aplicarea regulilor stabilite în prezenta directivă și care să acționeze ca un organism de apel, fără a aduce atingere posibilității unui control judecătoresc. Un astfel de organism de reglementare ar trebui să fie în măsură să își consolideze cererile și deciziile de informare prin intermediul sancțiunilor corespunzătoare.”

9 Articolul 3 din această directivă, intitulat „Definiții”, prevede:

„În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

1. «întreprindere feroviară» înseamnă orice întreprindere publică sau privată autorizată în conformitate cu prezenta directivă, a cărei activitate principală constă în furnizarea serviciilor pentru transportul feroviar de mărfuri și/sau călători, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea; sunt incluse de asemenea întreprinderile care asigură doar tracțiunea;

2. «administratorul infrastructurii» înseamnă orice organism sau firmă responsabilă, în special, de realizarea, administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, inclusiv gestionarea traficului, control-comandă și semnalizare; funcțiile administratorului infrastructurii în legătură cu o rețea sau o parte a unei rețele pot fi atribuite unor organisme sau firme diferite;

[…]

19. «solicitant» înseamnă o întreprindere feroviară sau o grupare internațională de întreprinderi feroviare sau alte persoane fizice sau juridice sau entități, de exemplu autoritățile competente prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 [al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și (CEE) nr. 1107/70 ale Consiliului (JO 2007, L 315, p. 1)] și încărcătorii, expeditorii și operatorii de transport combinat care doresc să obțină capacități de infrastructură pentru activități publice sau în interes comercial;

[…]

26. «document de referință al rețelei» înseamnă documentul prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarifare și de alocare a capacităților, inclusiv orice alte informații de acest fel necesare pentru a permite introducerea cererilor de capacități de infrastructură;

[…]

28. «grafic de circulație» înseamnă datele care definesc toate deplasările programate ale trenurilor și ale materialului rulant pe infrastructura respectivă pe perioada de valabilitate a acestui grafic.

[…]”

10 Figurând în secțiunea 1 din capitolul IV din directiva menționată, care cuprinde normele referitoare la „perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și [la] alocarea capacității de infrastructură feroviară”, articolul 27 din aceasta, intitulat „Documentul de referință al rețelei”, prevede:

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

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

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

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

11 Secțiunea 2 din capitolul IV din aceeași directivă se referă la „[t]arife[le] de utilizare a infrastructurii și pentru servicii”.

12 Potrivit articolului 56 din Directiva 2012/34, intitulat „Funcțiile organismului de reglementare”:

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

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

[…]

(d) sistemul de tarifare;

(e) nivelul sau structura tarifelor de [utilizare a] infrastructur[ii] care i se cer sau i se pot cere a fi plătite;

[…]

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

(2) Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale din domeniul asigurării concurenței pe piața serviciilor feroviare, organismul de reglementare are competența de a monitoriza situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare și, în special, de a controla literele (a)-(g) de la alineatul (1) din proprie inițiativă, în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți. Organismul va verifica în special dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii […]

[…]

(6) Organismul de reglementare se asigură că tarifele stabilite de către administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu capitolul IV secțiunea 2 și sunt nediscriminatorii. Negocierile dintre solicitanți și administratorul infrastructurii cu privire la nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii sunt permise numai dacă sunt purtate sub supravegherea organismului de reglementare. […]

[…]

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

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

[…]

(10) Statele membre se asigură că hotărârile luate de organismul de reglementare sunt supuse controlului jurisdicțional. [Calea de atac] poate avea efect suspensiv asupra deciziei organismului de reglementare numai când efectul imediat al deciziei organismului de reglementare poate provoca daune ireparabile sau vădit excesive [reclamantului]. Această dispoziție nu aduce atingere competențelor instanței [sesizate cu calea de atac] conferite de dreptul constituțional, după caz.

[…]”

13 Anexa IV la această directivă, referitoare la „conținutul documentului de referință al rețelei”, are următorul cuprins:

„Documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 trebuie să conțină următoarele informații:

[…]

2. un capitol cu privire la principiile de tarifare și la tarife. Acesta conține detalii adecvate asupra sistemului de tarifare și informații suficiente asupra tarifelor, precum și alte informații relevante referitoare la acces, care se aplică serviciilor enumerate în anexa II, asigurate de un singur furnizor. Detaliază metodologia, regulile și, după caz, baremurile utilizate pentru aplicarea articolelor 31-36, atât pentru taxe, cât și pentru costuri. Conține informații asupra modificărilor tarifelor deja stabilite sau prevăzute în următorii cinci ani, dacă sunt disponibile;

[…]”

14 Anexa VII la directiva menționată prevede la punctul 1 că „[g]raficul de circulație este stabilit o dată la un an calendaristic”.

Dreptul german

15 Articolul 66 din Eisenbahnregulierungsgesetz (Legea privind reglementarea căilor ferate) din 29 august 2016 (BGBl. 2016 I, p. 2082), în versiunea aplicabilă litigiului principal (denumită în continuare „ERegG”), intitulat „Organismul de reglementare și atribuțiile sale”, prevede la alineatele (1), (3) și (4):

„(1) În cazul în care consideră că a fost discriminat sau că s-a adus atingere în alt mod drepturilor sale prin decizii ale unui administrator al infrastructurii feroviare, titularul unei autorizații de acces are dreptul de a se adresa organismului de reglementare […]

[…]

(3) În cazul în care nu se încheie un acord privind accesul sau un contract-cadru, deciziile administratorului infrastructurii feroviare pot fi controlate de organismul de reglementare la cererea titularului unei autorizații de acces sau din oficiu. Cererea se depune în termenul în care poate fi acceptată oferta de încheiere de acorduri în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) a doua teză sau cu articolul 54 treia teză.

