HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a patra)

15 octombrie 2026*

„Trimitere preliminară – Transporturi feroviare – Directiva 2012/34/UE – Spațiul feroviar unic – Articolul 35 – Sistemul de îmbunătățire a performanțelor – Conținut – Sancționarea perturbărilor produse de întreprinderile feroviare – Regim general de sancțiuni aplicabil în caz de întârziere pe întreaga rețea națională – Sancțiuni care pot fi aplicate, în funcție de entitatea căreia îi este imputabilă întârzierea, fie administratorului infrastructurii, fie întreprinderii feroviare – Regim specific de sancțiuni aplicabil în cazul depășirii timpului de oprire în stațiile de legătură cu rețelele feroviare străine – Sancțiuni aplicate exclusiv întreprinderilor feroviare – Admisibilitatea cumulării mai multor regimuri de sancțiuni – Condiții – Anexa VI punctul 2 – Respectarea principiilor de bază ale sistemului de îmbunătățire a performanțelor – Articolul 56 – Organism de reglementare – Întinderea reglementării – Principiul proporționalității”

În cauzele conexate C-161/25 și C-162/25,

având ca obiect două cereri de decizie preliminară formulate în temeiul articolului 267 TFUE de Consiglio di Stato (Consiliul de Stat, Italia), prin deciziile din 18 februarie 2025, primite de Curte la 24 februarie 2025, în procedurile

Autorità di regolazione dei trasporti

împotriva

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,

* Limba de procedură: italiana.

DB Cargo Italia Srl,

Sangritana SpA,

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

cu participarea:

Rete Ferroviaria Italiana SpA,

CURTEA (Camera a patra),

compusă din domnul I. Jarukaitis, președinte de cameră, doamna R. Frendo și domnii N. Jääskinen (raportor), M. Condinanzi și A. Kornezov, judecători,

avocat general: domnul A. Rantos,

grefier: domnul V. Di Bucci,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru 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, de M. Giordano, avvocato;

– pentru Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, de M. Giordano, avvocato;

– pentru Rete Ferroviaria Italiana SpA, de A. Celotto, avvocato;

– pentru guvernul italian, de S. Fiorentino, în calitate de agent, asistat de M. De Vergori și M. Stigliano Messuti, avvocati dello Stato;

– pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;

– pentru Comisia Europeană, de G. Conte și K. Walkerová, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 16 aprilie 2026,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererile de decizie preliminară privesc interpretarea articolului 35 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), astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 (JO 2016, L 352, p. 1) (denumită în continuare „Directiva 2012/34”), precum și a articolului 97 TFUE.

2 Aceste cereri au fost formulate în cadrul a două litigii între Autorità di regolazione dei trasporti (Autoritatea de Reglementare în domeniul Transporturilor, Italia) (denumită în continuare „ART”), organismul național de reglementare a sectorului feroviar din Italia, și Rete Ferroviaria Italiana SpA (denumită în continuare „RFI”), administrator al infrastructurii feroviare italiene, pe de o parte, și mai multe întreprinderi feroviare care desfășoară activități de transport internațional de mărfuri, pe de altă parte, în legătură cu o decizie a ART, adoptată în cursul anului 2022, privind aprobarea „indicațiilor și cerințelor referitoare la «documentul de referință al rețelei 2024»” stabilite de RFI, care prevăd aplicarea de sancțiuni întreprinderilor feroviare în cazul depășirii timpului de oprire în stațiile de legătură cu rețelele feroviare străine.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Tratatul FUE

3 Articolul 97 TFUE prevede:

„Taxele sau redevențele percepute de către un transportator la trecerea frontierelor, independent de tarifele de transport, nu trebuie să depășească un cuantum rezonabil, ținând seama de cheltuielile reale pe care le implică efectiv această trecere.

Statele membre depun eforturi pentru reducerea treptată a acestor cheltuieli.

[…]”

Directiva 2012/34

4 Considerentele (2) și (3) ale Directivei 2012/34 au următorul cuprins:

„(2) O mai mare integrare a sectorului de transport din [Uniunea Europeană] este un element esențial al realizării pieței interne și căile ferate reprezintă o parte vitală a sectorului de transport din Uniune, care se îndreaptă către realizarea mobilității durabile.

(3) Ar trebui îmbunătățită eficiența sistemului feroviar pentru a-l integra pe o piață concurențială, ținându-se, în același timp, cont de caracteristicile speciale ale căilor ferate.”

5 Printre dispozițiile secțiunii 2 din capitolul IV din această directivă, intitulată „Tarife de utilizare a infrastructurii și pentru servicii”, figurează articolul 35, intitulat „Sistemul de îmbunătățire a performanțelor”, care prevede la alineatele (1) și (2):

„(1) Sistemele de tarifare a infrastructurii încurajează întreprinderile feroviare și administratorul infrastructurii să reducă perturbările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare printr-un sistem de îmbunătățire a performanței. Acest sistem poate conține sancțiuni pentru acțiunile care perturbă exploatarea rețelei, compensații pentru întreprinderile care au avut de suferit din cauza perturbării și prime care recompensează depășirea performanțelor.

(2) Principiile de bază ale sistemului de performanță enumerate la punctul 2 din anexa VI se aplică întregii rețele.”

6 Articolul 55 din directiva menționată, intitulat „Organismul de reglementare”, prevede la alineatul (1):

„Fiecare stat membru înființează un organism național unic de reglementare în sectorul feroviar. Fără a aduce atingere alineatului (2), acest organism este o autoritate autonomă, distinctă din punct de vedere juridic și independentă de orice altă entitate publică sau privată în termeni organizatorici, funcționali, ierarhici și decizionali. În egală măsură, acesta este independent, în ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura juridică și luarea de decizii, de orice administrator de infrastructură, de organismul de tarifare, de organismul de alocare sau de orice solicitant. În plus, organismul trebuie să fie independent din punct de vedere funcțional față de orice autoritate competentă implicată în acordarea unui contract de servicii publice.”

7 Articolul 56 din aceeași directivă, intitulat „Funcțiile organismului de reglementare”, prevede:

„(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;

(b) criteriile stabilite în acesta;

(c) procedura de alocare și rezultatul său;

(d) sistemul de tarifare;

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

[…]

(2) Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale din domeniul concurenței în ceea ce privește asigurarea concurenței pe piețele serviciilor feroviare, organismul de reglementare are competența de a monitoriza situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare incluzând, în special, piața serviciilor de transport de călători de mare viteză, precum și activitățile administratorilor de infrastructură în ceea ce privește alineatul (1) literele (a)-(j). În special, organismul de reglementare verifică din proprie inițiativă respectarea alineatului (1) literele (a)-(j), în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți. Organismul de reglementare verifică în special dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii sau creează puteri discreționare ale administratorului de infrastructură, care ar putea fi utilizate pentru discriminarea unor solicitanți.

