Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (quatrième chambre)

15 octobre 2026*

« Renvoi préjudiciel – Transports ferroviaires – Directive 2012/34/UE – Espace ferroviaire unique – Article 35 – Système d'amélioration des performances – Portée – Sanctions des défaillances des entreprises ferroviaires – Régime général de pénalités applicable en cas de retard sur l'ensemble du réseau national – Pénalités pouvant être infligées, selon l'entité à laquelle le retard est imputable, soit au gestionnaire de l'infrastructure, soit à l'entreprise ferroviaire – Régime spécifique de pénalités applicable en cas de dépassement du temps de stationnement dans les gares de raccordement avec les réseaux ferroviaires étrangers – Pénalités infligées aux seules entreprises ferroviaires – Admissibilité du cumul de plusieurs régimes de pénalités – Conditions – Annexe VI, point 2 – Respect des principes de base du système d'amélioration des performances – Article 56 – Organisme de contrôle – Étendue du contrôle – Principe de proportionnalité »

Dans les affaires jointes C-161/25 et C-162/25,

ayant pour objet deux demandes de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduites par le Consiglio di Stato (Conseil d'État, Italie), par décisions du 18 février 2025, parvenues à la Cour le 24 février 2025, dans les procédures

Autorità di regolazione dei trasporti

contre

Captrain Italia (C-161/25),

Rail Cargo Carrier Italy Srl,

Fuorimuro Impresa Ferroviaria Srl,

InRail SpA,

SBB Cargo Italia Srl,

Oceanogate Italia SpA,

GTS Rail SpA,

Adriafer Srl con socio unico,

* Langue de procédure : l'italien.

DB Cargo Italia Srl,

Sangritana SpA,

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH (C-162/25),

en présence de :

Rete Ferroviaria Italiana SpA,

LA COUR (quatrième chambre),

composée de M. I. Jarukaitis, président de chambre, Mme R. Frendo, MM. N. Jääskinen (rapporteur), M. Condinanzi et A. Kornezov, juges,

avocat général : M. A. Rantos,

greffier : M. V. Di Bucci,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

– pour Captrain Italia, Rail Cargo Carrier Italy Srl, Fuorimuro Impresa Ferroviaria Srl, InRail SpA, SBB Cargo Italia Srl, Oceanogate Italia SpA, GTS Rail SpA, Adriafer Srl con socio unico, DB Cargo Italia Srl, Sangritana SpA, par Me M. Giordano, avvocato,

– pour Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, par Me M. Giordano, avvocato,

– pour Rete Ferroviaria Italiana SpA, par Me A. Celotto, avvocato,

– pour le gouvernement italien, par M. S. Fiorentino, en qualité d'agent, assisté de Mme M. De Vergori et M. Stigliano Messuti, avvocati dello Stato,

– pour le gouvernement polonais, par M. B. Majczyna, en qualité d'agent,

– pour la Commission européenne, par M. G. Conte et Mme K. Walkerová, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 16 avril 2026,

rend le présent

Arrêt

1 Les demandes de décision préjudicielle portent sur l'interprétation de l'article 35 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen (JO 2012, L 343, p. 32), telle que modifiée par la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil, du 14 décembre 2016 (JO 2016, L 352, p. 1) (ci-après la « directive 2012/34 »), ainsi que de l'article 97 TFUE.

2 Ces demandes ont été présentées dans le cadre de deux litiges opposant l'Autorità di regolazione dei trasporti (Autorité de régulation des transports, Italie) (ci-après l'« ART »), organisme de contrôle national du secteur ferroviaire en Italie, et Rete Ferroviaria Italiana SpA (ci-après « RFI »), gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire italienne, à des entreprises ferroviaires exerçant des activités de transport international de marchandises au sujet d'une décision de l'ART, adoptée au cours de l'année 2022, portant approbation des « indications et prescriptions relatives au "document de référence du réseau 2024" » établies par RFI, lesquelles prévoient l'application de pénalités aux entreprises ferroviaires en cas de dépassement du temps de stationnement dans les gares de raccordement avec les réseaux ferroviaires étrangers.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

Le traité FUE

3 L'article 97 TFUE dispose :

« Les taxes ou redevances qui, indépendamment des prix de transport, sont perçues par un transporteur au passage des frontières ne doivent pas dépasser un niveau raisonnable, compte tenu des frais réels effectivement entraînés par ce passage.

Les États membres s'efforcent de réduire progressivement ces frais.

[…] »

La directive 2012/34

4 Les considérants 2 et 3 de la directive 2012/34 énoncent :

« (2) Une plus grande intégration du secteur des transports de l'Union [européenne] est un élément essentiel de l'achèvement du marché intérieur, et les chemins de fer constituent un élément vital du secteur des transports de l'Union dans l'optique d'une mobilité plus durable.

(3) Il importe d'améliorer l'efficacité du système ferroviaire afin de l'intégrer dans un marché compétitif tout en prenant en compte les aspects spécifiques des chemins de fer. »

5 Parmi les dispositions de la section 2 du chapitre IV de cette directive, intitulée « Tarification de l'infrastructure et des services », figure l'article 35, lui-même intitulé « Système d'amélioration de performance », qui prévoit, à ses paragraphes 1 et 2 :

« 1. Par l'établissement d'un système d'amélioration des performances, les systèmes de tarification de l'infrastructure encouragent les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. Ce système peut comporter des sanctions en cas d'actes à l'origine de défaillances du réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions.

2. Les principes de base du système d'amélioration des performances énumérés au point 2 de l'annexe VI s'appliquent à l'ensemble du réseau. »

6 L'article 55 de ladite directive, intitulé « Organisme de contrôle », dispose, à son paragraphe 1 :

« Chaque État membre institue un organisme de contrôle national unique du secteur ferroviaire. Sans préjudice du paragraphe 2, cet organisme est une autorité autonome juridiquement distincte et indépendante sur les plans organisationnel, fonctionnel, hiérarchique et décisionnel, de toute autre entité publique ou privée. Dans son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et ses prises de décisions, cet organisme est en outre indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, organisme de tarification, organisme de répartition ou candidat. Il est par ailleurs fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public. »

7 L'article 56 de la même directive, intitulé « Fonctions de l'organisme de contrôle », indique :

« 1. Sans préjudice de l'article 46, paragraphe 6, un candidat peut saisir l'organisme de contrôle dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne :

a) le document de référence du réseau dans ses versions provisoire et définitive ;

b) les critères exposés dans ce document ;

c) la procédure de répartition et ses résultats ;

d) le système de tarification ;

e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter ;

[…]

2. Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organisme de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, y compris notamment dans le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, ainsi que les activités des gestionnaires de l'infrastructure visées au paragraphe 1, points a) à j). En particulier, l'organisme de contrôle vérifie le respect du paragraphe 1, points a) à j), de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

[…]

6. L'organisme de contrôle veille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre IV, section 2, et non discriminatoires.