(4) În special, pot fi supuse unui control, la cerere sau din oficiu:

[…]

5. sistemul de tarifare;

6. nivelul sau structura tarifelor de infrastructură care i se cer sau i se pot cere a fi plătite titularului unei autorizații de acces;

7. nivelul sau structura celorlalte tarife de infrastructură care i se cer sau i se pot cere a fi plătite titularului unei autorizații de acces;

[…]”

16 Articolul 67 din ERegG, intitulat „Competențele organismului de reglementare, supravegherea pieței transporturilor, dispoziții de punere în aplicare”, prevede la alineatul (1):

„Organismul de reglementare poate să ia, în ceea ce privește căile ferate și celelalte entități obligate care fac obiectul dispozițiilor prezentei legi, măsurile necesare pentru a elimina sau a preveni încălcările prezentei legi sau ale actelor Uniunii Europene care sunt direct aplicabile în domeniul de aplicare al prezentei legi. Dacă organismul de reglementare își pune în executare somațiile, cuantumul penalității cu titlu cominatoriu poate atinge 500 000 de euro, prin derogare de la articolul 11 alineatul (3) din Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz [(Legea privind executarea în materie administrativă)].”

17 Articolul 68 din ERegG, intitulat „Hotărârile organismului de reglementare”, are următorul cuprins:

„(1) Organismul de reglementare examinează plângerea în termen de o lună de la primirea sa. În acest scop, el solicită părților interesate să furnizeze informațiile necesare pentru luarea hotărârii și inițiază discuții cu toate părțile interesate. Organismul de reglementare este obligat să ia hotărâri în privința plângerilor, să ia măsuri pentru a remedia situația și să informeze părțile cu privire la hotărârea sa motivată într-o perioadă de timp prestabilită, rezonabilă și, în orice caz, în termen de șase săptămâni de la primirea tuturor informațiilor relevante. Fără a aduce atingere competențelor autorităților de concurență, acesta dispune din oficiu măsurile adecvate pentru a evita discriminarea și denaturarea pieței.

(2) Dacă, în cazul menționat la articolul 66 alineatele (1) și (3), decizia administratorului infrastructurii feroviare afectează dreptul titularului unui drept de acces la infrastructura feroviară:

1. organismul de reglementare obligă administratorul infrastructurii feroviare să modifice decizia sau

2. organismul de reglementare decide cu privire la validitatea contractului sau a tarifelor, constată lipsa de efecte a contractelor și stabilește condițiile contractuale sau tarifele.

Decizia menționată în prima teză se poate referi de asemenea la documentul de referință al rețelei feroviare sau la condițiile de utilizare a infrastructurilor de servicii.

(3) Organismul de reglementare poate să oblige administratorul infrastructurii feroviare să modifice cu efecte *ex tunc* măsurile prevăzute la articolul 66 alineatul (4) sau poate să le declare caduce, în măsura în care acestea nu sunt conforme cu dispozițiile prezentei legi sau cu actele Uniunii Europene care sunt direct aplicabile în domeniul de aplicare a prezentei legi.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

18 Reclamantele din litigiul principal sunt sau au fost întreprinderi de transport feroviar care oferă sau ofereau în Germania servicii de transport la nivel regional prin utilizarea infrastructurii feroviare aparținând DB Netz, intervenientă în litigiul principal.

19 Aceasta din urmă face parte din grupul Deutsche Bahn AG. Ea exploatează cea mai mare rețea feroviară din Germania și percepe, în această calitate, tarife de utilizare a infrastructurii. Aceste tarife sunt determinate pentru fiecare întreprindere de transport feroviar în mod individual, potrivit tarifelor de bază stabilite de DB Netz în documentul de referință al rețelei pe care îl publică. Aceste tarife de bază sunt valabile pe perioada de valabilitate a graficului de circulație, și anume un an.

20 Reclamantele din litigiul principal au apreciat că tarifele de bază stabilite de DB Netz, aplicabile în perioadele de valabilitate a graficului de circulație pentru anii 2002/2003 și, respectiv, 2010/2011, au fost, în parte, nelegale, pentru motivul că cuprindeau un „factor regional” care discrimina întreprinderile ce exploatau linii regionale. În consecință, ele fie au plătit tarifele solicitate de DB Netz sub rezervă, fie au redus și au reținut cuantumul acestora.

21 Aceleași tarife de bază făcuseră obiectul mai multor controale *ex ante* efectuate de Agenția Federală a Rețelelor, organism național unic de reglementare în sectorul feroviar din Germania. Dreptul german prevedea astfel un control prealabil al principiilor de tarifare și acorda un drept de opoziție acestui organism, pe care însă acesta din urmă nu l-a utilizat în speță. În plus, începând cu anul 2008, Agenția Federală a Rețelelor a efectuat diferite controale cu privire la „factorii regionali” care făceau parte din tarifele de bază ale DB Netz începând cu 1 ianuarie 2003.