[…]

(6) Organismul de reglementare se asigură că tarifele stabilite de către administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu capitolul IV secțiunea 2 și sunt nediscriminatorii.

[…]”

8 Anexa VI la Directiva 2012/34, intitulată „Cerințe aplicabile costurilor și tarifelor aferente infrastructurii feroviare”, are următorul cuprins la punctul 2 literele (a) și (b):

„Sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la articolul 35 trebuie să se axeze pe următoarele principii de bază:

(a) pentru a atinge un nivel convenit al performanței și pentru a nu periclita viabilitatea economică a unui serviciu, administratorul infrastructurii convine cu solicitanții asupra parametrilor sistemului de îmbunătățire a performanțelor, în special asupra valorii întârzierilor, asupra limitelor plăților datorate în temeiul sistemului de îmbunătățire a performanțelor, atât în ceea ce privește cursele individuale, cât și totalitatea curselor unei întreprinderi feroviare într-o perioadă dată;

(b) administratorul infrastructurii comunică întreprinderilor feroviare graficul de circulație, pe baza căruia se calculează întârzierile, cu cel puțin cinci zile înainte de cursă. Administratorul infrastructurii poate aplica o perioadă de preaviz mai redusă în caz de forță majoră sau de modificări tardive ale graficului de circulație;

[…]”

Dreptul italian

Decretul-lege nr. 201 din 6 decembrie 2011

9 Articolul 37 din decreto-legge n. 201 – Disposizioni urgenti per la crescita, l’equità e il consolidamento dei conti pubblici (Decretul-lege nr. 201 privind dispoziții urgente pentru creșterea, echitatea și consolidarea conturilor publice) din 6 decembrie 2011 (GURI nr. 284 din 6 decembrie 2011, supliment ordinar nr. 251), transformat în lege, cu modificări, prin legge n. 214 (Legea nr. 214) din 22 decembrie 2011 (GURI nr. 300 din 27 decembrie 2011, supliment ordinar nr. 276), prevede:

„1. În cadrul activităților de reglementare a serviciilor de utilitate publică […], se înființează Autoritatea de Reglementare în domeniul Transporturilor, denumită în continuare «autoritatea», care își desfășoară activitatea în deplină autonomie și independență de judecată și de apreciere. […] Autoritatea este competentă în domeniul transporturilor și al accesului la infrastructura și la serviciile auxiliare aferente, în conformitate cu reglementările europene, cu principiul subsidiarității și cu competențele regiunilor și ale colectivităților locale prevăzute în titlul V din partea a doua din Constituție. […]

2. Autoritatea este competentă în domeniul transporturilor și al accesului la infrastructurile aferente și are în special următoarele atribuții:

a) să asigure, pe baza unor metodologii de stimulare a concurenței, eficacitatea productivă a gestiunii și controlul costurilor pentru utilizatori, întreprinderi și consumatori, condiții de acces echitabile și nediscriminatorii la infrastructurile feroviare, portuare și aeroportuare și la rețelele de autostrăzi, fără a aduce atingere competențelor Agenției pentru Infrastructuri

Rutiere și Autostrăzi […], precum și în ceea ce privește mobilitatea pasagerilor și a mărfurilor la nivel național, local și urban, inclusiv în ceea ce privește gările, aeroporturile și porturile, cu excluderea sectorului transportului rutier de mărfuri;

b) să stabilească, în cazul în care consideră necesar, în funcție de condițiile reale de concurență existente pe piețele serviciilor de transport naționale și locale, criteriile de stabilire de către entitățile competente a tarifelor, a redevențelor și a taxelor de trecere, ținând seama de nevoia de a asigura echilibrul economic al întreprinderilor reglementate, eficacitatea productivă a gestiunii și controlul costurilor pentru utilizatori, întreprinderi și consumatori;

[…]

i) în special în ceea ce privește accesul la infrastructura feroviară, să exercite toate funcțiile organismului de reglementare […] și în special să definească criteriile de stabilire a taxelor de trecere de către administratorul infrastructurii, precum și criteriile de alocare a traselor și a capacității și să monitorizeze aplicarea corectă a acestora de către administratorul infrastructurii;

[…]”

Decretul legislativ nr. 112

10 Articolul 13 din 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 (Decretul legislativ nr. 112 de transpunere a Directivei 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european) din 15 iulie 2015 (GURI nr. 170 din 24 iulie 2015, p. 1, denumit în continuare „Decretul legislativ nr. 112”), intitulat „Condiții de acces la servicii”, prevede:

„1. Administratorul infrastructurii garantează că următoarele servicii, ce alcătuiesc pachetul minim de servicii de acces, sunt furnizate tuturor întreprinderilor feroviare cărora le-au fost alocate trase orare, în condiții echitabile și nediscriminatorii și fără a plăti vreun tarif suplimentar pe lângă taxa de acces la infrastructură și de utilizare a acesteia:

a) prelucrarea cererilor de alocare a capacităților de infrastructură feroviară în vederea încheierii contractelor de utilizare a infrastructurii;

b) dreptul de utilizare a capacității alocate;

c) utilizarea infrastructurii feroviare, inclusiv a macazurilor și a diagonalelor căilor de rulare;

d) monitorizarea și reglementarea circulației trenurilor, semnalizarea și dirijarea convoaielor, precum și comunicarea oricărei informații privind circulația;

e) utilizarea sistemului de alimentare cu energie electrică pentru curentul de tracțiune, în cazul în care este disponibil;

f) toate celelalte informații necesare realizării sau administrării serviciului pentru care s-a alocat capacitatea.

[…]”

11 Articolul 21 din Decretul legislativ nr. 112, intitulat „Sistemul de control al performanțelor transportului feroviar”, prevede:

„1. Pentru a reduce la minimum disfuncționalitățile rezultate în urma unor eventuale perturbări cauzate circulației trenurilor, administratorul infrastructurii adoptă, fără costuri suplimentare la bugetul de stat, un sistem de control al performanțelor transportului feroviar, care poate prevedea posibilitatea de a dispune aplicarea de sancțiuni utilizatorilor rețelei care provoacă aceste perturbări, de a acorda compensații utilizatorilor rețelei afectați de aceste perturbări sau de a plăti forme de primă utilizatorilor rețelei care se disting prin performanțe superioare celor prevăzute în contractele lor de acces la infrastructură.