[...] »

8 L'annexe VI de la directive 2012/34, intitulée « Exigences en matière de coûts et de redevances en rapport avec l'infrastructure ferroviaire », est libellée comme suit, à son point 2, sous a) et b) :

« Le système d'amélioration des performances visé à l'article 35 repose sur les principes de base ci-après.

a) Pour parvenir à un niveau de performance convenu sans compromettre la viabilité économique d'un service, le gestionnaire de l'infrastructure arrête, en accord avec les candidats, les principaux paramètres du système d'amélioration des performances, et notamment la valeur des retards et les seuils applicables aux paiements dus au titre du système d'amélioration des performances par rapport à la fois aux mouvements de trains individuels et à l'ensemble des mouvements de trains d'une entreprise ferroviaire au cours d'une période donnée.

b) Le gestionnaire de l'infrastructure communique aux entreprises ferroviaires, cinq jours au moins avant le mouvement de train, l'horaire de service sur la base duquel les retards seront calculés. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, en cas de force majeure ou de modification tardive de l'horaire de service, effectuer cette communication dans un délai plus court.

[...] »

Le droit italien

Le décret-loi n° 201, du 6 décembre 2011

9 L'article 37 du decreto-legge n. 201 – Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici (décret-loi n° 201, portant dispositions urgentes pour la croissance, l'équité et la consolidation des comptes publics), du 6 décembre 2011 (GURI n° 284, du 6 décembre 2011, supplément ordinaire n° 251), converti, avec des modifications, par la legge n. 214 (loi n° 214), du 22 décembre 2011 (GURI n° 300, du 27 décembre 2011, supplément ordinaire n° 276), prévoit :

« 1. Dans le cadre de la réglementation des services d'utilité publique [...] est instituée l'Autorité de régulation des transports, ci-après dénommée "l'Autorité", qui exerce son activité de manière autonome et avec indépendance de jugement et d'évaluation. [...] L'Autorité est compétente dans le domaine des transports et de l'accès aux infrastructures et services auxiliaires correspondants, conformément à la réglementation européenne et dans le respect du principe de subsidiarité ainsi que des compétences des régions et des entités locales en vertu du titre V de la deuxième partie de la Constitution. [...]

2. L'Autorité est compétente dans le domaine des transports et de l'accès aux infrastructures correspondantes et, en particulier, elle veille à :

a) garantir, selon des méthodologies favorisant la concurrence, l'efficacité productive de la gestion et la maîtrise des coûts pour les usagers, les entreprises et les consommateurs, des conditions d'accès équitables et non discriminatoires aux infrastructures des réseaux ferroviaires, portuaires, aéroportuaires et autoroutiers, sans préjudice des compétences de l'Agence des infrastructures routières et autoroutières [...] ainsi qu'en ce qui concerne la mobilité des passagers et des marchandises au niveau national, local et urbain, y compris en relation avec les gares, les aéroports et les ports, à l'exclusion du secteur du transport routier de marchandises.

b) définir, si cela est jugé nécessaire en fonction des conditions de concurrence existant effectivement sur les différents marchés des services de transport nationaux et locaux, les critères de fixation par les organes compétents des tarifs, des redevances et des péages, en tenant compte de la nécessité d'assurer l'équilibre économique des entreprises réglementées, l'efficacité productive de la gestion et la maîtrise des coûts pour les usagers, les entreprises et les consommateurs ;

[...]

i) en ce qui concerne spécifiquement l'accès à l'infrastructure ferroviaire, exercer toutes les fonctions de l'organisme de contrôle [...] et, en particulier, définir les critères de fixation des péages par le gestionnaire de l'infrastructure ainsi que les critères de répartition des sillons et des capacités, et contrôler leur bonne application par le gestionnaire de l'infrastructure ;

[...] »

Le décret législatif n° 112

10 L'article 13 du decreto legislativo n. 112 – Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (décret législatif n° 112, portant transposition de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen), du 15 juillet 2015 (GURI n° 170, du 24 juillet 2015, p. 1, ci-après le « décret législatif n° 112 »), intitulé « Conditions d'accès aux services », dispose :

« 1. Le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que les services suivants, qui constituent l'ensemble minimal des services d'accès, soient fournis à toutes les entreprises ferroviaires auxquelles des lignes ont été attribuées, dans des conditions équitables et non discriminatoires et sans aucune charge s'ajoutant à la redevance d'accès à l'infrastructure et d'utilisation de celle-ci :

a) traitement des demandes de capacités d'infrastructure ferroviaire en vue de la conclusion de contrats d'infrastructure ;

b) droit d'utiliser les capacités attribuées ;

c) utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris les aiguillages et les jonctions ;

d) contrôle et régulation de la circulation des trains, de la signalisation et de l'acheminement des trains, et communication de toute information relative à la circulation ;

e) l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction, le cas échéant ;

f) toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel la capacité a été accordée.

[...] »

11 L'article 21 du décret législatif nº 112, intitulé « Système de suivi des performances du transport ferroviaire », indique :

« 1. Afin de réduire au minimum les perturbations causées par toute interruption des opérations ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure adopte, sans coût supplémentaire pour le budget de l'État, un système approprié de suivi des performances des transports ferroviaires, qui peut inclure la possibilité soit de prévoir des clauses pénales contre des utilisateurs du réseau qui sont à l'origine de telles perturbations, soit de prévoir des compensations pour les utilisateurs du réseau qui subissent les conséquences de ces perturbations, soit de prévoir des compensations pour les utilisateurs du réseau affectés par ces perturbations, ou de prévoir des formes de récompense pour les utilisateurs du réseau dont les performances sont supérieures à celles prévues par leurs contrats d'accès à l'infrastructure respectifs.