22 Prin hotărârea din 5 martie 2010, Agenția Federală a Rețelelor a declarat nevalid documentul de referință al rețelei întocmit de DB Netz pentru graficul de circulație din anul 2010/2011, a cărui intrare în vigoare era prevăzută pentru 12 decembrie 2010, în măsura în care prevedea aplicarea unui astfel de „factor regional”. Din această hotărâre reieșea că era de competența instanțelor de drept comun să se pronunțe cu privire la rambursarea tarifelor eventual percepute în plus în temeiul acestui factor.

23 DB Netz a formulat opoziție împotriva hotărârii menționate, care, ulterior, a fost retrasă de Agenția Federală a Rețelelor cu ocazia încheierii unui contract de drept public cu DB Netz. Acest contract prevedea aplicarea unui factor regional redus în perioada de valabilitate a graficului de circulație din anul 2010/2011, apoi eliminarea acestui factor începând cu intrarea în vigoare a graficului de circulație din anul 2011/2012.

24 Mai multe întreprinderi de transport feroviar, printre care reclamantele din litigiul principal pentru o parte din tarifele în litigiu, au sesizat instanțele de drept comun cu cereri de rambursare a tarifelor de utilizare a infrastructurii pretins percepute în plus de DB Netz. Pentru a se pronunța cu privire la aceste cereri, instanțele menționate au procedat în general la o examinare de la caz la caz a caracterului echitabil al acestor tarife. Această practică a fost validată de Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania) printr-o hotărâre din 18 octombrie 2011 (KZR 18/10).

25 Cu toate acestea, prin Hotărârea din 9 noiembrie 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), Curtea a statuat că Directiva 2001/14, care a precedat Directiva 2012/34, se opunea aplicării unei reglementări naționale care prevedea un control de la caz la caz de către instanțele de drept comun al caracterului echitabil al tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare. În special, din

cuprinsul punctului 97 din acea hotărâre reiese că rambursarea tarifelor în temeiul dispozițiilor de drept civil este posibilă numai în ipoteza în care, în conformitate cu dispozițiile de drept național, caracterul ilicit al tarifului din perspectiva reglementării privind accesul la infrastructurile feroviare a fost constatat în prealabil de organismul de reglementare sau de o instanță care a examinat hotărârea adoptată de organismul respectiv și în măsura în care cererea de rambursare poate face mai degrabă obiectul unei acțiuni în fața instanțelor de drept comun naționale decât al unei acțiuni prevăzute de reglementarea respectivă.

26 După pronunțarea Hotărârii din 9 noiembrie 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), reclamantele din litigiul principal, invocând articolele 66 și 68 din ERegG, au solicitat Agenției Federale a Rețelelor, pe de o parte, să constate nevaliditatea tarifelor de utilizare a infrastructurii percepute de DB Netz în perioadele de valabilitate a graficului de circulație între anii 2002/2003 și 2010/2011 și, pe de altă parte, să o oblige pe aceasta din urmă să le ramburseze tarifele percepute în plus.

27 Aceste cereri au fost respinse prin hotărârile Agenției Federale a Rețelelor din 11 octombrie 2019, din 3 iulie 2020 și din 11 decembrie 2020, pentru motivul că erau inadmisibile în lipsa unui temei juridic care să fi permis un control *ex post* al tarifelor în cauză. În susținerea acestor hotărâri, Agenția Federală a Rețelelor arăta că întreprinderile de transport feroviar avuseseră posibilitatea de a contesta tarifele în perioadele lor de valabilitate.

28 Prin acțiunile introduse la 6 și la 9 noiembrie 2019, reclamantele din litigiul principal au solicitat Verwaltungsgericht Köln (Tribunalul Administrativ din Köln, Germania), instanța de trimitere, să constate că Agenția Federală a Rețelelor era obligată să efectueze un control *ex post* al tarifelor în cauză percepute de DB Netz, să declare, dacă era cazul, nevaliditatea acestora cu efect *ex tunc* și să se pronunțe cu privire la obligația de rambursare care îi incumbă DB Netz.

29 Pentru a putea soluționa litigiul cu care a fost sesizată, instanța de trimitere consideră că este necesară printre altele o interpretare a articolului 56 alineatele (1), (6) și (9) din Directiva 2012/34.

30 Ea apreciază că calea de atac prevăzută la alineatul (1) al acestui articol 56 nu vizează decât prejudicii care s-au produs deja și care rezultă din încălcările din prezent sau din trecut ale cadrului normativ aplicabil. În schimb, acțiunea preventivă a organismului de reglementare ar face obiectul unor norme distincte, prevăzute la alineatul (2) al articolului menționat. În plus, ar rezulta din același articol alineatele (6) și (9) că organismul de reglementare dispune de o marjă largă de apreciere. Astfel, sesizat fiind cu o plângere, el ar putea lua „măsurile pentru a remedia situația” și, atunci când acționează din oficiu, „măsurile adecvate de corectare a discriminărilor”.

31 Această interpretare a articolului 56 din Directiva 2012/34 ar fi confirmată de obiectivele urmărite de aceasta din urmă. Din considerentele (42) și (76) ale acesteia ar reieși că Directiva 2012/34 urmărește în special să garanteze accesul nediscriminatoriu al întreprinderilor de transport feroviar la infrastructură și că revine organismului de reglementare sarcina de a asigura realizarea acestui obiectiv.

32 Instanța de trimitere subliniază în această privință că, în opinia sa, procedura de control prealabil care era prevăzută de dreptul german și care permitea organismului de reglementare să se pronunțe cu privire la principiile de tarifare a infrastructurii înainte de intrarea lor în vigoare nu putea compensa lipsa unui control *ex post*.

