

ARRÊT DE LA COUR (quatrième chambre)

27 octobre 2022 (*)

« Renvoi préjudiciel – Transports ferroviaires – Article 102 TFUE – Abus de position dominante – Directive 2001/14/CE – Accès à l’infrastructure ferroviaire – Article 30 – Organisme de contrôle ferroviaire – Contrôle des redevances d’infrastructure – Juridictions nationales – Contrôle des redevances au regard du droit de la concurrence – Répartition des compétences entre l’autorité de régulation et les juridictions nationales »

Dans l’affaire C 721/20,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le Kammergericht Berlin (tribunal régional supérieur de Berlin, Allemagne), par décision du 10 décembre 2020, parvenue à la Cour le 30 décembre 2020, dans la procédure

DB Station & Service AG

contre

ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH,

LA COUR (quatrième chambre),

composée de M. C. Lycourgos, président de chambre, M^{me} L. S. Rossi, MM. J.–C. Bonichot (rapporteur), S. Rodin et M^{me} O. Spineanu–Matei, juges,

avocat général : M^{me} T. Ćapeta,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour DB Station & Service AG, par M^{es} M. Köhler et M. Weitner, Rechtsanwälte,
- pour ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, par M^{es} A. R. Schüssler et B. Uhlenhut, Rechtsanwälte,
- pour la Commission européenne, par M^{me} B. Ernst et M. G. Meessen, en qualité d’agents,

ayant entendu l’avocate générale en ses conclusions à l’audience du 7 avril 2022,

rend le présent

Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l’interprétation de l’article 102 TFUE et des articles 4, 7 à 12 et 30 de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 février 2001, concernant la répartition des capacités d’infrastructure ferroviaire et la tarification de l’infrastructure ferroviaire (JO 2001, L 75, p. 29, et rectificatif JO 2004, L 220, p. 16), telle que modifiée par la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 octobre 2007 (JO 2007, L 315, p. 44) (ci-après la « directive 2001/14 »).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d’un litige opposant DB Station & Service AG (ci-après « DB Station & Service ») à ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ci-après « ODEG ») au sujet du montant de la redevance à acquitter par la seconde entreprise pour l’utilisation des stations exploitées par la première.

Le cadre juridique

Le droit de l’Union

3 Les considérants 5, 11, 16, 32, 40 et 46 de la directive 2001/14 étaient libellés comme suit :

« (5) Afin d'assurer la transparence et un accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires pour toutes les entreprises ferroviaires, toutes les informations requises pour exercer les droits d'accès sont à publier dans un document de référence du réseau.

[...]

(11) Il y a lieu que les systèmes de tarification et de répartition des capacités assurent à toutes les entreprises un accès égal et non discriminatoire et s'efforcent, dans la mesure du possible, de répondre aux besoins de tous les utilisateurs et de tous les types de trafic et ce, de manière équitable et non discriminatoire.

[...]

(16) Il y a lieu que les systèmes de tarification et de répartition des capacités permettent une concurrence équitable dans la fourniture de services ferroviaires.

[...]

(32) Il importe de réduire autant que possible les distorsions de concurrence pouvant se produire, soit entre infrastructures ferroviaires, soit entre modes de transport différents, du fait de l'existence de divergences notables dans les principes de tarification.

[...]

(40) L'infrastructure ferroviaire est un monopole naturel. Il est dès lors nécessaire d'inciter, par des mesures d'encouragement, les gestionnaires de l'infrastructure à réduire les coûts et à gérer leur infrastructure de manière efficace.

[...]

(46) La gestion efficace et l'utilisation équitable et non discriminatoire de l'infrastructure ferroviaire exigent la mise en place d'un organisme de réglementation, chargé de surveiller l'application de ces règles communautaires et d'agir comme organisme de recours, nonobstant la possibilité d'un contrôle juridictionnel. »

4 L'article 1^{er}, paragraphe 1, de cette directive prévoyait :

« La présente directive a pour objet les principes et les procédures à suivre pour la fixation et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et pour la répartition des capacités de cette infrastructure.

[...] »

5 L'article 2 de ladite directive comportait des définitions. Il était libellé comme suit :

« Aux fins de la présente directive, on entend par :

[...]

b) "candidat", toute entreprise ferroviaire agréée et/ou tout regroupement international d'entreprises ferroviaires titulaires d'une licence et, dans les États membres qui prévoient cette possibilité, d'autres personnes physiques ou morales ou entités ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure pour l'exploitation d'un service ferroviaire sur leurs territoires respectifs [...];

[...]

f) "accord-cadre", un accord général juridiquement contraignant conclu sur la base du droit public ou privé et définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'organisme de répartition en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service ;

[...]

h) “gestionnaire de l’infrastructure”, tout organisme ou toute entreprise chargés notamment de l’établissement et de l’entretien de l’infrastructure ferroviaire. [...]

[...] »

6 L’article 4 de la même directive, intitulé « Établissement et recouvrement des redevances », disposait :

« 1. Les États membres mettent en place un cadre pour la tarification, mais en respectant l’indépendance de gestion prévue à l’article 4 de la [directive 91/440/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires (JO 1991, L 237, p. 25)].

Sous réserve de ladite condition d’indépendance de gestion, les États membres établissent également des règles de tarification spécifiques ou délèguent ce pouvoir au gestionnaire de l’infrastructure. La détermination de la redevance pour l’utilisation de l’infrastructure et son recouvrement incombent au gestionnaire de l’infrastructure.

[...]

5. Le gestionnaire de l’infrastructure s’assure que le système de tarification est appliqué de telle manière que les différentes entreprises ferroviaires effectuant des prestations de services de nature équivalente sur une partie similaire du marché soient soumises à des redevances équivalentes et non discriminatoires et que les redevances effectivement appliquées sont conformes aux règles définies dans le document de référence du réseau.