2. Les principes fondamentaux du système de contrôle des performances énoncés à l'annexe VI, point 2, de la [directive 2012/34] s'appliquent à l'ensemble du réseau géré par le gestionnaire de l'infrastructure. »

12 L'article 37, paragraphe 1, du décret législatif nº 112, intitulé « Organisme de régulation », est rédigé comme suit :

« L'organisme de régulation est l'autorité de régulation des transports exerçant les compétences en matière de transport ferroviaire et d'accès aux infrastructures pertinentes en vertu de l'article 37 du décret-loi nº 201 du 6 décembre 2011, converti, avec modifications, par la loi nº 214 du 22 décembre 2011, de l'article 37 du décret-loi nº 1 du 24 janvier 2012, converti, avec modifications, par la loi nº 27 du 24 mars 2012, de la [directive 2014/34], et du présent décret. Cet organisme agit en toute autonomie et en toute indépendance de jugement et d'évaluation. »

Les litiges au principal et les questions préjudicielles

13 Par une décision adoptée au cours de l'année 2022, l'ART a approuvé les « indications et prescriptions relatives au "document de référence du réseau 2024" », établies par RFI. Par cette décision, l'ART a prévu que certaines de ces indications et prescriptions seraient intégrées au document de référence du réseau pour l'année 2024, tandis que les autres seraient incorporées au document de référence du réseau pour l'année 2023.

14 Lesdites indications et prescriptions prévoyaient deux types de pénalités. D'une part, elles comportaient les pénalités infligées au titre du régime général applicable à l'ensemble du réseau, telles que visées à l'article 21 du décret législatif nº 112 assurant la transposition de l'article 35 de la directive 2012/34 dans l'ordre juridique italien, susceptibles d'être infligées, selon l'entité à laquelle le retard est imputable, soit au gestionnaire de l'infrastructure, soit à l'entreprise

ferroviaire. D'autre part, elles instauraient un régime spécifique de pénalités en cas de dépassement du temps de stationnement prévu dans les gares de raccordement avec les réseaux ferroviaires étrangers, ne pouvant être infligées qu'aux seules entreprises ferroviaires exerçant des activités de transport international de marchandises.

15 Les entreprises ferroviaires défenderesses au principal ont saisi le Tribunale amministrativo regionale per il Piemonte (tribunal administratif régional pour le Piémont, Italie) d'un recours tendant à l'annulation de la décision de l'ART, visée au point 13 du présent arrêt, ainsi que du document de référence du réseau pour l'année 2023. Devant cette juridiction, elles faisaient notamment valoir que cette décision et ce document étaient entachés d'illégalité en ce qu'ils instituaient un régime de pénalités distinct de celui prévu à l'article 35 et à l'annexe VI de la directive 2012/34 et en ce qu'ils prévoyaient, à l'égard des entreprises ferroviaires, un cumul de pénalités pour un même fait, à savoir un retard survenu dans une gare de raccordement.

16 Cette juridiction a partiellement accueilli les deux recours, au motif que les actes attaqués étaient entachés d'un défaut d'instruction et de motivation. En conséquence, elle a annulé ces actes et renvoyé les deux affaires devant l'ART afin que celle-ci exerce à nouveau, le cas échéant, son pouvoir.

17 L'ART a interjeté appel de ce jugement devant le Consiglio di Stato (Conseil d'État, Italie), qui est la juridiction de renvoi. Les entreprises ferroviaires défenderesses au principal ont, pour leur part, formé un appel incident dans le cadre duquel elles ont fait valoir que les pénalités à la frontière sont contraires à l'article 97 TFUE et revêtent un caractère disproportionné.

18 En premier lieu, la juridiction de renvoi se demande si un régime de pénalités peut être institué en dehors du cadre fixé par l'article 35 de la directive 2012/34 et, partant, si cet article permet aux États membres de prévoir un régime spécifique de pénalités applicable aux seules entreprises ferroviaires exerçant des activités de transport international de marchandises, tel que celui en cause au principal (ci-après le « régime spécifique de pénalités à la frontière »), qui vise à sanctionner le dépassement du temps de stationnement dans les gares de raccordement avec les réseaux ferroviaires étrangers, et qui s'ajoute aux pénalités pouvant être infligées, au titre du régime général applicable à l'ensemble du réseau, soit au gestionnaire de l'infrastructure, soit à l'entreprise ferroviaire, selon le responsable du retard d'un train circulant sur l'infrastructure ferroviaire.

19 En deuxième lieu, dans l'hypothèse où les États membres pourraient mettre en place un tel régime spécifique de pénalités à la frontière, cette juridiction cherche à savoir si l'article 35 de la directive 2012/34 permet le cumul de pénalités, de sorte qu'une entreprise ferroviaire peut se voir infliger, pour un même fait, à savoir un retard survenu dans une gare de raccordement, à la fois une pénalité au titre du régime général applicable à l'ensemble du réseau et une pénalité à la frontière.

20 En troisième lieu, dans l'hypothèse où ce cumul de pénalités serait conforme à cet article 35, ladite juridiction s'interroge sur les exigences encadrant ledit cumul. Elle se demande, en particulier, si cet article impose à l'autorité nationale compétente, en l'occurrence à l'ART, d'une part, de respecter le principe de neutralité du mécanisme qu'elle instaure et, d'autre part, d'assurer la coordination entre les différents régimes de pénalités applicables ainsi que de vérifier que le même cumul n'entraîne pas une charge disproportionnée pour les entreprises ferroviaires concernées.

21 En quatrième et dernier lieu, la juridiction de renvoi se demande si l'article 97 TFUE s'oppose à un système d'amélioration des performances qui ne tient pas compte des recettes que les entreprises ferroviaires perçoivent ou sont susceptibles de percevoir afin de couvrir les frais de transit effectivement occasionnés par le passage de la frontière.