33 Pe de altă parte, această instanță consideră că Hotărârea din 9 noiembrie 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), confirmă existența unui drept la „rambursarea” tarifelor percepute în mod nejustificat în trecut, condiționând în același timp exercitarea lui de constatarea prealabilă a caracterului ilicit al acestor tarife de către organismul de reglementare. În consecință, dacă acest organism nu ar fi competent să examineze tarifele a căror perioadă de aplicare a expirat, întreprinderile de transport feroviar ar fi private de dreptul lor la o cale de atac efectivă și, în același timp, administratorul infrastructurii ar continua să beneficieze de tarifele nelegale.

34 În schimb, instanța de trimitere are îndoieli cu privire la faptul dacă dreptul Uniunii impune ca organismul respectiv să se poată pronunța el însuși cu privire la cuantumurile care trebuie rambursate sau să dispună rambursarea lor. Astfel, în pofida cadrului normativ, raportul dintre întreprinderile de transport feroviar și administratorii infrastructurii ar fi de natură contractuală și ar intra în mod firesc în competența instanțelor de drept comun.

35 În orice caz, instanța de trimitere subliniază că, pentru soluționarea litigiilor cu care este sesizată, nu este necesar să se stabilească dacă articolul 66 și următoarele din ERegG, care constituie temeiul cererilor reclamantelor din litigiul principal, trebuie să facă obiectul unei interpretări conforme cu dreptul Uniunii sau dacă, având în vedere Hotărârea din 8 iulie 2021, Koleje Mazowieckie (C-120/20, EU:C:2021:553), articolul 56 din Directiva 2012/34 este direct aplicabil.

36 În aceste condiții, Verwaltungsgericht Köln (Tribunalul Administrativ din Köln) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 56 alineatele (1), (6) și (9) din Directiva [2012/34] trebuie interpretat în sensul că un sistem de tarifare poate face obiectul unei plângeri chiar dacă perioada de valabilitate a tarifului care face obiectul plângerii a expirat deja (plângere împotriva unui așa-numit «tarif vechi»)?

2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare: articolul 56 alineatele (1), (6) și (9) din Directiva [2012/34] trebuie interpretat în sensul că organismul de reglementare poate, în cazul unui control *ex post* al vechilor tarife, să le declare nevalide cu efect *ex tunc*?

3) În cazul unui răspuns negativ la primele două întrebări: interpretarea articolului 56 alineatele (1), (6) și (9) din Directiva [2012/34] permite o dispoziție națională care exclude posibilitatea unui control *ex post* al vechilor tarife cu efect *ex tunc*?

4) În cazul unui răspuns afirmativ la prima și la a doua întrebare: articolul 56 alineatul (9) din Directiva [2012/34] trebuie interpretat în sensul că măsurile de remediere ale organismului de reglementare competent, prevăzute de această dispoziție, deschid, pe planul consecințelor juridice, și posibilitatea obligării administratorului infrastructurii la rambursarea tarifelor percepute în mod nelegal, chiar dacă drepturile de rambursare pot fi revendicate de întreprinderea feroviară de la administratorul infrastructurii pe calea unei acțiuni civile?

5) În cazul unui răspuns negativ la prima și la a doua întrebare: în acest caz, dreptul de a formula plângere împotriva vechilor tarife decurge, în orice caz, din articolul 47 primul paragraf din [Carta drepturilor fundamentale] și din articolul 19 alineatul (1) al doilea paragraf [TUE] atunci când, în lipsa unei hotărâri a organismului de reglementare asupra plângerii, potrivit jurisprudenței Curții în [Hotărârea din 9 noiembrie 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834)], rambursarea vechilor tarife nelegale în temeiul dispozițiilor de drept civil național este exclusă?”

Procedura în fața Curții

37 Prin scrisoarea primită de Curte la 29 iunie 2023, adică după finalizarea procedurilor scrise și orale, instanța de trimitere a informat Curtea că, prin decizia din 27 iunie 2023, a închis procedura pendinte în fața sa în ceea ce privește Ostseeland Verkehrs GmbH, pentru motivul că aceasta din urmă s-a desistat de acțiunea pe care o formulase.

Cu privire la întrebările preliminare

Observații introductive

38 Cu titlu introductiv, este necesar să se observe că întrebările adresate vizează Directiva 2012/34, deși tarifele de utilizare a infrastructurii în discuție în litigiul principal au fost stabilite și percepute sub imperiul directivei care a precedat-o pe aceasta, și anume Directiva 2001/14. În schimb, abia după expirarea termenului de transpunere a Directivei 2012/34 reclamantele din litigiul principal au sesizat organismul de reglementare a sectorului feroviar german, și anume Agenția Federală a Rețelelor, solicitându-i printre altele să constate nelegalitatea acestor tarife.

39 Cu toate acestea, așa cum a arătat în esență domnul avocat general la punctul 25 din concluzii, în speță nu este necesar să se stabilească dacă trebuie să se aplice Directiva 2012/34 sau Directiva 2001/14. Astfel, normele vizate de instanța de trimitere, și anume cele care sunt prevăzute la articolul 56 alineatele (1), (6) și (9) din Directiva 2012/34, corespund în esență normelor care figurau la articolul 30 alineatele (2), (3) și (5) din Directiva 2001/14 (a se vedea în acest sens Hotărârea din 27 octombrie 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, punctul 64). Rezultă că, în principiu, interpretarea lor trebuie să fie aceeași și că, în consecință, jurisprudența Curții referitoare la interpretarea acestor dispoziții ale Directivei 2001/14 se aplică *mutatis mutandis* dispozițiilor echivalente ale Directivei 2012/34.