2. Principiile de bază ale sistemului de control al performanțelor prevăzute la punctul 2 din anexa VI la [Directiva 2012/34] se aplică întregii rețele administrate de administratorul infrastructurii.”

12 Articolul 37 alineatul 1 din Decretul legislativ nr. 112, intitulat „Organismul de reglementare”, are următorul cuprins:

„Organismul de reglementare este Autoritatea de Reglementare în domeniul Transporturilor, care își exercită competența în domeniul transporturilor feroviare și al accesului la infrastructura aferentă în temeiul articolului 37 din Decretul-lege nr. 201 din 6 decembrie 2011, transformat în lege, cu modificări, prin Legea nr. 214 din 22 decembrie 2011, al articolului 37 din Decretul-lege nr. 1 din 24 ianuarie 2012, transformat în lege, cu modificări, prin Legea nr. 27 din 24 martie 2012, al [Directivei 2014/34] și al prezentului decret. Acest organism acționează în deplină autonomie și cu independență de judecată și de apreciere.”

Litigiile principale și întrebările preliminare

13 Printr-o decizie adoptată în cursul anului 2022, ART a aprobat „indicațiile și cerințele referitoare la «documentul de referință al rețelei 2024»”, stabilite de RFI. Prin această decizie, ART a prevăzut că unele dintre aceste indicații și cerințe urmau să fie integrate în documentul de referință al rețelei pentru anul 2024, în timp ce celelalte urmau să fie incluse în documentul de referință al rețelei pentru anul 2023.

14 Indicațiile și cerințele menționate prevedeau două tipuri de sancțiuni. Pe de o parte, ele prevedeau sancțiunile aplicate în temeiul regimului general aplicabil întregii rețele, astfel cum sunt prevăzute la articolul 21 din Decretul legislativ nr. 112 care asigură transpunerea articolului 35 din Directiva 2012/34 în ordinea juridică italiană, susceptibile să fie aplicate, în funcție de entitatea căreia îi este imputabilă întârzierea, fie administratorului infrastructurii, fie întreprinderii feroviare. Pe de altă parte, ele instituiau un regim specific de sancțiuni în cazul depășirii timpului de oprire prevăzut în stațiile de legătură cu rețelele feroviare străine, care nu puteau fi aplicate decât întreprinderilor feroviare care desfășurau activități de transport internațional de mărfuri.

15 Întreprinderile feroviare intimate în litigiul principal au sesizat Tribunale amministrativo regionale per il Piemonte (Tribunalul Administrativ Regional din Piemonte, Italia) cu o acțiune având ca obiect anularea deciziei ART, menționată la punctul 13 din prezenta hotărâre, precum și a documentului de referință al rețelei pentru anul 2023. În fața acestei instanțe, ele susțineau în special că această decizie și acest document erau afectate de nelegalitate în măsura în care

instituiau un regim de sancțiuni distinct de cel prevăzut la articolul 35 și în anexa VI la Directiva 2012/34 și în măsura în care prevedeau, în privința întreprinderilor feroviare, un cumul de sancțiuni pentru aceeași faptă, și anume o întârziere survenită într-o stație de legătură.

16 Această instanță a admis în parte cele două acțiuni pentru motivul că actele atacate erau afectate de o lipsă de cercetare și de nemotivare. În consecință, ea a anulat aceste acte și a trimis cele două cauze la ART pentru ca aceasta să își exercite din nou, dacă este cazul, competența.

17 ART a declarat apel împotriva acestei hotărâri la Consiglio di Stato (Consiliul de Stat, Italia), care este instanța de trimitere. Întreprinderile feroviare intimate în litigiul principal au formulat, la rândul lor, un apel incident în cadrul căruia au arătat că sancțiunile la frontieră sunt contrare articolului 97 TFUE și au un caracter disproporționat.

18 În primul rând, instanța de trimitere ridică problema dacă un regim de sancțiuni poate fi instituit în afara cadrului stabilit la articolul 35 din Directiva 2012/34 și, prin urmare, dacă acest articol permite statelor membre să prevadă un regim specific de sancțiuni aplicabil numai întreprinderilor feroviare care desfășoară activități de transport internațional de mărfuri, precum cel în discuție în litigiul principal (denumit în continuare „regimul specific de sancțiuni la frontieră”), care urmărește sancționarea depășirii timpului de oprire în stațiile de legătură cu rețelele feroviare străine și care se adaugă sancțiunilor care pot fi aplicate, în temeiul regimului general aplicabil întregii rețele, fie administratorului infrastructurii, fie întreprinderii feroviare, în funcție de cine este responsabil de întârzierea unui tren care circulă pe infrastructura feroviară.

19 În al doilea rând, în ipoteza în care statele membre ar putea institui un asemenea regim specific de sancțiuni la frontieră, această instanță urmărește să afle dacă articolul 35 din Directiva 2012/34 permite cumulul de sancțiuni, astfel încât unei întreprinderi feroviare să i se poată aplica, pentru aceeași faptă, și anume o întârziere survenită într-o stație de legătură, atât o sancțiune în temeiul regimului general aplicabil întregii rețele, cât și o sancțiune la frontieră.

20 În al treilea rând, în ipoteza în care acest cumul de sancțiuni ar fi conform acestui articol 35, instanța amintită ridică problema cerințelor aplicabile cumulului respectiv. Ea ridică mai precis problema dacă acest articol impune autorității naționale competente, în speță ART, pe de o parte, să respecte principiul neutralității mecanismului pe care îl instituie și, pe de altă parte, să asigure coordonarea între diferitele regimuri de sancțiuni aplicabile, precum și să verifice dacă același cumul nu determină o sarcină disproporționată pentru întreprinderile feroviare în cauză.

21 În al patrulea și ultimul rând, instanța de trimitere ridică problema dacă articolul 97 TFUE se opune unui sistem de îmbunătățire a performanțelor care nu ține seama de veniturile pe care întreprinderile feroviare le percep sau le pot percepe pentru a acoperi cheltuielile de tranzit ocazionate efectiv de trecerea frontierei.

22 În aceste condiții, Consiglio di Stato (Consiliul de Stat) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare, în esență identice, în cauzele C-161/25 și C-162/25:

„1) Poate fi impus un regim de sancțiuni în afara cadrului trasat la articolul 35 din Directiva 2012/34/UE?