[...] »

7 Aux termes de l’article 5, paragraphe 1, de la directive 2001/14 :

« Les entreprises ferroviaires peuvent prétendre, sur une base non discriminatoire, à l’ensemble des prestations minimales ainsi qu’à l’accès par le réseau aux infrastructures de services décrits à l’annexe II. Les services de l’annexe II, point 2, sont fournis de manière non discriminatoire et les demandes des entreprises ferroviaires ne peuvent être rejetées que s’il existe d’autres options viables aux conditions du marché. [...] »

8 L’article 7 de cette directive portait sur les principes de tarification et prévoyait, à son paragraphe 7 :

« Le présent article ne couvre pas la fourniture des services visés à l’annexe II, point 2. Sans préjudice de ce qui précède, il est tenu compte, lors de la fixation des prix des services visés à l’annexe II, point 2, de la situation de la concurrence dans les chemins de fer. »

9 Aux termes de l’article 9, paragraphe 1, de ladite directive :

« Sans préjudice des articles 81, 82, 86 et 87 [CE] et nonobstant l’article 7, paragraphe 3, de la présente directive, toute réduction consentie sur les redevances perçues auprès d’une entreprise ferroviaire par le gestionnaire de l’infrastructure, pour une prestation de service quelle qu’elle soit, remplit les critères énoncés au présent article. »

10 L’article 17 de la même directive, intitulé « Accords-cadres », disposait, à son paragraphe 1 :

« Sans préjudice des dispositions des articles 81, 82 et 86 [CE], un accord-cadre peut être conclu avec un candidat. Cet accord-cadre précise les caractéristiques des capacités d’infrastructure ferroviaire requises par un candidat ainsi que de celles qui lui sont offertes pour toute durée dépassant une seule période de validité de l’horaire de service. L’accord-cadre ne définit pas un sillon de façon détaillée mais est établi de manière à répondre aux besoins commerciaux légitimes du candidat. [...] »

11 L’article 24, paragraphe 2, de la directive 2001/14 prévoyait :

« Lorsque des itinéraires de substitution adéquats existent, le gestionnaire de l’infrastructure peut, après consultation des parties intéressées, désigner des infrastructures spécifiques à utiliser par des types déterminés de trafic. Sans préjudice des dispositions des articles 81, 82 et 86 [CE], lorsque cette désignation a eu lieu, le gestionnaire de l’infrastructure peut accorder la priorité à ce type de trafic lors de la répartition des capacités de l’infrastructure. »

12 Aux termes de l’article 30 de cette directive, intitulé « Organisme de contrôle » :

« 1. Sans préjudice des dispositions de l’article 21, paragraphe 6, les États membres instituent un organisme de contrôle. Cet organisme, qui peut être le ministère chargé des questions de transports ou tout autre organisme, est indépendant des gestionnaires d’infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition et des candidats, sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et pour ce qui est [des] décisions en matière

financière. Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public. Cet organisme fonctionne conformément aux principes énoncés au présent article, les fonctions de recours et de contrôle pouvant être attribuées à des organismes séparés.

2. Un candidat peut saisir cet organisme 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 en ce qui concerne :

a) le document de référence du réseau ;

[...]

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 ;

f) les dispositions en matière d'accès conformément à l'article 10 de la [directive 91/440, telle que modifiée par la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2004 (JO 2004, L 164, p. 164)].

3. L'organisme de contrôle veille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre II et non discriminatoires. Les négociations entre les candidats et un gestionnaire de l'infrastructure concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide de l'organisme de contrôle. L'organisme de contrôle intervient immédiatement si les négociations sont susceptibles de contrevenir aux dispositions de la présente directive.

[...]

5. L'organisme de contrôle est obligé de se prononcer sur toute plainte et adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation dans un délai maximum de deux mois suivant la réception de toutes les informations.

Nonobstant le paragraphe 6, les décisions prises par l'organisme de contrôle sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

[...]

6. Les États membres adoptent les mesures nécessaires pour que les décisions prises par l'organisme de contrôle soient soumises à un contrôle juridictionnel. »

13 L'annexe II, point 2, de ladite directive était libellée comme suit :

« L'accès par le réseau aux infrastructures de services et les services fournis portent sur :

[...]

c) les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures ;

[...] »

La directive 2012/34/UE

14 L'article 55, paragraphe 1, 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), prévoit :

« 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. »

15 L'article 56 de cette directive, intitulé « Fonctions de l'organisme de contrôle », dispose :

« 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 ;

[...]

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 ;

[...]

g) l'accès aux services et leur tarification conformément à l'article 13.

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 et, en particulier, à contrôler le paragraphe 1, points a) à g), 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. [...]

[...]

9. L'organisme de contrôle examine chaque plainte et, le cas échéant, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation et communique sa décision motivée aux parties concernées dans un délai prédéterminé et raisonnable et, en tout état de cause, dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles. Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organisme de [contrôle], le cas échéant, prend de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur ces marchés, notamment eu égard aux points a) à g) du paragraphe 1.

Les décisions prises par l'organisme de contrôle sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative. L'organisme de contrôle est en mesure d'assortir ses décisions de sanctions appropriées, y compris d'amendes.

[...] »

Le règlement (CE) n° 1/2003

16 L'article 3, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil, du 16 décembre 2002, relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles [101 et 102 TFUE] (JO 2003, L 1, p. 1), est libellé comme suit :

« Lorsque les autorités de concurrence des États membres ou les juridictions nationales appliquent le droit national de la concurrence à des accords, des décisions d'associations d'entreprises ou des pratiques concertées au sens de l'article [101, paragraphe 1, TFUE] susceptibles d'affecter le commerce entre États membres au sens de cette disposition, elles appliquent également l'article [101 TFUE] à ces accords, décisions ou pratiques concertées. Lorsque les autorités de concurrence des États membres ou les juridictions nationales appliquent le droit national de la concurrence à une pratique abusive interdite par l'article [102 TFUE], elles appliquent également l'article [102 TFUE]. »

Le droit allemand

17 L'Allgemeines Eisenbahngesetz (loi générale sur les chemins de fer), tel que modifié par le Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (troisième loi portant modification de la réglementation ferroviaire),

du 27 avril 2005 (BGBl. 2005 I, p. 1138), dans sa version applicable jusqu'au 1^{er} septembre 2016 (ci-après l'« AEG »), prévoyait, à son article 14b :

« (1) L'organisme de contrôle a pour mission de surveiller le respect des dispositions de la réglementation ferroviaire régissant l'accès à l'infrastructure ferroviaire, notamment en ce qui concerne

[...]