22 C'est dans ces conditions que le Consiglio di Stato (Conseil d'État) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes, en substance, identiques, dans les affaires C-161/25 et C-162/25 :

« 1) Un régime de pénalités peut-il être imposé en dehors du cadre tracé par l'article 35 de la directive 2012/34/UE ?

2) L'article 35 de la [directive 2012/34] permet-il le cumul de plusieurs régimes de pénalités, autrement dit permet-il que, pour le même fait, à savoir un retard dans une gare frontalière, l'entreprise ferroviaire puisse se voir infliger tant la pénalité prévue par le régime général s'appliquant à l'ensemble du réseau qu'une pénalité spécifique pour la gare frontalière ?

3) En cas de réponse affirmative à la question précédente, l'article 35 de la [directive 2012/34] impose-t-il à l'[organisme de contrôle], lorsque [celui]-ci introduit ou à tout le moins « valide » un régime de pénalités pour les gares frontalières à la charge des entreprises de fret ferroviaire, de toujours respecter les prescriptions de cette disposition en assurant la neutralité de la mesure, de sorte que : i) des primes doivent être prévues pour les entreprises ferroviaires [dont les performances dépassent les prévisions] ; ii) des compensations doivent être prévues pour les entreprises [ayant subi un préjudice] ; et iii) les pénalités doivent peser aussi sur le gestionnaire dans le cas où il est lui-même à l'origine du retard, si l'on considère que la neutralité impose toujours que les diverses pénalités soient bilatérales ?

4) En cas de réponse affirmative à [la deuxième question], l'article 35 de la [directive 2012/34] impose-t-il à l'[organisme de contrôle] de coordonner et, si oui, dans quelle mesure, le régime de pénalités du *performance regime* et le régime des pénalités à la frontière, afin que ces deux régimes poursuivent de manière coordonnée l'objectif de performance du réseau, sans être excessivement onéreux pour les entreprises ferroviaires frappées par les pénalités à la frontière ?

5) En cas de réponse affirmative à [la deuxième question], l'article 35 de la [directive 2012/34] impose-t-il de coordonner les pénalités maximales prévues par les deux régimes et d'évaluer leur incidence économique sur les entreprises ferroviaires pour que[, d'une part,] le principe d'efficience soit mis en balance avec les principes de proportionnalité et [de caractère] raisonnable et[, d'autre part,] la rentabilité des services ferroviaires ne soit pas compromise ?

6) En cas de réponse affirmative à [la deuxième question], l'article 97 TFUE doit-il être interprété en ce sens que l'on entend, par redevances ou taxes pouvant être perçues par le transporteur, les redevances ou taxes que l'entreprise ferroviaire supporte pour le transit, auxquelles doivent correspondre des frais réels supportés effectivement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire utilisée pour le transit et cela "indépendamment des prix de transport" (dans la version en langue anglaise, *in addition to the transport rates*), c'est-à-dire indépendamment des recettes que le transporteur perçoit ou peut percevoir pour couvrir ces frais de transit ? »

La procédure devant la Cour

23 Par une décision du président de la Cour du 1er avril 2025, les affaires C-161/25 et C-162/25 ont été jointes aux fins des phases écrite et orale de la procédure ainsi que de la décision mettant fin à l'instance.

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

Sur la recevabilité

24 Le gouvernement italien conteste la recevabilité de la première question préjudicielle au motif que la juridiction de renvoi n'aurait pas précisé en quoi consistaient les doutes qu'elle éprouve, en l'occurrence quant à l'interprétation de l'article 35 de la directive 2012/34, ni indiqué en quoi cette interprétation serait contraire à une disposition du droit national.

25 Selon une jurisprudence constante, les questions relatives à l'interprétation du droit de l'Union posées par le juge national dans le cadre réglementaire et factuel qu'il définit sous sa responsabilité bénéficient d'une présomption de pertinence. Le refus de la Cour de statuer sur une demande de décision préjudicielle formée par une juridiction nationale n'est possible que s'il apparaît de manière manifeste que l'interprétation sollicitée du droit de l'Union n'a aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal, lorsque le problème est de nature hypothétique ou encore lorsque la Cour ne dispose pas des éléments de fait et de droit nécessaires pour répondre de façon utile aux questions qui lui sont posées (voir, en ce sens, arrêt du 12 février 2026, Valora Effekten Handel, C-864/24, EU:C:2026:94, point 28 et jurisprudence citée).

26 En l'occurrence, la première question porte sur l'interprétation d'une disposition du droit de l'Union, dont la pertinence pour la solution des litiges au principal ressort de la décision de renvoi. En effet, au regard des indications figurant dans cette décision, il apparaît que l'interprétation de l'article 35 de la directive 2012/34, telle que sollicitée par la juridiction de renvoi, est nécessaire afin de lui permettre d'apprécier la compatibilité avec le droit de l'Union d'une réglementation nationale qui, d'une part, prévoit un régime général de pénalités applicable en cas de retard sur l'ensemble du réseau national, dans le cadre duquel des pénalités peuvent être infligées, selon le responsable du retard, tant au gestionnaire de l'infrastructure qu'aux entreprises ferroviaires et, d'autre part, autorise l'application d'un régime spécifique de pénalités à la frontière en cas de dépassement du temps de stationnement dans les gares de raccordement avec les réseaux ferroviaires étrangers, pénalités qui peuvent être infligées aux seules entreprises ferroviaires de transport international de marchandises.

27 Il s'ensuit que la première question est recevable.

Sur le fond

28 Par sa première question dans chacune des affaires jointes, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 35 de la directive 2012/34 doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une réglementation nationale qui autorise, parallèlement au régime général de pénalités relevant d'un

système d'amélioration des performances au sens de cet article 35 que cette réglementation nationale a mis en place, l'application d'un régime spécifique de pénalités à la frontière, ne visant pas formellement à mettre en œuvre ledit article 35, en cas de dépassement du temps de stationnement dans les gares de raccordement avec les réseaux ferroviaires étrangers.

29 D'une part, en vertu de l'article 35, paragraphe 1, de la directive 2012/34, les États membres sont tenus d'inclure, dans les systèmes de tarification de l'infrastructure ferroviaire, un « système d'amélioration des performances » visant à encourager tant les entreprises ferroviaires que le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. Ce système peut comporter des sanctions en cas d'actes à l'origine de défaillances du réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions.