2) Articolul 35 din [Directiva 2012/34] permite cumularea mai multor regimuri de sancțiuni, ceea ce înseamnă că, pentru aceeași faptă de întârziere într-o stație de frontieră, întreprinderii feroviare i se poate aplica atât sancțiunea prevăzută de regimul general aplicabil întregii rețele, cât și o sancțiune specifică pentru stația de frontieră?

3) În cazul unui răspuns afirmativ la întrebarea anterioară, articolul 35 din [Directiva 2012/34] impune ca [organismul de reglementare], atunci când [acesta] introduce sau, în orice caz, «validează» un regim de sancțiuni în sarcina întreprinderilor de transport feroviar de marfă pentru stațiile de frontieră, să fie obligat să se asigure întotdeauna că sunt respectate cerințele acestei dispoziții, garantând neutralitatea măsurii, astfel încât să fie necesar: i) să fie prevăzute prime pentru întreprinderile feroviare [care depășesc performanțele], ii) să fie prevăzute compensații pentru întreprinderile [care au suferit prejudicii] și iii) să fie impuse sancțiuni și administratorului în cazul în care acesta a cauzat întârzierea, plecând de la premisa că neutralitatea implică întotdeauna caracterul bilateral al diferitelor sancțiuni?

4) În cazul unui răspuns afirmativ la [a doua întrebare], articolul 35 din [Directiva 2012/34] impune [organismului de reglementare] să coordoneze – și în ce condiții – regimul de sancționare «*Performance Regime*» și regimul de sancțiuni la frontieră, astfel încât cele două regimuri să urmărească în mod coordonat obiectivul eficienței rețelei, fără a fi excesiv de împovărător pentru întreprinderile feroviare afectate de sancțiunile la frontieră?

5) În cazul unui răspuns afirmativ la [a doua întrebare], articolul 35 din [Directiva 2012/34] impune coordonarea sancțiunilor maxime prevăzute de cele două regimuri de sancțiuni și evaluarea impactului economic al acestora asupra întreprinderilor feroviare, astfel încât[, pe de o parte,] principiul eficienței să fie aliniat cu principiul proporționalității și al caracterului rezonabil, iar[, pe de altă parte,] rentabilitatea serviciilor feroviare să nu fie compromisă?

6) În cazul unui răspuns afirmativ la [a doua întrebare], articolul 97 TFUE trebuie interpretat în sensul că redevențele sau taxele care pot fi percepute de transportator se interpretează ca fiind redevențele sau taxele pe care întreprinderea feroviară le suportă pentru tranzit, cărora trebuie să le corespundă cheltuielile reale suportate efectiv de administratorul infrastructurii feroviare utilizate pentru tranzit, și aceasta «independent de tarifele de transport» (în versiunea în limba engleză «*in addition to the transport rates*»), cu alte cuvinte independent de veniturile pe care transportatorul le obține sau le poate obține pentru a acoperi aceste costuri de tranzit?”

Procedura în fața Curții

23 Prin decizia președintelui Curții din 1 aprilie 2025, cauzele C-161/25 și C-162/25 au fost conexate pentru buna desfășurarea a fazei scrise și a fazei orale a procedurii, precum și în vederea pronunțării deciziei prin care se finalizează judecata.

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

Cu privire la admisibilitate

24 Guvernul italian contestă admisibilitatea primei întrebări preliminare pentru motivul că instanța de trimitere nu ar fi precizat în ce constau îndoielile pe care le are în speță cu privire la interpretarea articolului 35 din Directiva 2012/34 și nici nu ar fi indicat în ce mod această interpretare ar fi contrară unei dispoziții de drept național.

25 În temeiul unei jurisprudențe constante, întrebările referitoare la interpretarea dreptului Uniunii adresate de instanța națională în cadrul normativ și factual pe care îl definește sub răspunderea sa beneficiază de o prezumție de pertinență. Curtea poate refuza să se pronunțe asupra unei cereri de decizie preliminară formulate de o instanță națională numai dacă este evident că interpretarea solicitată a dreptului Uniunii nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal, atunci când problema este de natură ipotetică sau atunci când Curtea nu dispune de elementele de fapt și de drept necesare pentru a răspunde în mod util la întrebările care i-au fost adresate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 12 februarie 2026, Valora Effekten Handel, C-864/24, EU:C:2026:94, punctul 28 și jurisprudența citată).

26 În speță, prima întrebare privește interpretarea unei dispoziții de drept al Uniunii a cărei relevanță pentru soluționarea litigiilor principale reiese din decizia de trimitere. Astfel, având în vedere indicațiile care figurează în această decizie, rezultă că interpretarea articolului 35 din Directiva 2012/34, astfel cum a fost solicitată de instanța de trimitere, este necesară pentru a-i permite să aprecieze compatibilitatea cu dreptul Uniunii a unei reglementări naționale care, pe de o parte, prevede un regim general de sancțiuni aplicabil în caz de întârziere pe întreaga rețea națională, în cadrul căruia pot fi aplicate sancțiuni, în funcție de persoana responsabilă de întârziere, atât administratorului infrastructurii, cât și întreprinderilor feroviare și, pe de altă parte, permite aplicarea unui regim specific de sancțiuni la frontieră în cazul depășirii timpului de oprire în stațiile de legătură cu rețelele feroviare străine, sancțiuni care pot fi aplicate numai întreprinderilor feroviare de transport internațional de mărfuri.

27 Rezultă că prima întrebare este admisibilă.

Cu privire la fond

28 Prin intermediul primei întrebări formulate în fiecare dintre cauzele conexate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 35 din Directiva 2012/34 trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale care autorizează, în paralel cu regimul general de sancțiuni care face parte dintr-un sistem de îmbunătățire a performanțelor, în sensul acestui articol 35, pe care l-a instituit această reglementare națională, aplicarea unui regim specific de sancțiuni la frontieră, care nu urmărește în mod formal să pună în aplicare articolul 35 menționat, în cazul depășirii timpului de oprire în stațiile de legătură cu rețelele feroviare străine.

29 Pe de o parte, în temeiul articolului 35 alineatul (1) din Directiva 2012/34, statele membre sunt obligate să includă în sistemele de tarifare a infrastructurii feroviare un „sistem de îmbunătățire a performanțelor” menit să încurajeze atât întreprinderile feroviare, cât și administratorul

infrastructurii să reducă perturbările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare. Acest sistem poate conține sancțiuni pentru acțiunile care perturbă exploatarea rețelei, compensații pentru întreprinderile care au avut de suferit din cauza acestor perturbări și prime care recompensează depășirea performanțelor.