4. les conditions d'utilisation, les principes de tarification et les montants des redevances.

(2) Cela est sans préjudice des missions et compétences des autorités de concurrence prévues par le [Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (loi contre les restrictions de concurrence)]. L'organisme de contrôle et les autorités de surveillance ferroviaire, ainsi que les autorités de concurrence et les organismes de contrôle compétents en vertu du [Telekommunikationsgesetz (loi sur les télécommunications)] et du [Energiewirtschaftsgesetz (loi sur la gestion de l'énergie)] échangent mutuellement des informations susceptibles de revêtir une importance aux fins de l'accomplissement de leurs missions respectives. Ils doivent notamment s'informer mutuellement des décisions envisagées, visant à interdire un comportement abusif ou discriminatoire de la part d'entreprises d'infrastructures ferroviaires. Ils doivent se donner mutuellement la possibilité de présenter des observations avant que la procédure soit clôturée par l'autorité compétente. »

18 L'article 14d de l'AEG disposait :

« Les entreprises publiques d'infrastructure ferroviaire doivent informer l'organisme de contrôle en ce qui concerne

[...]

6. la refonte ou modification envisagée de conditions d'utilisation du réseau ferroviaire et de conditions d'utilisation pour les installations de services, y compris des principes de tarification et des montants des redevances respectivement prévus. »

19 L'article 14e, paragraphe 1, de cette loi prévoyait :

« L'organisme de contrôle peut, après réception d'une information visée à l'article 14d, dans un délai de

[...]

4. quatre semaines, s'opposer à la refonte ou modification envisagée, visée à l'article 14d, première phrase, point 6,

pour autant que les décisions envisagées portent atteinte aux dispositions de la réglementation ferroviaire concernant l'accès à l'infrastructure ferroviaire. »

20 L'article 14f de ladite loi était libellé ainsi :

« (1) L'organisme de contrôle peut vérifier d'office

[...]

2. les dispositions concernant le montant ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure et d'autres redevances

d'une entreprise d'infrastructure ferroviaire. L'organisme de contrôle peut, avec effet pour l'avenir,

1. contraindre l'entreprise d'infrastructure ferroviaire à modifier selon ses indications les conditions visées à la première phrase, point 1, ou les systèmes de tarification visés à la première phrase, point 2, ou

2. déclarer invalides les conditions visées à la première phrase, point 1, ou les systèmes de tarification visés à la première phrase, point 2,

pour autant que ceux-ci portent atteinte aux dispositions de la réglementation ferroviaire concernant l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

(2) S'il n'est conclu aucun accord relativement à l'accès visé à l'article 14, paragraphe 6, ou à un accord-cadre visé à l'article 14a, les décisions de l'entreprise d'infrastructure ferroviaire peuvent être vérifiées par l'organisme de contrôle sur demande ou d'office. Sont habilités à présenter une demande en ce sens les titulaires d'une

autorisation d'accès dont le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire est susceptible d'être affecté. La demande doit être présentée dans le délai au cours duquel la proposition de conclusion d'accords visés à la première phrase peut être acceptée. Le contrôle peut porter notamment sur

[...]

3. le montant ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des autres redevances.

L'organisme de contrôle doit inviter les parties à fournir toutes les informations utiles dans un délai adéquat qui ne peut dépasser deux semaines. À l'expiration de ce délai, l'organisme de contrôle se prononce sur la demande dans un délai de deux mois.

(3) Si, dans le cas de figure visé au paragraphe 2, la décision d'une entreprise d'infrastructure ferroviaire porte atteinte au droit du demandeur d'accès à l'infrastructure ferroviaire,

1. l'organisme de contrôle contraint l'entreprise d'infrastructure ferroviaire à modifier la décision ou
2. l'organisme de contrôle définit les conditions contractuelles, se prononce sur la validité du contrat et déclare inopposables les contrats non conformes. »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

- 21 DB Station & Service, une filiale de Deutsche Bahn AG, qui, elle-même, est l'opérateur ferroviaire historique en Allemagne, exploite environ 5 400 stations ferroviaires dans cet État membre. Les conditions d'utilisation en sont fixées dans des contrats-cadres qu'elle conclut avec les entreprises ferroviaires. En vertu de celles-ci, le montant des redevances est déterminé en fonction d'un barème établi par DB Station & Service.
- 22 ODEG est une entreprise ferroviaire qui utilise l'infrastructure de DB Station & Service dans le cadre de son activité de transport ferroviaire de voyageurs à courte distance. Les deux entreprises ont conclu un accord-cadre à cette fin.
- 23 Le 1^{er} janvier 2005, DB Station & Service a introduit un nouveau barème de prix, dénommé SPS 05. Pour ODEG, ce barème s'est traduit par une hausse des redevances d'infrastructure, qu'elle a payées, sans toutefois en admettre le bien-fondé, n'étant pas d'accord avec leur montant.
- 24 Par décision du 10 décembre 2009, la Bundesnetzagentur (agence fédérale des réseaux, Allemagne), en tant qu'organisme de contrôle compétent, a déclaré le SPS 05 invalide, avec effet au 1^{er} mai 2010. DB Station & Service a introduit un recours contre cette décision. Par décision du 23 mars 2010, l'Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (tribunal administratif supérieur de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, Allemagne) a reconnu un effet suspensif à ce recours. Toutefois, au moment de l'adoption de la décision de renvoi par la juridiction de renvoi dans la présente affaire, ce tribunal n'avait pas encore statué sur le fond.
- 25 Par plusieurs recours introduits devant le Landgericht Berlin (tribunal régional de Berlin, Allemagne), ODEG a demandé le remboursement du montant des redevances acquittées entre le mois de novembre 2006 et le mois de décembre 2010 sur le fondement du SPS 05, dans la mesure où il dépasse le montant qui aurait été dû en vertu du barème antérieurement en vigueur, à savoir le SPS 99. Ces recours ont été accueillis pour des « motifs d'équité » sur le fondement de l'article 315 du Bürgerliches Gesetzbuch (code civil allemand) qui permet au juge de rétablir l'équilibre contractuel lorsque celui-ci est rompu. DB Station & Service a interjeté appel devant la juridiction de renvoi, le Kammergericht Berlin (tribunal régional supérieur de Berlin, Allemagne), qui a joint les différentes affaires par ordonnance du 30 novembre 2015.
- 26 La juridiction de renvoi relève que, par décision du 11 octobre 2019, la Bundesnetzagentur a rejeté comme irrecevables les recours de plusieurs entreprises ferroviaires par lesquels celles-ci avaient demandé de contrôler, a posteriori, la légalité des redevances perçues sur la base du SPS 05. Cette décision fait l'objet d'un recours qui, au moment de l'adoption de la décision de renvoi par la juridiction de renvoi dans la présente affaire, était toujours pendant devant le Verwaltungsgericht Köln (tribunal administratif de Cologne, Allemagne).
- 27 La juridiction de renvoi estime que la résolution du litige porté devant elle dépend de l'interprétation de la directive 2001/14 qui serait temporellement et matériellement applicable à celui-ci. En particulier, cette juridiction s'interroge sur l'articulation de la compétence des organismes de contrôle, visés à l'article 30 de cette directive, avec celle des juridictions civiles nationales lorsqu'elles sont appelées à appliquer l'article 102 TFUE.
- 28 Cette juridiction rappelle à cet égard que la Cour a jugé, au point 103 de l'arrêt du 9 novembre 2017, CTL Logistics (C 489/15, EU:C:2017:834), que la directive 2001/14 s'oppose à un contrôle du caractère équitable des