40 În aceste condiții, este necesar să se răspundă la întrebările adresate făcându-se referire, la fel cum a procedat și instanța de trimitere, la Directiva 2012/34.

Cu privire la primele trei întrebări

41 Prin intermediul primelor trei întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 56 alineatele (1), (6) și (9) din Directiva 2012/34 trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări a unui stat membru care exclude orice competență a organismului de reglementare, sesizat cu o cerere întemeiată pe alineatul (1) al acestei dispoziții, de a verifica legalitatea tarifelor de utilizare a infrastructurii a căror perioadă de aplicare a expirat și de a constata nevaliditatea lor cu efect *ex tunc*.

42 În această privință, trebuie arătat că, la fel ca Directiva 2001/14, care a precedat-o (a se vedea în acest sens Hotărârea din 27 octombrie 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, punctul 59 și jurisprudența citată), Directiva 2012/34 are drept scop asigurarea unui acces nediscriminatoriu la infrastructura feroviară, în special impunând, astfel cum reiese din considerentul (42) al acesteia, ca sistemele de tarifare și de alocare a capacităților să permită concurența loială în furnizarea serviciilor de transport feroviar.

43 După cum reiese din jurisprudența Curții, competența exclusivă a organismului de reglementare de a soluționa orice litigiu care intră sub incidența articolului 56 alineatul (1) din Directiva 2012/34 se justifică prin înseși aceste obiective și implică puterile specifice care îi sunt conferite în temeiul alineatelor (1), (6) și (9) ale acestui articol (a se vedea prin analogie Hotărârea din 27 octombrie 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, punctul 60).

44 Mai precis, conform articolului 56 alineatul (9) din Directiva 2012/34, atunci când un astfel de organism este sesizat cu o plângere, îi revine sarcina de a lua măsurile necesare pentru a remedia situația, fără a se aduce atingere competenței sale de a lua, dacă este necesar din oficiu, măsurile adecvate de corectare a discriminărilor împotriva „solicitanților” în sensul articolului 3 punctul 19 din această directivă – și anume, printre alții, întreprinderile feroviare –, a denaturărilor pieței serviciilor feroviare și a altor tendințe nedorite înregistrate pe această piață (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 mai 2022, CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, punctele 55, 56 și 61).

45 Reiese de asemenea din acest articol 56 alineatul (9) că efectele hotărârilor pe care le adoptă organismul de reglementare nu se limitează doar la părțile dintr-un litigiu cu care este sesizat, ci se impun tuturor părților vizate din sectorul feroviar, indiferent că este vorba despre întreprinderile de transport sau despre administratorii infrastructurii. Astfel, acest organism este în măsură să asigure accesul egal la infrastructură al tuturor întreprinderilor vizate și menținerea unei concurențe loiale în sectorul furnizării de servicii feroviare (a se vedea prin analogie Hotărârea din 27 octombrie 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, punctul 66 și jurisprudența citată).

46 În aceste condiții, atunci când este sesizat cu o cale de atac a unei întreprinderi de transport feroviar, organismul de reglementare, căruia îi revine sarcina de a asigura că atât administratorii infrastructurii, cât și operatorii de servicii feroviare își respectă obligațiile care le revin, este obligat să examineze, potrivit înșiși termenilor articolului 56 alineatul (1) din Directiva 2012/34, tratamentele inechitabile sau discriminatorii, precum și orice alte nedreptăți, ceea ce include în special aspectele referitoare la perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii (a se vedea prin analogie Hotărârea din 27 octombrie 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, punctul 73).

47 Astfel cum a arătat avocatul general la punctul 66 din concluzii, elementul corelativ al dreptului întreprinderilor de transport feroviar de a sesiza organismul de reglementare este competența acestui organism de a verifica legalitatea deciziilor administratorului infrastructurii în materie de tarife, aspect confirmat de articolul 56 alineatul (6) din Directiva 2012/34, în măsura în care prevede că organismul menționat se asigură că tarifele stabilite de administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu capitolul IV secțiunea 2 din această directivă – care reglementează perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii și pentru servicii – și sunt nediscriminatorii.

48 Rezultă că organismul de reglementare sesizat în temeiul articolului 56 alineatul (1) din Directiva 2012/34 nu poate refuza în mod valabil să își exercite competența de a se pronunța cu privire la legalitatea tarifelor de utilizare a infrastructurii percepute în trecut (a se vedea prin analogie Hotărârea din 27 octombrie 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, punctele 74 și 87).

49 Mai precis, competența unui astfel de organism de a controla legalitatea tarifelor de utilizare a infrastructurii nu poate depinde de împrejurarea că a fost sesizat înainte sau după expirarea perioadelor de aplicare a acestor tarife.

50 Pe de o parte, reiese din însuși modul de redactare a articolului 56 alineatele (1), (6) și (9) din Directiva 2012/34 că competențele atribuite organismului de reglementare nu sunt nicidecum legate de aceste perioade de aplicare.