30 Pe de altă parte, conform articolului 35 alineatul (2) din această directivă, sistemele de îmbunătățire a performanțelor instituite astfel de statele membre trebuie să respecte principiile de bază enunțate la punctul 2 din anexa VI la directiva menționată.

31 În plus, este necesar să se arate că articolul 35 din Directiva 2012/34 nu definește în mod expres noțiunea de „sistem de îmbunătățire a performanțelor” și că se limitează să impună ca sistemele de tarifare a infrastructurii să includă un astfel de sistem, fără a stabili modalitățile concrete de punere în aplicare a acestuia, cu excepția indicării faptului că acest sistem poate conține sancțiuni, compensații și prime. Cu toate acestea, așa cum a subliniat în esență domnul avocat general la punctul 40 din concluzii, din coroborarea acestui articol cu principiile de bază enunțate la punctul 2 din anexa VI la această directivă rezultă că intră sub incidența unui asemenea sistem orice reglementare sau măsură referitoare la tarifarea utilizării infrastructurii feroviare destinate în special optimizării utilizării infrastructurii feroviare, precum și încurajării întreprinderilor feroviare și a administratorului infrastructurii să reducă perturbările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare, independent de calificarea reținută sau de denumirea atribuită unei asemenea măsuri în dreptul național.

32 Prin urmare, trebuie să se considere că un regim specific de sancțiuni la frontieră, precum cel în discuție în cauzele principale, deși nu urmărește în mod formal să pună în aplicare articolul 35 din Directiva 2012/34, intră totuși în domeniul de aplicare al acestui articol 35, în măsura în care un atare regim urmărește obiectivele de promovare a utilizării optime a rețelei feroviare, precum și de încurajare a întreprinderilor feroviare să reducă perturbările și să îmbunătățească performanțele acestei rețele, aspect a cărui verificare este de competența instanței de trimitere.

33 Acest lucru este valabil independent de împrejurările că acest regim a fost instituit în temeiul unui act distinct de cel care a instituit regimul general de sancțiuni aplicabil întregii rețele, că nu privește decât un segment specific de rețea, precum stațiile de frontieră, și că a fost adoptat pentru a completa măsuri instituite anterior în cadrul sistemului de îmbunătățire a performanțelor în vederea remedierii unei disfuncționalități care afectează acest segment, astfel cum a arătat în esență domnul avocat general la punctul 45 din concluzii.

34 Prin urmare, este necesar să se considere că un regim specific de sancțiuni la frontieră precum cel în discuție în cauzele principale trebuie să respecte cerințele prevăzute la articolul 35 din Directiva 2012/34, precum și principiile de bază enunțate la punctul 2 din anexa VI la această directivă.

35 Este adevărat că, așa cum a arătat deja Curtea în cadrul interpretării articolului 11 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), care a fost înlocuit cu articolul 35 din Directiva 2012/34, statele membre păstrează o libertate de a alege măsurile concrete care fac parte din sistemul de îmbunătățire a performanțelor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Spania, C-483/10, EU:C:2013:114, punctul 64, și Hotărârea din 11 iulie 2013, Comisia/Republica Cehă, C-545/10, EU:C:2013:509, punctul 80).

36 Cu toate acestea, deși statele membre beneficiază de o marjă largă de apreciere în punerea în aplicare a măsurilor concrete care fac parte din sistemul de îmbunătățire a performanțelor prevăzut la articolul 35 din Directiva 2012/34, nu se poate deduce din aceasta că ele sunt autorizate să nu țină seama de cerințele acestui articol 35, precum și de principiile de bază enunțate la punctul 2 din anexa VI la această directivă. Prin urmare, din moment ce articolul 35 menționat prevede instituirea unui sistem de îmbunătățire a performanțelor, definind în același timp obiectivele și principiile de bază care trebuie să îl guverneze, statele membre nu pot institui un asemenea sistem fără a respecta cerințele stabilite de Directiva 2012/34.

37 O interpretare diferită a articolului 35 din Directiva 2012/34 ar avea drept consecință facilitarea eludării normelor stabilite de această directivă și ar risca astfel să priveze acest articol de efectul său util, precum și să compromită obiectivul pe care îl urmărește, așa cum reiese din alineatul (1) al acestuia, care constă în încurajarea întreprinderilor feroviare și a administratorului infrastructurii să reducă perturbările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare.

38 O atare interpretare ar fi în egală măsură contrară obiectivului de liberalizare a pieței feroviare, care stă la baza Directivei 2012/34, așa cum reiese din considerentele (2) și (3) ale acesteia. Astfel, acestea precizează că directiva menționată urmărește să asigure o mai mare integrare a sectorului de transport din Uniune, aceasta constituind un element esențial al realizării pieței interne, și să îmbunătățească eficiența sistemului feroviar pentru a-l integra pe o piață concurențială.

39 Având în vedere motivele care precedă, este necesar să se răspundă la prima întrebare din fiecare dintre cauzele conexate că articolul 35 din Directiva 2012/34 trebuie interpretat în sensul că intră sub incidența acestui articol 35 un regim specific de sancțiuni la frontieră care nu urmărește în mod formal să pună în aplicare articolul 35 menționat, aplicabil în cazul depășirii timpului de oprire în stațiile de legătură cu rețelele feroviare străine, în măsura în care urmărește obiectivele de promovare a utilizării optime a rețelei feroviare, precum și de încurajare a întreprinderilor feroviare să reducă perturbările și să îmbunătățească performanțele acestei rețele. Într-un asemenea caz, articolul 35 din Directiva 2012/34 nu se opune unei reglementări naționale care autorizează aplicarea unui atare regim, în paralel cu regimul general de sancțiuni care face parte dintr-un sistem de îmbunătățire a performanțelor în sensul acestui articol 35, pe care această reglementare l-a instituit, cu condiția ca acest prim regim să respecte cerințele prevăzute la articolul 35 menționat și principiile de bază enunțate la punctul 2 din anexa VI la această directivă.

Cu privire la a doua, a patra și a cincea întrebare

40 Prin intermediul celei de a doua, al celei de a patra și al celei de a cincea întrebări din fiecare dintre cauzele conexate, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 35 din Directiva 2012/34 trebuie interpretat în sensul că permite statelor membre să prevadă, în cadrul sistemului de îmbunătățire a performanțelor, atât un regim general de sancțiuni aplicabil în caz de întârziere pe întreaga rețea națională, cât și un regim specific de sancțiuni la frontieră aplicabil în cazul depășirii timpului de oprire în stațiile de legătură cu rețelele feroviare străine, în așa fel încât, pentru aceeași faptă, unei întreprinderi feroviare să i se poată aplica mai multe sancțiuni, și, în cazul unui răspuns afirmativ, dacă organismul de reglementare este obligat să asigure coordonarea între aceste regimuri de sancțiuni, precum și să verifice dacă cumularea lor respectă principiul proporționalității.