redevances d'infrastructure, au cas par cas, par les juridictions ordinaires, indépendamment de la surveillance exercée par l'organisme de contrôle, institué en vertu de l'article 30 de cette directive. Toutefois, il ne serait pas certain que les considérations de cet arrêt puissent également s'appliquer dans l'hypothèse où ces juridictions sont appelées à contrôler la légalité des mêmes redevances au regard de l'article 102 TFUE et du droit national de la concurrence interdisant, notamment, les abus de position dominante.

- 29 Plusieurs juridictions allemandes auraient jugé que les principes dégagés dans l'arrêt du 9 novembre 2017, CTL Logistics (C 489/15, EU:C:2017:834), s'opposent à ce qu'elles statuent sur des actions en remboursement avant que l'organisme de contrôle compétent ait adopté une décision définitive à cet égard. En revanche, dans un arrêt du 29 octobre 2019, dit « *Trassenentgelte* », le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) aurait décidé que l'application de l'article 102 TFUE par les juridictions civiles est licite et requise, sans qu'une décision définitive préalable de l'organisme de contrôle soit nécessaire.
- 30 La juridiction de renvoi considère toutefois qu'il y a de bonnes raisons de se départir de la position défendue par la juridiction civile suprême allemande.
- 31 En premier lieu, le contrôle effectué par les juridictions civiles pourrait porter atteinte à la compétence exclusive de l'organisme de contrôle, évoquée dans l'arrêt du 9 novembre 2017, CTL Logistics (C 489/15, EU:C:2017:834).
- 32 En deuxième lieu, il découlerait, certes, de la jurisprudence de la Cour, notamment de l'arrêt du 30 janvier 1974, BRT et Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (127/73, EU:C:1974:6), que les juridictions nationales sont tenues d'appliquer l'article 102 TFUE directement. Toutefois, la Cour n'aurait pas encore statué sur l'articulation de cette obligation avec les compétences de l'organisme de contrôle qui, en vertu de la directive 2001/14, est chargé de la surveillance des redevances.
- 33 En troisième lieu, bien que, au point 135 de l'arrêt du 10 juillet 2014, Telefónica et Telefónica de España/Commission (C 295/12 P, EU:C:2014:2062), la Cour ait jugé que l'application de l'article 102 TFUE par la Commission européenne n'était pas subordonnée à un examen préalable des mesures en cause par l'autorité nationale de régulation, la juridiction de renvoi estime que cette décision est justifiée par la circonstance que, contrairement à l'application de cette disposition par les juridictions civiles, l'intervention de la Commission ne présente pas de risque de pluralité de décisions, éventuellement divergentes.
- 34 En quatrième et dernier lieu, par arrêt du 1^{er} septembre 2020, dit « *Stationspreissystem II* », le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) aurait jugé que l'article 30, paragraphe 3, de la directive 2001/14 ne permet pas à l'organisme de contrôle de se prononcer sur les redevances déjà payées et encore moins d'en ordonner le remboursement. Cette juridiction en aurait déduit que le contrôle des abus au titre de l'article 102 TFUE n'interfère pas avec les compétences de l'organisme de contrôle, dès lors qu'un tel contrôle sur le fondement de cet article 102 serait limité à l'octroi des dommages et intérêts ex post, au titre de comportements adoptés par les entreprises dans le passé.
- 35 La juridiction de renvoi estime que cette analyse du droit de l'Union est erronée. D'une part, aucun élément de la directive 2001/14 ne serait susceptible d'étayer l'interprétation selon laquelle l'organisme de contrôle ne décide que pro futuro. D'autre part, l'article 102 TFUE permettrait l'adoption de décisions constatant la nullité des actes ou ordonnant la cessation d'un comportement. Du reste, même le remboursement des redevances perçues dans le passé pourrait aboutir à des distorsions de concurrence et interférer avec les objectifs de la directive 2001/14.
- 36 C'est dans ces conditions que le Kammergericht Berlin (tribunal régional supérieur de Berlin) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :
- « 1) Le fait que des juridictions civiles nationales examinent au cas par cas et indépendamment de la surveillance exercée par l'organisme de contrôle, au regard des critères prévus à l'article 102 TFUE et/ou en vertu du droit national des ententes, le montant des redevances réclamées est-il conforme à la [directive 2001/14] – notamment à ses dispositions relatives à l'indépendance de gestion de l'entreprise d'infrastructure (article 4), aux principes applicables à la fixation des redevances (articles 7 à 12) et aux tâches de l'organisme de contrôle (article 30) ?
- 2) Dans l'hypothèse où la première question appelle une réponse affirmative : un contrôle des abus par les juridictions civiles nationales au regard des critères prévus à l'article 102 TFUE et/ou en vertu du droit national des ententes est-il licite et requis également si les entreprises de transport ferroviaire ont la possibilité de faire vérifier par l'organisme de contrôle compétent le caractère adéquat de redevances ayant été payées ? Les juridictions civiles nationales sont-elles tenues d'attendre une décision à cet égard de l'organisme de contrôle et, pour autant que cette décision soit contestée judiciairement, le cas échéant, son caractère définitif ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