51 Această constatare este confirmată de faptul că Directiva 2012/34 nu stabilește perioadele menționate și nici nu limitează aplicabilitatea tarifelor de utilizare a infrastructurii sau a sistemelor de tarifare subiacente la o anumită durată. În special, asemenea articolului 3 din Directiva 2001/14 coroborat cu articolul 2 litera (j) și cu anexa I la aceasta, articolul 27 din Directiva 2012/34 coroborat cu articolul 3 punctul 26 și cu anexa IV la aceasta se limitează să prevadă obligația administratorului infrastructurii de a publica un document de referință al rețelei care să stabilească printre altele condițiile de acces la infrastructura feroviară, inclusiv principiile de tarifare, tarifele de bază și tarifele, fără a limita durata de valabilitate a acestui document.

52 O limitare a duratei de validitate a tarifelor sau a sistemelor de tarifare subiacente nu poate fi dedusă nici din normele referitoare la graficul de circulație anual. Astfel, în temeiul articolului 3 punctul 28 din Directiva 2012/34 coroborat cu anexa VII la aceasta, așa cum era cazul articolului 2 litera (m) din Directiva 2001/14 coroborat cu anexa III la aceasta, graficul de circulație nu are, într-adevăr, decât o perioadă de valabilitate limitată la un an. Cu toate acestea, graficul menționat se limitează să identifice „datele care definesc toate deplasările programate ale trenurilor și ale materialului rulant pe infrastructura respectivă” și nu privește, așadar, tarifele de bază și tarifele.

53 Pe de altă parte, o interpretare a articolului 56 alineatele (1), (6) și (9) din Directiva 2012/34, potrivit căreia tarifele de utilizare a infrastructurii deja percepute de un administrator al infrastructurii nu pot fi contestate decât pe durata de validitate a tarifului de bază subiacent, ar aduce atingere efectivității sistemului de control instituit prin această dispoziție și, pe cale de consecință, realizării obiectivelor urmărite de directiva menționată.

54 Astfel, o asemenea interpretare ar împiedica misiunea organismului de reglementare care constă în a asigura, așa cum reiese din cuprinsul punctelor 42-47 din prezenta hotărâre, accesul egal la infrastructură al tuturor întreprinderilor în cauză și menținerea unei concurențe loiale în sectorul furnizării de servicii feroviare. Ea ar fi în egală măsură de natură să restrângă în mod nejustificat dreptul întreprinderilor de transport feroviar de a sesiza organismul de reglementare cu o contestație privind tarifele de utilizare a infrastructurii și, dacă este cazul, de a supune hotărârea luată de acest organism unui control jurisdicțional prin sesizarea instanței competente în acest scop, consacrat la articolul 56 alineatele (1), (9) și (10) din Directiva 2012/34 (a se vedea prin analogie Hotărârea din 8 iulie 2021, Koleje Mazowieckie, C-120/20, EU:C:2021:553, punctul 57).

55 Pe de altă parte, competența organismului de reglementare de a verifica legalitatea tarifelor de utilizare a infrastructurii percepute în trecut, independent de aspectul dacă perioadele lor de aplicare au expirat deja, implică în mod necesar, astfel cum a subliniat domnul avocat general la punctele 44, 45, 47 și 48 din concluzii, ca acest organism să poată constata, dacă este cazul, nevaliditatea acestor tarife cu efect *ex tunc*.

56 Mai precis, a limita competența organismului de reglementare la adoptarea de hotărâri cu efect numai pentru viitor ar fi de natură să priveze în mare măsură de sens controlul tarifelor de utilizare a infrastructurii percepute în trecut și ar aduce astfel atingere efectului util al articolului 56 alineatele (1), (6) și (9) din Directiva 2012/34.

57 În aceste împrejurări, trebuie să se constate că aceste dispoziții se opun unei reglementări a unui stat membru care prevede că organismul de reglementare nu este competent nici să controleze legalitatea tarifelor de utilizare a infrastructurii a căror perioadă de aplicare a expirat, nici să constate, dacă este cazul, nevaliditatea lor cu efect *ex tunc*.

58 Reiese din cererea de decizie preliminară și s-a confirmat în ședința în fața Curții că, în speță, o atare limitare a competenței organismului de reglementare german poate decurge din articolul 68 alineatul (3) din ERegG.

59 În această privință, trebuie amintit că principiul supremației dreptului Uniunii impune în special instanțelor naționale, în vederea garantării efectivității ansamblului dispozițiilor dreptului Uniunii, să interpreteze, în măsura posibilului, dreptul lor intern într-o manieră conformă cu dreptul Uniunii [Hotărârea din 8 martie 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Efect direct), C-205/20, EU:C:2022:168, punctul 35 și jurisprudența citată].

60 Obligația de interpretare conformă a dreptului național cunoaște însă anumite limite și nu poate, printre altele, să servească drept temei pentru o interpretare *contra legem* a dreptului național [Hotărârea din 8 martie 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Efect direct), C-205/20, EU:C:2022:168, punctul 36 și jurisprudența citată].

61 Trebuie amintit de asemenea că principiul supremației impune instanței naționale însărcinate cu aplicarea, în cadrul competenței sale, a dispozițiilor de drept al Uniunii obligația – în cazul în care nu poate să procedeze la o interpretare a reglementării naționale conformă cu cerințele dreptului Uniunii – să asigure efectul deplin al cerințelor acestui drept în litigiul cu care este sesizată, lăsând neaplicată, dacă este necesar, din oficiu, orice reglementare sau practică națională, chiar și ulterioară, care este contrară unei dispoziții de drept al Uniunii ce are efect direct, fără a trebui să solicite sau să aștepte eliminarea prealabilă a acestei reglementări sau practici naționale pe cale legislativă sau prin orice alt procedeu constituțional [Hotărârea din 24 iunie 2019, Popławski, C-573/17, EU:C:2019:530, punctele 58 și 61, precum și Hotărârea din 8 martie 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Efect direct), C-205/20, EU:C:2022:168, punctul 37].