41 După cum s-a arătat la punctul 36 din prezenta hotărâre, statele membre dispun de o marjă largă de apreciere în punerea în aplicare a măsurilor concrete care țin de sistemul de îmbunătățire a performanțelor prevăzut la articolul 35 din Directiva 2012/34, urmărind să încurajeze atât

întreprinderile feroviare, cât și administratorul infrastructurii să îmbunătățească performanțele rețelei. Nu este mai puțin adevărat că, în conformitate cu alineatul (2) al acestui articol 35, acest sistem trebuie să respecte principiile de bază enunțate la punctul 2 litera (a) din anexa VI la această directivă.

42 Ținând seama de această marjă de apreciere și de faptul că articolul 35 din Directiva 2012/34 se limitează să prevadă că sistemul de îmbunătățire a performanțelor poate cuprinde sancțiuni, fără a preciza însă natura sau întinderea lor, statele membre rămân în principiu libere să instituie un sistem compus din diferite sancțiuni, stabilind un regim specific de sancțiuni destinat să reducă perturbările legate de întârzierile care intervin pe un anumit segment al rețelei, în paralel cu regimul general de sancțiuni aplicabil în caz de întârziere pe întreaga rețea națională.

43 Cu toate acestea, după cum reiese din jurisprudența citată la punctul 35 din prezenta hotărâre, deși statele membre dispun de o libertate de alegere a măsurilor concrete care fac parte din sistemul de îmbunătățire a performanțelor, aceste măsuri trebuie totuși să constituie un ansamblu coerent și transparent susceptibil să fie calificat drept „sistem de îmbunătățire a performanțelor”, în sensul articolului 35 din Directiva 2012/34.

44 Această exigență presupune, așa cum a arătat în esență domnul avocat general la punctul 52 din concluzii, ca diferitele măsuri care fac parte din acest sistem să facă obiectul unei coordonări de către organismul de reglementare pe care statele membre sunt obligate să îl desemneze în conformitate cu articolul 55 alineatul (1) din această directivă.

45 După cum a subliniat Curtea, acest organism este abilitat, în temeiul articolului 56 din Directiva 2012/34, care îi conferă o competență de reglementare a sistemului de tarifare a infrastructurii, să indice întreprinderii care exercită funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii feroviare modificările care trebuie aduse acestui sistem pentru a remedia incompatibilitățile acestuia cu cerințele prevăzute de directiva menționată. În plus, după cum rezultă în special din alineatul (6) al acestui articol 56, deciziile organismului de reglementare nu se pot întemeia decât pe încălcarea dispozițiilor secțiunii 2 din capitolul IV din directiva menționată, printre care figurează articolul 35 din aceasta, sau a principiului nediscriminării (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 septembrie 2021, LatRailNet și Latvijas dzelzceļš, C-144/20, EU:C:2021:717, punctele 38, 45 și 46).

46 Or, pe de o parte, articolul 56 alineatul (2) din Directiva 2012/34 prevede că organismul de reglementare asigură respectarea de către administratorii infrastructurii a dispozițiilor acestei directive, în special în ceea ce privește conținutul documentului de referință al rețelei, menționat la alineatul (1) litera (a) al acestui articol 56. Pe de altă parte, din cuprinsul punctului 2 litera (a) din anexa VI la această directivă, la care face trimitere articolul 35 alineatul (2) din aceasta, reiese că măsurile prevăzute în cadrul sistemului de îmbunătățire a performanțelor trebuie să permită atingerea unui nivel convenit al performanței, fără a periclita viabilitatea economică a serviciilor.

47 Prin urmare, în primul rând, în cadrul exercitării competențelor care îi sunt atribuite, organismul de reglementare este obligat să verifice, pe de o parte, că ansamblul de măsuri care fac parte din sistemul de îmbunătățire a performanțelor stabilit de administratorul infrastructurii în documentul de referință al rețelei urmărește, în mod coerent și transparent, obiectivul de îmbunătățire a performanțelor rețelei și, pe de altă parte, că aceste măsuri respectă principiul proporționalității.

48 Astfel, respectarea principiului proporționalității, care constituie un principiu general al dreptului Uniunii, impune ca măsurile adoptate să nu depășească limitele a ceea ce este adecvat și necesar pentru realizarea obiectivelor urmărite în mod legitim de reglementarea în cauză, fiind stabilit că, atunci când este posibilă alegerea între mai multe măsuri adecvate, trebuie să se recurgă la cea mai puțin constrângătoare și că inconvenientele cauzate nu trebuie să fie disproporționate în raport cu obiectivele urmărite (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 martie 2017, Euro-Team și Spirál-Gép, C-497/15 și C-498/15, EU:C:2017:229, punctele 39 și 40, precum și Hotărârea din 24 februarie 2022, Agenzia delle dogane e dei monopoli și Ministero dell'Economia e delle Finanze, C-452/20, EU:C:2022:111, punctul 37 și jurisprudența citată).

49 Rezultă că, atunci când un sistem de îmbunătățire a performanțelor cuprinde mai multe regimuri de sancțiuni care se pot aplica aceleiași fapte, revine organismului de reglementare sarcina de a verifica dacă aceste regimuri sunt coerente între ele și dacă respectă cerințele prevăzute la articolul 35 din Directiva 2012/34, precum și principiile de bază enunțate la punctul 2 din anexa VI la aceasta. Acest organism trebuie să verifice în egală măsură dacă sancțiunile care pot fi aplicate în temeiul acestora, luate în considerare în ansamblul lor, sunt adecvate, necesare și proporționale în raport cu obiectivul urmărit de articolul 35 din această directivă, și anume reducerea perturbărilor și îmbunătățirea performanțelor rețelei feroviare, și, prin urmare, dacă nu depășesc ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.

50 În al doilea rând, în ceea ce privește evaluarea efectelor economice ale diferitelor măsuri impuse întreprinderilor feroviare, organismul de reglementare este obligat să verifice, având în vedere punctul 2 litera (a) din anexa VI la Directiva 2012/34, că sistemul de îmbunătățire a performanțelor nu periclitează viabilitatea economică a unui serviciu și că măsurile care compun acest sistem, printre care cu precădere diferitele regimuri de sancționare instituite pentru a reduce perturbările și a îmbunătăți performanțele, nu sunt susceptibile să aducă atingere viabilității economice și rentabilității întreprinderilor feroviare în cauză.