Observations liminaires

- 37 Il y a lieu, tout d'abord, de relever que la juridiction de renvoi a été saisie par ODEG, une entreprise ferroviaire, d'une demande de remboursement d'un prétendu trop-perçu de redevances d'infrastructure par DB Station & Service au titre de services visés à l'annexe II, point 2, de la directive 2001/14, à savoir, en l'occurrence, l'accès aux « gares de voyageurs ».
- 38 Cette demande ne porte que sur les redevances déjà payées par ODEG, à savoir entre le mois de novembre 2006 et le mois de décembre 2010. En revanche, cette entreprise ne demande pas la modification des redevances qu'elle était ou est encore tenue de payer depuis cette date.
- 39 Ensuite, par sa première question, la juridiction de renvoi s'interroge sur la possibilité pour des juridictions civiles nationales d'appliquer, d'une part, l'article 102 TFUE et, de manière concomitante, les dispositions pertinentes du droit national de la concurrence ainsi que, d'autre part, exclusivement ces dernières dispositions.
- 40 À cet égard, il y a lieu de relever que, en vertu de l'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 1/2003, lorsque les autorités de concurrence des États membres ou les juridictions nationales appliquent le droit national de la concurrence à une pratique abusive d'une entreprise ayant une position dominante sur le marché susceptible d'affecter le commerce entre les États membres, elles sont également tenues d'appliquer l'article 102 TFUE (voir, en ce sens, arrêt du 3 mai 2011, *Tele2 Polska*, C 375/09, EU:C:2011:270, point 20).
- 41 En l'occurrence, tel semble être le cas selon les informations transmises par la juridiction de renvoi dans sa demande de décision préjudicielle.
- 42 En revanche, il ne ressort aucunement de la description du litige au principal que cette juridiction a la possibilité ou l'intention d'appliquer exclusivement les dispositions du droit national de la concurrence qui interdisent le comportement unilatéral d'une entreprise. Par conséquent, cette partie de sa question a un caractère hypothétique et est irrecevable.
- 43 Enfin, il ressort de la demande de décision préjudicielle que les difficultés d'interprétation que rencontre la juridiction de renvoi concernent, en substance, l'articulation entre les compétences de l'organisme de contrôle, déterminées à l'article 30 de la directive 2001/14, et celle des juridictions nationales pour l'application de l'article 102 TFUE.
- 44 Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de considérer que, par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 30 de la directive 2001/14 doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à ce que les juridictions nationales statuent, indépendamment de la surveillance exercée par l'organisme de contrôle compétent, sur une demande de remboursement des redevances d'infrastructure fondée sur l'article 102 TFUE et, de manière concomitante, sur le droit national de la concurrence.

Les exigences découlant de l'article 102 TFUE

- 45 Il y a lieu de rappeler que l'article 102, sous a) et c), TFUE vise des pratiques abusives telles que celles consistant à imposer de façon directe ou indirecte des prix d'achat ou de vente ou d'autres conditions de transaction non équitables, et à appliquer à l'égard de partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes.
- 46 L'article 102 TFUE produit des effets directs dans les relations entre les particuliers et engendre des droits dans le chef des justiciables, que les juridictions nationales doivent sauvegarder (voir, en ce sens, arrêts du 30 janvier 1974, *BRT et Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs*, 127/73, EU:C:1974:6, point 16, ainsi que du 28 mars 2019, *Cogeco Communications*, C 637/17, EU:C:2019:263, point 38).
- 47 La pleine efficacité de l'article 102 TFUE et, en particulier, l'effet utile de l'interdiction énoncée à cet article seraient mis en cause si toute personne ne pouvait demander réparation du dommage que lui aurait causé un comportement abusif d'une entreprise dominante susceptible de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence (arrêt du 28 mars 2019, *Cogeco Communications*, C 637/17, EU:C:2019:263, point 39 et jurisprudence citée).
- 48 Ainsi, toute personne est en droit de demander réparation du préjudice subi lorsqu'il existe un lien de causalité entre ledit préjudice et un abus de position dominante interdit par l'article 102 TFUE (arrêt du 28 mars 2019, *Cogeco Communications*, C 637/17, EU:C:2019:263, point 40 et jurisprudence citée).

49 Le droit de toute personne de demander réparation d'un tel préjudice renforce, en effet, le caractère opérationnel des règles de concurrence de l'Union et il est de nature à décourager les abus de position dominante susceptibles de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence, en contribuant ainsi au maintien d'une concurrence effective dans l'Union (arrêt du 28 mars 2019, Cogeco Communications, C 637/17, EU:C:2019:263, point 41 et jurisprudence citée).

50 C'est à l'aune de ces considérations qu'il convient d'examiner la portée de l'article 30, paragraphe 2, de la directive 2001/14 et les exigences qui en découlent pour une juridiction nationale saisie d'une demande de remboursement de redevances d'infrastructure sur le fondement de l'article 102 TFUE.

La portée de l'article 30, paragraphe 2, de la directive 2001/14

51 Il y a lieu de relever, en premier lieu, qu'il ressort du considérant 46 de la directive 2001/14 que la gestion efficace et l'utilisation équitable et non discriminatoire de l'infrastructure ferroviaire exigent la mise en place d'un organisme de réglementation, chargé de surveiller l'application des règles de droit de l'Union et d'agir comme organisme de recours, nonobstant la possibilité d'un contrôle juridictionnel.

52 Conformément à l'article 30, paragraphe 1, de cette directive, les États membres sont tenus d'instituer un tel organisme, qui peut, en vertu de son article 30, paragraphe 2, être saisi par un candidat qui s'estime être « victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice » (arrêt du 9 novembre 2017, CTL Logistics, C 489/15, EU:C:2017:834, point 56).

53 Ainsi, tout d'abord, la voie de recours prévue à l'article 30, paragraphe 2, de la directive 2001/14 n'est ouverte qu'aux « candidats ». Cette dernière notion, définie à l'article 2, sous b), de celle-ci, englobe, notamment, toute entreprise ferroviaire agréée (voir, en ce sens, arrêt du 24 février 2022, ORLEN KolTrans, C 563/20, EU:C:2022:113, point 55) ainsi que d'autres personnes physiques ou morales ou entités ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités d'infrastructure.