62 În ceea ce privește dreptul la o cale de atac administrativă și jurisdicțională al întreprinderilor de transport feroviar, prevăzut la articolul 56 alineatele (1), (9) și (10) din Directiva 2012/34, aceste dispoziții sunt necondiționate și suficient de precise și au, prin urmare, efect direct. Rezultă că ele sunt obligatorii pentru toate autoritățile statelor membre, și anume nu numai pentru instanțele naționale, ci și pentru toate organele administrative, inclusiv pentru autoritățile descentralizate, iar aceste autorități sunt obligate să le aplice (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 iunie 1989, Costanzo, 103/88, EU:C:1989:256, punctul 33, și Hotărârea din 8 iulie 2021, Koleje Mazowieckie, C-120/20, EU:C:2021:553, punctul 58).

63 În consecință, revine nu numai instanței de trimitere, ci și, dacă este cazul, Agenției Federale a Rețelelor sarcina de a interpreta, pe cât posibil, articolul 68 alineatul (3) din ERegG într-o manieră conformă cu articolul 56 alineatele (1), (9) și (10) din Directiva 2012/34 și, în ipoteza în care o astfel de interpretare ar trebui considerată *contra legem*, să înlăture această dispoziție din dreptul german pentru a permite întreprinderilor de transport feroviar să își exercite dreptul de a contesta legalitatea tarifelor de utilizare a infrastructurii percepute în trecut.

64 Mai trebuie subliniat că nici articolul 56 alineatele (1), (9) și (10) din Directiva 2012/34, nici vreo altă dispoziție din această directivă nu prevăd un termen la împlinirea căruia întreprinderile nu mai pot contesta legalitatea tarifelor de utilizare a infrastructurii.

65 În aceste împrejurări, astfel cum a arătat în esență domnul avocat general la punctul 36 din concluzii, revine fiecărui stat membru, conform principiului autonomiei procedurale, sarcina de a stabili limite temporale rezonabile aplicabile căilor de atac prin care solicitanții, inclusiv întreprinderile de transport feroviar, cer organismului de reglementare, conform articolului 56 alineatul (1) din Directiva 2012/34, să controleze legalitatea deciziilor adoptate de administratorul infrastructurii în ceea ce privește printre altele sistemul de tarifare și nivelul sau structura tarifelor de utilizare a infrastructurii, sub rezerva respectării principiilor echivalenței și efectivității (a se vedea prin analogie Hotărârea din 28 noiembrie 2000, Roquette Frères, C-88/99, EU:C:2000:652, punctele 20 și 21, precum și Hotărârea din 19 decembrie 2019, Cargill Deutschland, C-360/18, EU:C:2019:1124, punctul 46).

66 În plus, trebuie arătat că obiectivele urmărite de Directiva 2012/34 trebuie realizate, în dreptul național, cu respectarea cerințelor principiului securității juridice, ceea ce implică, referitor la aceste limite temporale, că statele membre au obligația de a institui un regim de termene suficient de precis, de clar și de previzibil pentru a le permite persoanelor interesate să își cunoască drepturile și obligațiile (a se vedea prin analogie Hotărârea din 18 octombrie 2012, Pelati, C-603/10, EU:C:2012:639, punctul 36 și jurisprudența citată).

67 În observațiile scrise prezentate Curții și cu ocazia ședinței din 15 iunie 2023 s-a susținut că dreptul german nu prevede un termen specific pentru introducerea căilor de atac în temeiul articolului 56 alineatul (1) din Directiva 2012/34. Cu toate acestea, nu este de competența Curții să se pronunțe cu privire la interpretarea dreptului german. Revine instanței de trimitere sarcina de a identifica normele de prescripție și de decădere prevăzute de acest drept care sunt susceptibile să se aplice cererilor reclamantelor din litigiile principale, de a verifica dacă aceste norme prevăd un regim de termene suficient de precis, de clar și de previzibil, precum și de a stabili dacă aceste cereri au fost introduse în termenele stabilite.

68 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la primele trei întrebări că articolul 56 alineatele (1), (6) și (9) din Directiva 2012/34 trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări a unui stat membru care exclude orice competență a organismului de reglementare, sesizat cu o cerere întemeiată pe alineatul (1) al acestui articol, de a verifica legalitatea tarifelor de utilizare a infrastructurii a căror perioadă de aplicare a expirat și de a constata nevaliditatea lor cu efect *ex tunc*.

Cu privire la a patra întrebare

69 Prin intermediul celei de a patra întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 56 alineatul (9) din Directiva 2012/34 trebuie interpretat în sensul că impune ca organismul de reglementare să poată dispune rambursarea tarifelor de utilizare a infrastructurii atunci când dreptul național conferă această competență instanțelor de drept comun.

70 În această privință, trebuie amintit, astfel cum reiese din cuprinsul punctului 44 din prezenta hotărâre, că, în temeiul articolului 56 alineatul (9) din Directiva 2012/34, atunci când un organism de reglementare este sesizat cu o plângere, el ia măsurile necesare pentru a remedia situația, fără a se aduce atingere competenței sale de a lua, dacă este necesar din oficiu, măsurile

adecvate de corectare a discriminărilor împotriva solicitanților – și anume, printre alții, întreprinderile feroviare –, a denaturărilor pieței serviciilor feroviare și a altor tendințe nedorite înregistrate pe această piață.