51 Pe de altă parte, trebuie precizat că niciun element de care dispune Curtea nu permite să se considere că sancțiunile care se pot aplica aceleiași fapte în cadrul sistemului de îmbunătățire a performanțelor în discuție în litigiul principal au o natură penală în special din cauza gradului de severitate a sancțiunii pe care persoana în cauză riscă să o suporte (a se vedea în acest sens Hotărârea din 30 ianuarie 2025, Engie România, C-205/23, EU:C:2025:43, punctul 49), aspect a cărui verificare revine instanței de trimitere, motiv pentru care principiul *ne bis in idem* nu este aplicabil în speță.

52 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la a doua, la a patra și la a cincea întrebare formulate în fiecare dintre cauzele conexate că articolul 35 din Directiva 2012/34 trebuie interpretat în sensul că permite statelor membre să prevadă, în cadrul sistemului de îmbunătățire a performanțelor, atât un regim general de sancțiuni aplicabil în caz de întârziere pe întreaga rețea națională, cât și un regim specific de sancțiuni la frontieră aplicabil în cazul depășirii timpului de oprire în stațiile de legătură cu rețelele feroviare străine, în așa fel încât, pentru aceeași faptă, unei întreprinderi feroviare să i se poată aplica mai multe sancțiuni. Atunci când acest sistem include mai multe regimuri de sancțiuni, organismul de reglementare este obligat să verifice, pe de o parte, dacă măsurile care fac parte din acest sistem urmăresc, în mod coerent și transparent, obiectivul de îmbunătățire a performanțelor rețelei și, pe de altă parte, dacă aceste măsuri respectă principiul proporționalității și nu aduc atingere viabilității economice și rentabilității întreprinderilor feroviare în cauză.

Cu privire la a treia întrebare

53 Prin intermediul celei de a treia întrebări formulate în fiecare dintre cauzele conexate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 35 din Directiva 2012/34 trebuie interpretat în sensul că impune organismului de reglementare să verifice, pe de o parte, că sistemul de îmbunătățire a performanțelor prevăzut la acest articol cuprinde în mod necesar, pe lângă aplicarea de sancțiuni, acordarea de prime întreprinderilor feroviare care depășesc performanțele, precum și acordarea de compensații în favoarea întreprinderilor care au suferit un prejudiciu și, pe de altă parte, că sancțiunile în caz de întârziere se aplică și administratorului infrastructurii atunci când acesta din urmă este responsabil de întârziere.

54 În conformitate cu articolul 35 alineatul (1) din Directiva 2012/34 și așa cum s-a amintit la punctul 29 din prezenta hotărâre, sistemul de îmbunătățire a performanțelor pe care statele membre sunt obligate să îl instituie poate conține sancțiuni pentru acțiunile care perturbă exploatarea rețelei, compensații pentru întreprinderile care au avut de suferit din cauza perturbării și prime care recompensează depășirea performanțelor. Or, din modul de redactare a acestei dispoziții nu reiese că un atare sistem trebuie să cuprindă în mod necesar fiecare dintre cele trei componente vizate de aceasta, și anume sancțiuni, compensații și prime, pentru a putea fi considerat compatibil cu dispoziția menționată.

55 Dimpotrivă, după cum s-a arătat la punctele 35 și 36 din prezenta hotărâre, statele membre dispun de o marjă largă de apreciere care le permite să determine ce măsuri vizate la articolul 35 alineatul (1) din Directiva 2012/34 sunt de natură, pe de o parte, să îndeplinească obiectivele urmărite de această dispoziție, și anume promovarea utilizării optime a rețelei feroviare, precum și reducerea perturbărilor și îmbunătățirea performanțelor în utilizarea acestei rețele, și, pe de altă parte, să definească modalitățile concrete de aplicare în funcție de nevoile de optimizare, de îmbunătățire și de perturbare a rețelei identificate.

56 Prin urmare, după cum confirmă punctul 2 din anexa VI la Directiva 2012/34, un sistem de îmbunătățire a performanțelor poate fi compus din diferite măsuri care urmăresc să răspundă diferitor aspecte ale tarifării pentru utilizarea infrastructurii feroviare, în măsura în care, astfel cum s-a arătat la punctele 43 și 49 din prezenta hotărâre, aceste măsuri constituie un ansamblu coerent, transparent și proporțional de natură să realizeze obiectivele menționate la punctul anterior din prezenta hotărâre.

57 Din această perspectivă, așa cum a arătat în esență domnul avocat general la punctul 62 din concluzii, atunci când este vorba despre ameliorarea unui aspect specific al rețelei feroviare, statului membru în cauză îi este permis să prevadă măsuri care să se aplice numai administratorului infrastructurii sau numai întreprinderilor feroviare în cauză. Astfel, din moment ce administratorul infrastructurii și întreprinderile feroviare exercită activități de natură diferită și sunt supuse, din această cauză, unor obligații distincte, nu se poate impune în mod necesar ca acestea să intre sub incidența aceluiași regim de sancțiuni în cazul perturbărilor care afectează circulația feroviară.

58 Cu toate acestea, un atare regim nu poate totuși determina un tratament discriminatoriu în privința anumitor întreprinderi feroviare. Astfel, potrivit articolului 56 alineatul (2) din Directiva 2012/34, organismul de reglementare are competența de a monitoriza situația concurenței pe piețele de servicii feroviare. Acesta verifică printre altele, din proprie inițiativă, dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii față de solicitanți.

59 Rezultă din tot ceea ce precedă că trebuie să se răspundă la a treia întrebare din fiecare dintre cauzele conexate că articolul 35 din Directiva 2012/34 trebuie interpretat în sensul că nu impune organismului de reglementare să verifice, pe de o parte, că sistemul de îmbunătățire a performanțelor prevăzut la acest articol cuprinde, în mod necesar, pe lângă aplicarea de sancțiuni, acordarea de prime întreprinderilor feroviare care depășesc performanțele, precum și acordarea de compensații în favoarea întreprinderilor care au suferit un prejudiciu și, pe de altă parte, că sancțiunile în caz de întârziere se aplică și administratorului infrastructurii atunci când acesta din urmă este responsabil de întârziere. În schimb, articolul 35 menționat impune acestui organism să verifice dacă sistemul menționat, luat în considerare în ansamblul său, constituie un ansamblu coerent, transparent și proporțional de măsuri de natură să realizeze obiectivele menționate la același articol 35.