54 Ensuite, il ressort de l'énumération qui figure à l'article 30, paragraphe 2, sous a) à f), de la directive 2001/14 que ce recours vise les décisions et les comportements des gestionnaires de l'infrastructure ou, le cas échéant, des entreprises ferroviaires, dans la mesure où ils concernent l'accès à l'infrastructure ferroviaire, y compris aux services visés à l'annexe II, point 2, de cette directive. En particulier, conformément à cet article 30, paragraphe 2, sous d) et e), peuvent être contestées les décisions relatives au système de tarification ou au niveau ou à la structure des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure qu'un candidat est ou pourrait être tenu d'acquitter.

55 Enfin, il y a lieu de rappeler que la compétence de l'organisme de contrôle pour connaître du recours prévu à cet article 30, paragraphe 2, revêt un caractère exclusif, sous réserve, le cas échéant, du contrôle ultérieur réalisé par les juridictions nationales appelées à trancher les recours dirigés contre ses décisions (voir, en ce sens, arrêt du 9 novembre 2017, CTL Logistics, C 489/15, EU:C:2017:834, point 86).

56 Les candidats sont ainsi tenus de s'adresser à cet organisme lorsqu'ils entendent obtenir réparation de tout préjudice lié aux redevances d'infrastructure fixées par un gestionnaire de l'infrastructure ou par un exploitant des services visés à l'annexe II, point 2, de la directive 2001/14.

57 En deuxième lieu, il convient de relever que la compétence exclusive de l'organisme de contrôle pour connaître de tout litige relevant de l'article 30, paragraphe 2, de la directive 2001/14 est étroitement liée aux contraintes techniques particulières au secteur ferroviaire.

58 En effet, ainsi que le législateur de l'Union l'a rappelé, notamment au considérant 40 de la directive 2001/14, l'infrastructure ferroviaire est un monopole naturel. Ses capacités limitées ne peuvent être utilisées que par un nombre déterminé d'entreprises dans le respect des créneaux qui leur ont été attribués par les gestionnaires de cette infrastructure, à savoir les organismes ou entreprises chargés notamment d'organiser l'accès à celle-ci. Ces derniers se trouvent, dès lors, par construction, dans une position dominante par rapport aux entreprises ferroviaires.

59 Dans cette perspective, ainsi qu'il ressort, notamment, de ses considérants 5 et 11, la directive 2001/14 a pour but d'assurer un accès non-discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire. Le considérant 16 de cette directive énonce, à ce dernier égard, que les systèmes de tarification et de répartition des capacités devraient permettre une concurrence équitable dans la fourniture de services ferroviaires (voir, en ce sens, arrêt du 9 novembre 2017, CTL Logistics, C 489/15, EU:C:2017:834, points 36 et 37).

60 Ainsi qu'il ressort de la jurisprudence de la Cour, la compétence exclusive attribuée aux organismes de contrôle ferroviaire se justifie par ces objectifs mêmes (voir, en ce sens, arrêt du 9 novembre 2017, CTL Logistics, C 489/15, EU:C:2017:834, point 87) et implique les pouvoirs spécifiques qui leur sont conférés par l'article 30, paragraphes 2, 3 et 5, de la directive 2001/14.

- 61 En effet, ces pouvoirs permettent aux organismes de contrôle de réaliser lesdits objectifs et de répondre aux exigences techniques de l'infrastructure ferroviaire, évoquées au point 58 du présent arrêt.
- 62 À cet égard, en ce qui concerne la directive 2012/34, qui a abrogé et remplacé la directive 2001/14, la Cour a jugé que le pouvoir de l'organisme de contrôle de surveiller l'application des règles fixées par cette directive peut être exercé d'office et n'est donc pas subordonné à l'introduction d'une plainte ou d'un recours. Elle a également précisé que la gestion efficace ainsi que l'utilisation équitable et non discriminatoire de l'infrastructure ferroviaire, qui sous-tendent cette directive, exigent la mise en place d'une autorité qui est chargée, à la fois, de surveiller, de sa propre initiative, l'application qui est faite par les acteurs du secteur ferroviaire des règles prévues par ladite directive et d'agir comme organe de recours (voir, en ce sens, arrêt du 3 mai 2022, CityRail, C 453/20, EU:C:2022:341, points 57 et 60).
- 63 Ainsi, lorsqu'un organisme de contrôle national institué en application de l'article 55 de la directive 2012/34 est saisi d'un recours, cette circonstance est sans préjudice de la compétence de ce même organisme pour prendre, au besoin d'office, des mesures appropriées afin de remédier à toute violation de la réglementation applicable (voir, en ce sens, arrêt du 3 mai 2022, CityRail, C 453/20, EU:C:2022:341, point 61).
- 64 Ces considérations s'appliquent également à la directive 2001/14 dont l'article 30 correspond, en substance, essentiellement à l'article 56 de la directive 2012/34, visé aux points 57, 60 et 61 de l'arrêt du 3 mai 2022, CityRail (C 453/20, EU:C:2022:341).
- 65 Il en découle, en particulier, que, conformément à l'article 30, paragraphes 2 et 3, de la directive 2001/14, l'organisme de contrôle est chargé, à la fois, d'agir comme organe de recours et de surveiller, de sa propre initiative, l'application qui est faite par les acteurs du secteur ferroviaire des règles prévues par cette directive. Conformément à l'article 30, paragraphe 5, de celle-ci, il est compétent pour prendre toute mesure nécessaire afin de remédier aux violations de ladite directive, le cas échéant d'office.
- 66 En outre, cette dernière disposition prévoit que les effets des décisions que l'organisme de contrôle adopte ne sont pas limités aux seules parties à un litige porté devant lui, mais s'imposent à toutes les parties concernées du secteur ferroviaire, que ce soient les entreprises de transport ou les gestionnaires d'infrastructure. De cette manière, l'organisme de contrôle est à même d'assurer l'égalité d'accès à l'infrastructure de toutes les entreprises concernées et le maintien d'une concurrence équitable dans le secteur de la fourniture de services ferroviaires (voir, en ce sens, arrêt du 9 novembre 2017, CTL Logistics, C 489/15, EU:C:2017:834, points 94 et 96).
- 67 En troisième lieu, le recours prévu à l'article 30, paragraphe 2, de la directive 2001/14, suivi, le cas échéant, d'un contrôle juridictionnel des décisions rendues par l'organisme de contrôle dans ce cadre, permet d'assurer le respect de l'article 102 TFUE interdisant l'abus de position dominante.
- 68 En effet, il découle des objectifs mêmes de la directive 2001/14, tendant à garantir un accès non discriminatoire aux infrastructures dans des conditions de concurrence équitable, ainsi que des obligations mises, de ce point de vue, à la charge des gestionnaires d'infrastructure, que les entreprises ferroviaires peuvent invoquer, devant l'organisme de contrôle, une violation de l'article 102 TFUE.
- 69 Les règles matérielles prévues par la directive 2001/14, notamment en ce qui concerne la détermination des redevances d'infrastructure, y compris les tarifs qui s'appliquent aux services visés à l'annexe II, point 2, de cette directive, contribuent à garantir les objectifs poursuivis par l'article 102 TFUE.
- 70 À ce dernier égard, la Cour a itérativement jugé qu'il appartient aux gestionnaires de l'infrastructure, qui sont tenus de déterminer et de percevoir les redevances de manière non discriminatoire, non seulement d'appliquer les conditions d'utilisation du réseau ferré de manière égale à tous les utilisateurs du réseau, mais également de veiller à ce que les redevances effectivement perçues correspondent à ces conditions (arrêt du 24 février 2022, ORLEN KolTrans, C 563/20, EU:C:2022:113, point 53 et jurisprudence citée).
- 71 En outre, ainsi qu'il ressort des articles 9, 17 et 24, de la directive 2001/14, l'application des dispositions relatives à l'accès à l'infrastructure ferroviaire est sans préjudice des règles de concurrence qui découlent directement du traité FUE, notamment de l'article 102 TFUE. Ainsi, le législateur de l'Union a entendu confirmer que les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus de respecter ces règles du droit primaire de l'Union lorsqu'ils prennent des décisions sur la répartition des capacités et sur les redevances d'infrastructure.
- 72 Ce constat vaut en particulier pour les services visés à l'annexe II, point 2, de la directive 2001/14. En effet, il découle de l'article 5, paragraphe 1, et de l'article 7, paragraphe 7, de cette directive non seulement que ces services doivent être fournis de manière non discriminatoire, mais également que, aux fins de la détermination des tarifs applicables, il doit être tenu compte de la situation de concurrence dans les chemins de fer.