30 D'autre part, conformément à l'article 35, paragraphe 2, de cette directive, les systèmes d'amélioration des performances ainsi mis en place par les États membres doivent respecter les principes de base énoncés au point 2 de l'annexe VI de ladite directive.

31 Par ailleurs, il y a lieu de relever que l'article 35 de la directive 2012/34 ne définit pas expressément la notion de « système d'amélioration des performances » et qu'il se borne à exiger que les systèmes de tarification de l'infrastructure comportent un tel système, sans en déterminer les modalités concrètes de mise en œuvre, à l'exception de l'indication que ce système peut comporter des sanctions, des compensations et des primes. Toutefois, ainsi que M. l'avocat général l'a souligné, en substance, au point 40 de ses conclusions, il découle d'une lecture combinée de cet article et des principes de base énoncés au point 2 de l'annexe VI de cette directive que relève d'un tel système toute réglementation ou mesure relative à la tarification de l'infrastructure ferroviaire destinée, notamment, à optimiser l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'à encourager les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire, indépendamment de la qualification retenue ou de la dénomination attribuée à une telle mesure en droit national.

32 Partant, il convient de considérer qu'un régime spécifique de pénalités à la frontière, tel que celui en cause dans les affaires au principal, bien qu'il ne vise pas formellement à mettre en œuvre l'article 35 de la directive 2012/34, relève néanmoins du champ d'application de cet article 35, pour autant qu'un tel régime poursuive les objectifs de promouvoir l'utilisation optimale du réseau ferroviaire ainsi que d'encourager les entreprises ferroviaires à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances de ce réseau, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier.

33 Il en va ainsi indépendamment des circonstances que ce régime a été instauré sur le fondement d'un acte distinct de celui ayant mis en place le régime général de pénalités applicable à l'ensemble du réseau, qu'il ne concerne qu'un segment spécifique de réseau, tel que les gares frontalières, et qu'il a été adopté afin de compléter des mesures précédemment mises en place dans le cadre du système d'amélioration des performances en vue de remédier à un dysfonctionnement affectant ce segment, ainsi que M. l'avocat général l'a relevé, en substance, au point 45 de ses conclusions.

34 Dès lors, il y a lieu de considérer qu'un régime spécifique de pénalités à la frontière tel que celui en cause dans les affaires au principal doit respecter les exigences prévues à l'article 35 de la directive 2012/34 ainsi que les principes de base énoncés au point 2 de l'annexe VI de cette directive.

35 Certes, ainsi que la Cour l'a déjà relevé dans le cadre de l'interprétation de l'article 11 de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 février 2001, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (JO 2001, L 75, p. 29), qui a été remplacé par l'article 35 de la directive 2012/34, les États membres conservent une liberté de choix des mesures concrètes faisant partie du système d'amélioration des performances (voir, en ce sens, arrêts du 28 février 2013, Commission/Espagne, C-483/10, EU:C:2013:114, point 64, et du 11 juillet 2013, Commission/République tchèque, C-545/10, EU:C:2013:509, point 80).

36 Toutefois, si les États membres bénéficient d'une large marge d'appréciation dans la mise en place des mesures concrètes relevant du système d'amélioration des performances visé à l'article 35 de la directive 2012/34, il ne saurait en être déduit qu'ils sont autorisés à ignorer les exigences de cet article 35 ainsi que les principes de base énoncés au point 2 de l'annexe VI de cette directive. Partant, dès lors que ledit article 35 prévoit l'établissement d'un système d'amélioration des performances tout en définissant les objectifs et les principes de base devant le régir, les États membres ne sauraient mettre en place un tel système sans respecter les exigences fixées par la directive 2012/34.

37 Une interprétation différente de l'article 35 de la directive 2012/34 aurait pour conséquence de faciliter le contournement des règles établies par cette directive et risquerait ainsi de priver cet article de son effet utile ainsi que de compromettre l'objectif qu'il poursuit, tel qu'il ressort du paragraphe 1 de celui-ci, consistant à encourager les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.

38 Une telle interprétation serait également contraire à l'objectif de libéralisation du marché ferroviaire, qui sous-tend la directive 2012/34, ainsi qu'il ressort des considérants 2 et 3 de celle-ci. En effet, ceux-ci précisent que cette directive vise à assurer une plus grande intégration du secteur des transports de l'Union, celle-ci constituant un élément essentiel de l'achèvement du marché intérieur, et à améliorer l'efficacité du système ferroviaire afin de l'intégrer dans un marché compétitif.

39 Eu égard aux motifs qui précèdent, il y a lieu de répondre à la première question dans chacune des affaires jointes que l'article 35 de la directive 2012/34 doit être interprété en ce sens que relève de cet article 35 un régime spécifique de pénalités à la frontière, ne visant pas formellement à mettre en œuvre ledit article 35, applicable en cas de dépassement du temps de stationnement dans les gares de raccordement avec les réseaux ferroviaires étrangers, dans la mesure où il poursuit les objectifs de promouvoir l'utilisation optimale du réseau ferroviaire ainsi que d'encourager les entreprises ferroviaires à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances de ce réseau. Dans un tel cas, l'article 35 de la directive 2012/34 ne s'oppose pas à une réglementation nationale qui autorise l'application d'un tel régime, parallèlement au régime général de pénalités relevant d'un système d'amélioration des performances au sens de cet article 35, que cette réglementation a mis en place, pour autant que ce premier régime respecte les exigences prévues audit article 35 et les principes de base énoncés au point 2 de l'annexe VI de cette directive.

Sur les deuxième, quatrième et cinquième questions

40 Par ses deuxième, quatrième et cinquième questions dans chacune des affaires jointes, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 35 de la directive 2012/34 doit être interprété en ce sens qu'il permet aux États membres de prévoir, dans le cadre du système d'amélioration des performances, à la fois un régime général de pénalités applicable en cas de retard sur l'ensemble du réseau national et un régime spécifique de pénalités à la frontière applicable en cas de dépassement du temps de stationnement dans les gares de raccordement avec les réseaux ferroviaires étrangers, de telle sorte que, pour un même fait, une entreprise ferroviaire peut se voir infliger plusieurs pénalités, et, dans l'affirmative, si l'organisme de contrôle est tenu d'assurer la coordination entre ces régimes de pénalités ainsi que de vérifier que leur cumul respecte le principe de proportionnalité.