71 Din răspunsul la primele trei întrebări rezultă că această dispoziție impune ca organismul de reglementare să fie competent, printre altele, să constate nevaliditatea tarifelor de utilizare a infrastructurii cu efect *ex tunc*. Situația este însă diferită în ceea ce privește rambursarea unor asemenea tarife.

72 Așa cum a arătat domnul avocat general la punctele 73 și 75 din concluzii în urma unei analize a modului de redactare a articolului 56 alineatul (9) din Directiva 2012/34, această dispoziție nu impune statelor membre să învestească organismul de reglementare cu competența de a dispune el însuși rambursarea tarifelor de utilizare a infrastructurii, ci le permite, în cadrul autonomiei lor procedurale, să conceapă alte sisteme care să implice, cu titlu de exemplu, ca instanțele de drept comun să soluționeze în mod separat cererile de rambursare.

73 Efectivitatea articolului 56 alineatul (9) din Directiva 2012/34 nu impune nici ca organismul de reglementare să poată, în orice caz, să se pronunțe el însuși cu privire la rambursarea tarifelor de utilizare a infrastructurii al căror caracter ilicit l-a constatat.

74 Pe de o parte, atunci când acest organism constată nevaliditatea tarifelor de bază și a tarifelor de utilizare a infrastructurii aplicate de un administrator al infrastructurii, efectul obligatoriu al hotărârilor sale față de toate părțile vizate din sectorul feroviar, amintit la punctul 45 din prezenta hotărâre, le permite acestora din urmă să își cunoască cu certitudine drepturile și obligațiile. În aceste condiții, pentru a permite întreprinderilor care pretind că au făcut obiectul unei discriminări să își valorifice drepturile și pentru a se asigura astfel eliminarea efectivă a denaturărilor concurenței, nu pare indispensabil ca organismul menționat să stabilească și cuantumurile exacte ale tarifelor plătite în mod nejustificat pentru a dispune rambursarea lor.

75 Pe de altă parte, articolul 56 alineatul (9) din Directiva 2012/34 impune, într-adevăr, organismului de reglementare să se pronunțe cu privire la toate plângerile într-un termen deosebit de scurt. Cu toate acestea, deși, din considerente de securitate juridică în special, acest organism trebuie să se pronunțe cât mai repede cu putință cu privire la legalitatea tarifelor de utilizare a infrastructurii contestate, indiferent dacă acestea sunt în vigoare în prezent sau dacă perioada lor de aplicare a expirat, aceste rațiuni nu impun ca, după adoptarea unei decizii de constatare a nevalidității tarifelor în cauză, sumele care trebuie rambursate, eventual majorate cu dobânzi, să fie stabilite în același termen.

76 Această interpretare a articolului 56 alineatul (9) din Directiva 2012/34 a fost deja confirmată de Curte, care a statuat că statelor membre le este permis să prevadă ca decizia privind rambursarea tarifelor de utilizare a infrastructurii percepute în plus să nu revină organismului de reglementare, ci instanțelor de drept comun, care statuează potrivit dreptului civil, cu condiția însă ca acest organism să se fi pronunțat în prealabil cu privire la caracterul ilicit al acestor tarife (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 noiembrie 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, punctul 97).

77 În această privință, trebuie subliniat de asemenea, așa cum a procedat și avocatul general la punctul 75 din concluzii, că, atunci când statele membre stabilesc, în dreptul lor național, căile de atac care permit obligarea unui administrator al infrastructurii să ramburseze tarifele de utilizare a

infrastructurii percepute în plus și, în special, atunci când aleg să confere, în acest scop, o competență exclusivă instanțelor de drept comun, ele sunt obligate să respecte principiile echivalenței și efectivității.

78 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, este necesar să se răspundă la a patra întrebare că articolul 56 alineatul (9) din Directiva 2012/34 trebuie interpretat în sensul că nu impune ca organismul de reglementare să poată dispune el însuși rambursarea tarifelor de utilizare a infrastructurii atunci când dreptul național, sub rezerva respectării principiilor echivalenței și efectivității, conferă această competență instanțelor de drept comun.

Cu privire la a cincea întrebare

79 Având în vedere răspunsul dat la primele trei întrebări, nu mai este necesar să se răspundă la a cincea întrebare, care a fost adresată numai pentru ipoteza în care Curtea ar fi răspuns negativ la prima și la a doua întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

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

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

1) **Articolul 56 alineatele (1), (6) și (9) din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 de instituire a unui spațiu feroviar unic european**

   trebuie interpretat în sensul că

   se opune unei reglementări a unui stat membru care exclude orice competență a organismului de reglementare, sesizat cu o cerere întemeiată pe alineatul (1) al acestui articol, de a verifica legalitatea tarifelor de utilizare a infrastructurii a căror perioadă de aplicare a expirat și de a constata nevaliditatea lor cu efect *ex tunc*.

2) **Articolul 56 alineatul (9) din Directiva 2012/34**

   trebuie interpretat în sensul că

   nu impune ca organismul de reglementare să poată dispune el însuși rambursarea tarifelor de utilizare a infrastructurii atunci când dreptul național, sub rezerva respectării principiilor echivalenței și efectivității, conferă această competență instanțelor de drept comun.

Semnături