73 Dans ces conditions, lorsqu'il est saisi d'un recours d'une entreprise ferroviaire, l'organisme de contrôle, auquel il appartient d'assurer le respect de leurs obligations tant par les gestionnaires de l'infrastructure que par les exploitants des services ferroviaires, est tenu d'examiner, selon les termes mêmes de l'article 30, paragraphe 2, de la directive 2001/14, les traitements inéquitables ou discriminatoires ainsi que tout autre préjudice, ce qui inclut les questions relatives tant à la tarification de l'infrastructure ou de services qu'à la concurrence.

74 Il en résulte que, saisi sur la base de l'article 30, paragraphe 2, de la directive 2001/14, l'organisme de contrôle national compétent ne saurait valablement dénier sa compétence pour connaître d'une infraction alléguée à l'article 102 TFUE au motif qu'une disposition du droit national, telle que l'article 14f de l'AEG, ne lui permettrait pas de statuer sur la légalité des redevances d'infrastructure déjà perçues.

L'articulation des recours devant l'organisme de contrôle et les juridictions nationales

75 L'article 30, paragraphe 5, deuxième alinéa, de la directive 2001/14 prévoit que les décisions prises par l'organisme de contrôle sont contraignantes pour toutes les parties concernées, mais ne comporte pas de règles quant à leur caractère éventuellement contraignant à l'égard des juridictions saisies d'une demande de remboursement d'un trop perçu de redevances d'infrastructure sur le fondement de l'article 102 TFUE.

76 Certes, au point 97 de l'arrêt du 9 novembre 2017, CTL Logistics (C 489/15, EU:C:2017:834), la Cour a jugé que la compétence des juridictions civiles pour statuer, en application de dispositions du droit civil national, sur le remboursement des redevances d'infrastructure est limitée à l'hypothèse où, conformément, aussi, à des dispositions du droit national, le caractère illicite de la redevance au regard des règles relatives à l'accès aux infrastructures ferroviaires a été préalablement constaté par l'organisme de contrôle ou par une juridiction ayant contrôlé la décision de cet organisme. En outre, il ressort des points 84 et 86 du même arrêt que confier à toute juridiction civile nationale la mission d'appliquer directement la réglementation ferroviaire qui découle de la directive 2001/14 méconnaîtrait la compétence exclusive conférée à l'organisme de contrôle par l'article 30 de cette directive.

77 Toutefois, l'affaire ayant donné lieu à cet arrêt et, partant, la demande de décision préjudicielle adressée à la Cour concernaient un litige opposant une entreprise ferroviaire à un gestionnaire de l'infrastructure au sujet d'une demande de remboursement de redevances ferroviaires fondée sur des dispositions du droit civil allemand qui permettaient, en substance, au juge civil de procéder à une appréciation ex æquo et bono du montant de ces redevances. En revanche, en l'occurrence, afin de statuer sur la demande de remboursement de redevances d'infrastructure introduite par ODEG, la juridiction de renvoi est amenée à appliquer non pas le droit civil allemand, mais une disposition du droit primaire de l'Union, à savoir l'article 102 TFUE et, de manière concomitante, les dispositions correspondantes du droit national de la concurrence.

78 En outre, si le contrôle des redevances d'infrastructure au regard des dispositions du droit civil d'un État membre qui sont étrangères aux règles prévues par la directive 2001/14 est, par sa nature même, incompatible avec les exigences techniques du secteur du transport ferroviaire, avec les objectifs de cette directive et avec les missions de l'organisme de contrôle, rappelés aux points 58 à 60 du présent arrêt, tel ne saurait être le cas d'une contestation de leur montant sur la base de l'article 102 TFUE, ainsi qu'il découle, notamment, des points 71 à 73 du présent arrêt.