41 Ainsi qu'il a été relevé au point 36 du présent arrêt, les États membres disposent d'une large marge d'appréciation dans la mise en place des mesures concrètes relevant du système d'amélioration des performances prévu à l'article 35 de la directive 2012/34, visant à encourager tant les entreprises ferroviaires que le gestionnaire de l'infrastructure à améliorer les performances du réseau. Il n'en demeure pas moins que, conformément au paragraphe 2 de cet article 35, ce système doit respecter les principes de base énoncés au point 2, sous a), de l'annexe VI de cette directive.

42 Compte tenu de cette marge d'appréciation et du fait que l'article 35 de la directive 2012/34 se borne à prévoir que le système d'amélioration des performances peut comporter des sanctions, sans pour autant en préciser la nature ou l'étendue, les États membres demeurent, en principe, libres de mettre en place un système composé de différentes sanctions, en instaurant un régime spécifique de pénalités destiné à réduire les défaillances liées aux retards intervenant sur un segment particulier du réseau, parallèlement au régime général de pénalités applicable en cas de retard sur l'ensemble du réseau national.

43 Toutefois, ainsi qu'il ressort de la jurisprudence citée au point 35 du présent arrêt, si les États membres disposent d'une liberté de choix des mesures concrètes faisant partie du système d'amélioration des performances, ces mesures doivent néanmoins constituer un ensemble cohérent et transparent susceptible d'être qualifié de « système d'amélioration des performances », au sens de l'article 35 de la directive 2012/34.

44 Cette exigence suppose, ainsi que l'a relevé, en substance, M. l'avocat général au point 52 de ses conclusions, que les différentes mesures faisant partie de ce système fassent l'objet d'une coordination par l'organisme de contrôle que les États membres sont tenus de désigner conformément à l'article 55, paragraphe 1, de cette directive.

45 Ainsi que la Cour l'a souligné, cet organisme est habilité, au titre de l'article 56 de la directive 2012/34, qui lui confère un pouvoir de contrôle du système de tarification de l'infrastructure, à indiquer à l'entreprise exerçant les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire les modifications devant être apportées à ce système afin de remédier aux incompatibilités de celui-ci avec les exigences prévues par cette directive. En outre, ainsi qu'il résulte notamment du paragraphe 6 de cet article 56, les décisions de l'organisme de contrôle ne peuvent être fondées que sur la violation des dispositions de la section 2 du chapitre IV de ladite directive, parmi lesquelles figure l'article 35 de celle-ci, ou du principe de non-discrimination (voir, en ce sens, arrêt du 9 septembre 2021, LatRailNet et Latvijas dzelzceļš, C-144/20, EU:C:2021:717, points 38, 45 et 46).

46 Or, d'une part, l'article 56, paragraphe 2, de la directive 2012/34 prévoit que l'organisme de contrôle veille au respect, par les gestionnaires de l'infrastructure, des dispositions de cette directive, notamment en ce qui concerne le contenu du document de référence du réseau, visé au paragraphe 1, sous a), de cet article 56. D'autre part, il ressort du point 2, sous a), de l'annexe VI de cette directive, auquel renvoie l'article 35, paragraphe 2, de celle-ci, que les mesures prévues dans le cadre du système d'amélioration des performances doivent permettre de parvenir à un niveau de performance convenu, sans compromettre la viabilité économique des services.

47 Partant, en premier lieu, lors de l'exercice des compétences qui lui sont imparties, l'organisme de contrôle est tenu de vérifier, d'une part, que l'ensemble des mesures faisant partie du système d'amélioration des performances établi par le gestionnaire de l'infrastructure dans le document de référence du réseau poursuit, de manière cohérente et transparente, l'objectif d'amélioration des performances du réseau et, d'autre part, que ces mesures respectent le principe de proportionnalité.

48 En effet, le respect du principe de proportionnalité, qui constitue un principe général du droit de l'Union, exige que les mesures adoptées n'excèdent pas les limites de ce qui est approprié et nécessaire à la réalisation des objectifs légitimement poursuivis par la réglementation en cause, étant entendu que, lorsqu'un choix s'offre entre plusieurs mesures appropriées, il convient de recourir à la moins contraignante et que les inconvénients causés ne doivent pas être démesurés par rapport aux objectifs visés (voir, en ce sens, arrêts du 22 mars 2017, Euro-Team et Spirál-Gép, C-497/15 et C-498/15, EU:C:2017:229, points 39 et 40, ainsi que du 24 février 2022, Agenzia delle dogane e dei monopoli et Ministero dell'Economia e delle Finanze, C-452/20, EU:C:2022:111, point 37 et jurisprudence citée).

49 Il s'ensuit que, lorsqu'un système d'amélioration des performances comporte plusieurs régimes de pénalités susceptibles de s'appliquer à un même fait, il incombe à l'organisme de contrôle de vérifier que ces régimes sont cohérents entre eux et qu'ils respectent les exigences prévues à l'article 35 de la directive 2012/34 ainsi que les principes de base énoncés au point 2 de l'annexe VI de celle-ci. Cet organisme doit également vérifier que les pénalités susceptibles d'être infligées en application de ceux-ci, prises dans leur ensemble, sont appropriées, nécessaires et proportionnées au regard de l'objectif poursuivi par l'article 35 de cette directive, à savoir la réduction des défaillances et l'amélioration des performances du réseau ferroviaire, et, partant, qu'elles ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

50 En second lieu, en ce qui concerne l'évaluation des incidences économiques des différentes mesures imposées aux entreprises ferroviaires, l'organisme de contrôle est tenu de vérifier, eu égard au point 2, sous a), de l'annexe VI de la directive 2012/34, que le système d'amélioration des performances ne compromet pas la viabilité économique d'un service, et que les mesures composant ce système, dont notamment les différents régimes de pénalités mis en place afin de réduire les défaillances et d'améliorer les performances, ne soient pas susceptibles de porter atteinte à la viabilité économique et à la rentabilité des entreprises ferroviaires concernées.