Cu privire la a șasea întrebare

60 Prin intermediul celei de a șasea întrebări formulate în fiecare dintre cauzele conexate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 97 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale care autorizează, în cadrul sistemului de îmbunătățire a performanțelor prevăzut la articolul 35 din Directiva 2012/34, un regim specific de sancțiuni la frontieră aplicabil întreprinderilor feroviare în cazul depășirii timpului de oprire în stațiile de legătură cu rețelele feroviare străine, fără a lua în considerare veniturile pe care aceste întreprinderi le percep sau pot să le perceapă pentru a acoperi cheltuielile de tranzit.

61 Conform articolului 97 primul paragraf TFUE, taxele sau redevențele percepute de către un transportator la trecerea frontierelor, independent de tarifele de transport, nu trebuie să depășească un cuantum rezonabil, ținând seama de cheltuielile reale pe care le implică efectiv această trecere. Astfel, această dispoziție contribuie la reducerea costurilor legate în mod direct de trecerea frontierelor în cadrul Uniunii pentru a favoriza realizarea pieței interne.

62 În speță, litigiile principale privesc legalitatea regimului specific de sancțiuni la frontieră, și anume un regim specific de sancțiuni aplicabil întreprinderilor feroviare în cazul depășirii timpului de oprire în stațiile de legătură cu rețelele feroviare străine, care se adaugă la regimul general de sancțiuni aplicabil în caz de întârziere pe ansamblul rețelei naționale. Aceste sancțiuni, care sunt aplicate întreprinderilor feroviare de administratorul infrastructurii, constituie, după cum reiese din deciziile de trimitere, un mecanism destinat să încurajeze întreprinderile feroviare să reducă perturbările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare.

63 Or, instituirea unui astfel de regim nu poate fi asimilată taxelor sau redevențelor prevăzute la articolul 97 TFUE. Într-adevăr, acestea din urmă se referă la sumele percepute de transportator. Nu aceasta este situația sancțiunilor în discuție în cauzele principale, care sunt aplicate întreprinderilor feroviare de administratorul infrastructurii în cadrul unui sistem de îmbunătățire a performanțelor.

64 În aceste condiții, trebuie să se considere că reglementarea națională în discuție în litigiul principal nu intră în domeniul de aplicare al articolului 97 TFUE.

65 Având în vedere motivele care precedă, trebuie să se răspundă la a șasea întrebare formulată în fiecare dintre cauzele conexate că articolul 97 TFUE trebuie interpretat în sensul că nu se aplică unei reglementări naționale care autorizează, în cadrul sistemului de îmbunătățire a performanțelor prevăzut la articolul 35 din Directiva 2012/34, un regim specific de sancțiuni la

frontieră aplicabil întreprinderilor feroviare în cazul depășirii timpului de oprire în stațiile de legătură cu rețelele feroviare străine, fără a lua în considerare veniturile pe care aceste întreprinderi le percep sau pot să le perceapă pentru a acoperi cheltuielile de tranzit.

Cu privire la cheltuielile de judecată

66 Întrucât, în privința părților din litigiile principale, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

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

1) **Articolul 35 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016,**

trebuie interpretat în sensul că

intră sub incidența acestui articol 35 un regim specific de sancțiuni la frontieră care nu urmărește în mod formal să pună în aplicare articolul 35 menționat, aplicabil în cazul depășirii timpului de oprire în stațiile de legătură cu rețelele feroviare străine, în măsura în care urmărește obiectivele de promovare a utilizării optime a rețelei feroviare, precum și de încurajare a întreprinderilor feroviare să reducă perturbările și să îmbunătățească performanțele acestei rețele. Într-un asemenea caz, articolul 35 din Directiva 2012/34, astfel cum a fost modificată, nu se opune unei reglementări naționale care autorizează aplicarea unui atare regim, în paralel cu regimul general de sancțiuni care face parte dintr-un sistem de îmbunătățire a performanțelor în sensul acestui articol 35, pe care această reglementare l-a instituit, cu condiția ca acest prim regim să respecte cerințele prevăzute la articolul 35 menționat și principiile de bază enunțate la punctul 2 din anexa VI la această directivă, astfel cum a fost modificată.

2) **Articolul 35 din Directiva 2012/34, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2016/2370,**

trebuie interpretat în sensul că

permite statelor membre să prevadă, în cadrul sistemului de îmbunătățire a performanțelor, atât un regim general de sancțiuni aplicabil în caz de întârziere pe întreaga rețea națională, cât și un regim specific de sancțiuni la frontieră aplicabil în cazul depășirii timpului de oprire în stațiile de legătură cu rețelele feroviare străine, în așa fel încât, pentru aceeași faptă, unei întreprinderi feroviare să i se poată aplica mai multe sancțiuni. Atunci când acest sistem include mai multe regimuri de sancțiuni, organismul de reglementare este obligat să verifice, pe de o parte, dacă măsurile care fac parte din acest sistem urmăresc, în mod coerent și transparent, obiectivul de îmbunătățire a performanțelor rețelei și, pe de altă parte, dacă aceste măsuri respectă principiul proporționalității și nu aduc atingere viabilității economice și rentabilității întreprinderilor feroviare în cauză.

3) Articolul 35 din Directiva 2012/34, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2016/2370,

trebuie interpretat în sensul că

nu impune organismului de reglementare să verifice, pe de o parte, că sistemul de îmbunătățire a performanțelor prevăzut la acest articol cuprinde, în mod necesar, pe lângă aplicarea de sancțiuni, acordarea de prime întreprinderilor feroviare care depășesc performanțele, precum și acordarea de compensații în favoarea întreprinderilor care au suferit un prejudiciu și, pe de altă parte, că sancțiunile în caz de întârziere se aplică și administratorului infrastructurii atunci când acesta din urmă este responsabil de întârziere. În schimb, articolul 35 menționat impune acestui organism să verifice dacă sistemul menționat, luat în considerare în ansamblul său, constituie un ansamblu coerent, transparent și proporțional de măsuri de natură să realizeze obiectivele menționate la același articol 35.

4) Articolul 97 TFUE

trebuie interpretat în sensul că

nu se aplică unei reglementări naționale care autorizează, în cadrul sistemului de îmbunătățire a performanțelor prevăzut la articolul 35 din Directiva 2012/34, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2016/2370, un regim specific de sancțiuni la frontieră aplicabil întreprinderilor feroviare în cazul depășirii timpului de oprire în stațiile de legătură cu rețelele feroviare străine, fără a lua în considerare veniturile pe care aceste întreprinderi le percep sau pot să le perceapă pentru a acoperi cheltuielile de tranzit.

Semnături