79 Partant, afin de préserver la pleine efficacité de l'article 102 TFUE et, en particulier, afin de garantir aux candidats une protection efficace contre les conséquences préjudiciables d'une violation du droit de la concurrence, la compétence exclusive conférée à l'organisme de contrôle par l'article 30 de la directive 2001/14 ne saurait empêcher les juridictions nationales compétentes de connaître des demandes de remboursement d'un prétendu trop perçu de redevances d'infrastructure fondées sur l'article 102 TFUE.

80 Toutefois, cette dernière disposition ne s'oppose nullement, compte tenu des impératifs de gestion cohérente du réseau ferré rappelés notamment aux points 57 à 66 du présent arrêt, à ce que soit préservée, sous réserve des considérations qui suivent, la compétence exclusive de l'organisme de contrôle pour connaître de tous les aspects des litiges portés devant lui en application de l'article 30, paragraphe 2, de la directive 2001/14.

81 Ainsi, lorsqu'une entreprise ferroviaire entend obtenir, sur le fondement de l'article 102 TFUE, le remboursement d'un prétendu trop perçu de redevances d'infrastructure, elle doit, préalablement à toute saisine des juridictions nationales compétentes, saisir l'organisme de contrôle national de la question de leur légalité.

82 Par ailleurs, la Cour a déjà jugé qu'une obligation réglementaire peut être pertinente pour apprécier un comportement abusif, au sens de l'article 102 TFUE, de la part d'une entreprise dominante soumise à une réglementation sectorielle (voir, en ce sens, arrêts du 14 octobre 2010, Deutsche Telekom/Commission, C 280/08 P, EU:C:2010:603, point 224, et du 25 mars 2021, Deutsche Telekom/Commission, C 152/19 P, EU:C:2021:238, point 57).

- 83 Ainsi, afin de répondre aux exigences techniques liées au fonctionnement du secteur ferroviaire et de préserver l'effet utile des règles d'accès aux infrastructures, tout en assurant le respect de l'article 102 TFUE et sa pleine efficacité, les juridictions nationales saisies d'une demande de remboursement d'un trop perçu de redevances d'infrastructure ont l'obligation de coopérer loyalement avec les organismes de contrôle nationaux. Il en résulte que, même si ces juridictions ne sont pas liées par les décisions desdits organismes, elles sont tenues de les prendre en considération et de motiver leurs propres décisions au regard des appréciations de fait comme de droit que les mêmes organismes ont portées sur le litige qui leur a été soumis et, en particulier, sur l'application au cas d'espèce de la réglementation sectorielle pertinente.
- 84 Il convient, à cet égard, de souligner que les exigences relatives à la saisine préalable de l'organisme de contrôle national et à la coopération loyale entre celui-ci et les juridictions nationales, indiquées aux points 81 et 83 du présent arrêt, permettent d'éviter, à la différence de la situation en cause dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt du 8 juillet 2021, *Koleje Mazowieckie* (C 120/20, EU:C:2021:553), et que la Cour a relevé au point 54 de cet arrêt, de remettre en cause la mission de l'organisme de contrôle et, par là même, l'effet utile de l'article 30 de la directive 2001/14 lorsque les juridictions nationales sont saisies d'une demande sur le fondement de l'article 102 TFUE.
- 85 Afin d'assurer la pleine efficacité de cette dernière disposition, les juridictions nationales saisies, sur ce fondement, d'une demande de remboursement d'un prétendu trop perçu de redevances d'infrastructure ne sont pas tenues d'attendre l'issue des procédures juridictionnelles engagées contre les décisions de l'organisme de contrôle compétent.
- 86 Les mêmes considérations valent dans l'hypothèse où une juridiction nationale est appelée, conformément à l'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 1/2003, à appliquer, de manière concomitante, l'article 102 TFUE et les dispositions correspondantes du droit national de la concurrence.
- 87 En outre, s'agissant de l'affaire au principal, il y a lieu de rappeler que, par ses décisions mentionnées aux points 24 et 26 du présent arrêt, la Bundesnetzagentur s'est bornée à constater l'illégalité du tarif d'accès à l'infrastructure en cause au principal avec effet pour l'avenir seulement. Toutefois, ainsi qu'il découle du point 74 du présent arrêt, saisi sur la base de l'article 30, paragraphe 2, de la directive 2001/14, cet organisme ne saurait valablement dénier sa compétence pour statuer sur la légalité des redevances d'infrastructure perçues dans le passé.
- 88 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la première question que l'article 30 de la directive 2001/14 doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à ce que les juridictions nationales appliquent l'article 102 TFUE et, de manière concomitante, le droit de la concurrence national, afin de connaître d'une demande de remboursement des redevances d'infrastructure, à condition, toutefois, que l'organisme de contrôle compétent ait statué, au préalable, sur le caractère licite des redevances en cause. Dans ce cadre, un devoir de coopération loyale incombe à ces juridictions qui sont tenues de tenir compte des décisions rendues par cet organisme en tant qu'élément d'appréciation et de motiver leurs propres décisions au regard de l'ensemble des pièces des dossiers qui leur ont été soumis.

Sur la seconde question

- 89 Eu égard à la réponse donnée à la première question, il n'y a pas lieu de répondre à la seconde question.

Sur les dépens

- 90 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 :

L'article 30 de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 février 2001, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire, telle que modifiée par la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 octobre 2007,

doit être interprété en ce sens que :

il ne s'oppose pas à ce que les juridictions nationales appliquent l'article 102 TFUE et, de manière concomitante, le droit de la concurrence national, afin de connaître d'une demande de remboursement des redevances d'infrastructure, à condition, toutefois, que l'organisme de contrôle compétent ait statué, au

préalable, sur le caractère licite des redevances en cause. Dans ce cadre, un devoir de coopération loyale incombe à ces juridictions qui sont tenues de tenir compte des décisions rendues par cet organisme en tant qu'élément d'appréciation et de motiver leurs propres décisions au regard de l'ensemble des pièces des dossiers qui leur ont été soumis.

Signatures

* Langue de procédure : l'allemand.