51 Par ailleurs, il convient de préciser qu'aucun élément dont dispose la Cour ne permet de considérer que les pénalités susceptibles de s'appliquer à un même fait dans le cadre du système d'amélioration des performances en cause au principal revêtent une nature pénale en raison, notamment, du degré de sévérité de la sanction que risque de subir l'intéressé (voir, en ce sens, arrêt du 30 janvier 2025, Engie România, C-205/23, EU:C:2025:43, point 49), ce qu'il incombe à la juridiction de renvoi de vérifier, de sorte que le principe ne bis in idem n'apparaît pas d'application en l'occurrence.

52 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre aux deuxième, quatrième et cinquième questions dans chacune des affaires jointes que l'article 35 de la directive 2012/34 doit être interprété en ce sens qu'il permet aux États membres de prévoir, dans le cadre du système d'amélioration des performances, à la fois un régime général de pénalités applicable en cas de retard sur l'ensemble du réseau national et un régime spécifique de pénalités à la frontière applicable en cas de dépassement du temps de stationnement dans les gares de raccordement avec les réseaux ferroviaires étrangers, de telle sorte que, pour un même fait, une entreprise ferroviaire peut se voir infliger plusieurs pénalités. Lorsque ce système comporte plusieurs régimes de pénalités, l'organisme de contrôle est tenu de vérifier, d'une part, que les mesures faisant partie de ce système poursuivent, de manière cohérente et transparente, l'objectif d'amélioration des performances du réseau et, d'autre part, que ces mesures respectent le principe de proportionnalité et qu'elles ne portent pas atteinte à la viabilité économique et à la rentabilité des entreprises ferroviaires concernées.

Sur la troisième question

53 Par sa troisième question dans chacune des affaires jointes, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 35 de la directive 2012/34 doit être interprété en ce sens qu'il impose à l'organisme de contrôle de vérifier, d'une part, que le système d'amélioration des performances prévu à cet article comporte nécessairement, outre l'infliction de sanctions, l'octroi de primes aux entreprises ferroviaires dont les performances dépassent les prévisions ainsi que celui de compensations en faveur des entreprises ayant subi un préjudice, et, d'autre part, que les pénalités en cas de retard s'appliquent également au gestionnaire de l'infrastructure lorsque ce dernier est responsable du retard.

54 Conformément à l'article 35, paragraphe 1, de la directive 2012/34 et ainsi qu'il a été rappelé au point 29 du présent arrêt, le système d'amélioration des performances que les États membres sont tenus de mettre en place peut comporter des sanctions en cas d'actes à l'origine de défaillances du réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions. Or, il ne ressort pas du libellé de cette disposition qu'un tel système doive nécessairement comporter chacune des trois composantes visées par celle-ci, à savoir des sanctions, des compensations et des primes, pour pouvoir être considéré comme étant compatible avec ladite disposition.

55 Au contraire, ainsi qu'il a été relevé aux points 35 et 36 du présent arrêt, les États membres disposent d'une large marge d'appréciation leur permettant de déterminer quelles mesures visées à l'article 35, paragraphe 1, de la directive 2012/34 sont de nature, d'une part, à remplir les objectifs poursuivis par cette disposition, à savoir la promotion de l'utilisation optimale du réseau ferroviaire ainsi que la réduction des défaillances et l'amélioration des performances dans l'utilisation de ce réseau, et, d'autre part, à en définir les modalités concrètes d'application en fonction des besoins d'optimisation, d'amélioration et des défaillances du réseau identifiés.

56 Partant, ainsi que le confirme le point 2 de l'annexe VI de la directive 2012/34, un système d'amélioration des performances peut être composé de différentes mesures visant à répondre à différents aspects de la tarification de l'infrastructure ferroviaire, pour autant que, ainsi qu'il a été relevé aux points 43 et 49 du présent arrêt, ces mesures constituent un ensemble cohérent, transparent et proportionné de nature à réaliser les objectifs mentionnés au point précédent du présent arrêt.

57 Dans cette perspective, comme l'a relevé, en substance, M. l'avocat général au point 62 de ses conclusions, lorsqu'il s'agit d'améliorer un aspect spécifique du réseau ferroviaire, il peut être loisible à l'État membre concerné de prévoir des mesures ne s'appliquant qu'au gestionnaire de l'infrastructure ou aux seules entreprises ferroviaires concernées. En effet, dès lors que le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires exercent des activités de nature différente et sont, à ce titre, soumis à des obligations distinctes, il ne saurait être exigé nécessairement qu'ils relèvent du même régime de sanctions en cas de perturbations affectant la circulation ferroviaire.

58 Cela étant, un tel régime ne saurait toutefois avoir pour conséquence d'entraîner un traitement discriminatoire à l'égard de certaines entreprises ferroviaires. En effet, aux termes de l'article 56, paragraphe 2, de la directive 2012/34, l'organisme de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires. Il vérifie, en particulier, de sa propre initiative que le document de référence du réseau ne contient pas de clauses discriminatoires à l'égard des candidats.

59 Il résulte de l'ensemble de ce qui précède qu'il convient de répondre à la troisième question dans chacune des affaires jointes que l'article 35 de la directive 2012/34 doit être interprété en ce sens qu'il n'impose pas à l'organisme de contrôle de vérifier, d'une part, que le système d'amélioration des performances prévu à cet article comporte nécessairement, outre l'infliction de sanctions, l'octroi de primes aux entreprises ferroviaires dont les performances dépassent les prévisions ainsi que celui de compensations en faveur des entreprises ayant subi un préjudice, et, d'autre part, que les pénalités en cas de retard s'appliquent également au gestionnaire de l'infrastructure lorsque ce dernier est responsable du retard. En revanche, ledit article 35 impose à cet organisme de vérifier que, pris dans son ensemble, ledit système constitue un ensemble cohérent, transparent et proportionné de mesures de nature à réaliser les objectifs mentionnés au même article 35.

Sur la sixième question

60 Par sa sixième question dans chacune des affaires jointes, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 97 TFUE doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une réglementation nationale qui autorise, dans le cadre du système d'amélioration des performances visé à l'article 35 de la directive 2012/34, un régime spécifique de pénalités à la frontière applicable aux entreprises ferroviaires en cas de dépassement du temps de stationnement dans les gares de raccordement avec les réseaux ferroviaires étrangers, sans prendre en considération les recettes que ces entreprises perçoivent ou sont susceptibles de percevoir afin de couvrir les frais de transit.

61 Conformément à l'article 97, premier alinéa, TFUE, les taxes ou les redevances qui, indépendamment des prix de transport, sont perçues par un transporteur au passage des frontières ne doivent pas dépasser un niveau raisonnable, compte tenu des frais réels effectivement entraînés par ce passage. Ainsi, cette disposition contribue à la réduction des coûts directement liés au passage des frontières au sein de l'Union afin de favoriser l'achèvement du marché intérieur.

62 En l'occurrence, les litiges au principal portent sur la légalité du régime spécifique de pénalités à la frontière, à savoir un régime spécifique de pénalités applicable aux entreprises ferroviaires en cas de dépassement du temps de stationnement dans les gares de raccordement avec les réseaux ferroviaires étrangers, qui s'ajoute au régime général de pénalités applicable en cas de retard sur l'ensemble du réseau national. Ces pénalités, qui sont infligées aux entreprises ferroviaires par le

gestionnaire de l'infrastructure, constituent, ainsi qu'il ressort des décisions de renvoi, un mécanisme destiné à encourager les entreprises ferroviaires à réduire les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.

63 Or, la mise en place d'un tel régime ne saurait être assimilée aux taxes ou aux redevances visées à l'article 97 TFUE. En effet, ces dernières s'entendent de sommes perçues par le transporteur. Tel n'est pas le cas des pénalités en cause dans les affaires au principal, lesquelles sont infligées aux entreprises ferroviaires par le gestionnaire de l'infrastructure dans le cadre d'un système d'amélioration des performances.

64 Dans ces conditions, il convient de considérer que la réglementation nationale en cause au principal ne relève pas du champ d'application de l'article 97 TFUE.

65 Eu égard aux motifs qui précèdent, il convient de répondre à la sixième question dans chacune des affaires jointes que l'article 97 TFUE doit être interprété en ce sens qu'il ne trouve pas à s'appliquer à une réglementation nationale qui autorise, dans le cadre du système d'amélioration des performances visé à l'article 35 de la directive 2012/34, un régime spécifique de pénalités à la frontière applicable aux entreprises ferroviaires en cas de dépassement du temps de stationnement dans les gares de raccordement avec les réseaux ferroviaires étrangers, sans prendre en considération les recettes que ces entreprises perçoivent ou sont susceptibles de percevoir afin de couvrir les frais de transit.

Sur les dépens

66 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (quatrième chambre) dit pour droit :

1) L'article 35 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen, telle que modifiée par la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil, du 14 décembre 2016,

doit être interprété en ce sens que :

relève de cet article 35 un régime spécifique de pénalités à la frontière, ne visant pas formellement à mettre en œuvre ledit article 35, applicable en cas de dépassement du temps de stationnement dans les gares de raccordement avec les réseaux ferroviaires étrangers, dans la mesure où il poursuit les objectifs de promouvoir l'utilisation optimale du réseau ferroviaire ainsi que d'encourager les entreprises ferroviaires à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances de ce réseau. Dans un tel cas, l'article 35 de la directive 2012/34, telle que modifiée, ne s'oppose pas à une réglementation nationale qui autorise l'application d'un tel régime, parallèlement au régime général de pénalités relevant d'un système d'amélioration des performances au sens de cet article 35, que cette réglementation a mis en place, pour autant que ce

premier régime respecte les exigences prévues audit article 35 et les principes de base énoncés au point 2 de l'annexe VI de cette directive, telle que modifiée.

2) L'article 35 de la directive 2012/34, telle que modifiée par la directive 2016/2370,

doit être interprété en ce sens que :

il permet aux États membres de prévoir, dans le cadre du système d'amélioration des performances, à la fois un régime général de pénalités applicable en cas de retard sur l'ensemble du réseau national et un régime spécifique de pénalités à la frontière applicable en cas de dépassement du temps de stationnement dans les gares de raccordement avec les réseaux ferroviaires étrangers, de telle sorte que, pour un même fait, une entreprise ferroviaire peut se voir infliger plusieurs pénalités. Lorsque ce système comporte plusieurs régimes de pénalités, l'organisme de contrôle est tenu de vérifier, d'une part, que les mesures faisant partie de ce système poursuivent, de manière cohérente et transparente, l'objectif d'amélioration des performances du réseau et, d'autre part, que ces mesures respectent le principe de proportionnalité et qu'elles ne portent pas atteinte à la viabilité économique et à la rentabilité des entreprises ferroviaires concernées.

3) L'article 35 de la directive 2012/34, telle que modifiée par la directive 2016/2370,

doit être interprété en ce sens que :

il n'impose pas à l'organisme de contrôle de vérifier, d'une part, que le système d'amélioration des performances prévu à cet article comporte nécessairement, outre l'infliction de sanctions, l'octroi de primes aux entreprises ferroviaires dont les performances dépassent les prévisions ainsi que celui de compensations en faveur des entreprises ayant subi un préjudice, et, d'autre part, que les pénalités en cas de retard s'appliquent également au gestionnaire de l'infrastructure lorsque ce dernier est responsable du retard. En revanche, ledit article 35 impose à cet organisme de vérifier que, pris dans son ensemble, ledit système constitue un ensemble cohérent, transparent et proportionné de mesures de nature à réaliser les objectifs mentionnés au même article 35.

4) L'article 97 TFUE

doit être interprété en ce sens que :

il ne trouve pas à s'appliquer à une réglementation nationale qui autorise, dans le cadre du système d'amélioration des performances visé à l'article 35 de la directive 2012/34, telle que modifiée par la directive 2016/2370, un régime spécifique de pénalités à la frontière applicable aux entreprises ferroviaires en cas de dépassement du temps de stationnement dans les gares de raccordement avec les réseaux ferroviaires étrangers, sans prendre en considération les recettes que ces entreprises perçoivent ou sont susceptibles de percevoir afin de couvrir les frais de transit.

Signatures