

Affaire C-144/20

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

27 mars 2020

Jurisdiction de renvoi :

Administratīvā rajona tiesa (tribunal administratif de district, Lettonie)

Date de la décision de renvoi :

26 mars 2020

Parties requérantes :

AS « LatRailNet »

VAS « Latvijas dzelzceļš »

Partie défenderesse :

Valsts dzelzceļa administrācija (administration nationale des chemins de fer)

[OMISSIS]

ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA (tribunal administratif de district, Lettonie)

RĪGAS TIESU NAMS (section de Riga)

DÉCISION

[OMISSIS] du 26 mars 2020

Administratīvā rajona tiesa (tribunal administratif de district)

[OMISSIS]

[composition de la juridiction de renvoi]

[OMISSIS] [informations sur les représentants des parties]

ayant examiné [OMISSIS] le litige dans le cadre d'une procédure administrative engagée à la suite d'un recours en annulation formé par la société anonyme « LatRailNet » contre la décision de la Valsts dzelzceļa administrācija (administration nationale des chemins de fer, Lettonie) du 27 juin 2018 [OMISSIS] et à la suite d'un recours en annulation formé par la société anonyme de droit public « Latvijas dzelzceļš » contre la décision de la Valsts dzelzceļa administrācija (administration nationale des chemins de fer) du 7 novembre 2018 [OMISSIS],

a constaté ce qui suit

Rappel des faits

- 1 Le 30 juin 2017, la requérante, AS « LatRailNet » (chargée d'exercer les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire), a approuvé les règles [OMISSIS] relatives au « système de tarification » (ci-après le « système de tarification »). La section II de l'annexe 3 du système de tarification, [Or. 2] intitulée « Critères quantitatifs pour la fixation des majorations pour des segments de marché concernés », énonce, en son point 3, que, pour le segment de marché « sab pak pas » [services fournis aux voyageurs en vertu d'un contrat de service public], la valeur du critère $S_s = 1$, tandis que la valeur du critère S_s applicable aux autres segments du marché est déterminée sur la base d'une évaluation d'expert.
- 2 Le 27 juin 2018, l'administration nationale des chemins de fer, qui est l'organisme de contrôle dans le secteur ferroviaire, a adopté une décision [OMISSIS] (ci-après la « décision attaquée »), en vertu de laquelle la requérante était tenue de mettre le système de tarification en conformité avec l'article 11.¹, paragraphes 1 et 7, du Dzelzceļa likums (loi sur les chemins de fer) au plus tard le 24 août 2018, en vue d'établir les critères d'évaluation des majorations applicables au segment de marché des services de transport de passagers fournis en vertu d'un contrat de service public, à l'exclusion des dépenses prévues par le budget de l'État ou les budgets des collectivités locales que les transporteurs de passagers ne sont pas en mesure de couvrir par les propres recettes de transport.

La décision attaquée indique que, selon les règles relatives au système de tarification, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant celle-ci et les installations de service (ci-après les « redevances d'utilisation de l'infrastructure ») sont égales à la somme des coûts directs et de la majoration pour un segment de marché spécifique. Pour sa part, le montant de la majoration pour un segment de marché donné est calculé selon la formule contenue dans le système de tarification, où le critère pertinent pour déterminer le montant de la majoration est le coefficient de pondération du marché mcb_s , qui caractérise le niveau de majoration autorisé dans une situation de marché pour un segment de marché particulier, dont le montant est établi comme la valeur maximale des critères d'évaluation C_s , V_s et S_s . Par conséquent, si mcb_s est égal à 0, la majoration n'est pas appliquée au segment de marché spécifique, mais si mcb_s est égal à 1, une majoration maximale est

appliquée audit segment de marché. Conformément à la section II de l'annexe 3 du système de tarification, intitulée « Critères quantitatifs pour la fixation des majorations pour des segments de marché concernés », la valeur des critères C_s et V_s est de 0 pour tous les segments, mais la valeur de S_s pour le segment de marché du transport de passagers est fixée à 1. La valeur maximale des critères d'évaluation C_s , V_s et S_s pour le segment de marché du transport de passagers étant de 1, on peut conclure que la valeur du coefficient de pondération du marché mcb_s sera également fixée à 1. Ainsi, le système de tarification prévoit l'application automatique d'un montant maximal de la majoration au segment de marché du transport de passagers, sans imposer l'évaluation de la situation du marché du segment concerné.

Dans la mesure où, conformément aux exigences de la loi sur les chemins de fer et de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen (ci-après la « directive 2012/34 »), les majorations ne s'appliquent que dans les cas où la situation du marché le permet, et conformément à la règle selon laquelle les redevances d'utilisation de l'infrastructure ne doivent pas empêcher l'utilisation des infrastructures ferroviaires publiques pour des segments de marché susceptibles de couvrir au moins les coûts directs, l'administration a conclu que l'application de la majoration et la détermination de son montant devaient au préalable faire l'objet d'une évaluation de la compétitivité et de la rentabilité du segment du marché concerné.

Étant donné que le système de tarification devrait inclure des critères d'évaluation de la compétitivité et de la rentabilité du segment de marché du transport de passagers, mais qu'il ne le fait pas, et que, au lieu de cela, une procédure a été mise en place pour la détermination de cette majoration qui se traduit, dans tous les cas, par une majoration maximale applicable à ce segment de marché, [Or. 3] l'administration nationale des chemins de fer a conclu que le système de tarification n'était pas conforme à l'article 11.¹, paragraphes 1 et 7, de la loi sur les chemins de fer.

La fonction visée à l'article 31, paragraphe 1, point 9, de la loi sur les chemins de fer, dans l'exercice de laquelle l'administration nationale des chemins de fer a constaté l'incompatibilité du système de tarification avec l'article 11.¹, paragraphes 1 et 7, de cette même loi, comprend également l'obligation pour l'administration d'adopter une décision visant à remédier à cette situation, bien que l'administration dispose d'une marge d'appréciation quant au contenu de la décision administrative.

- 3 Le 26 juillet 2018, la requérante, AS « LatRailNet », a saisi l'Administratīvā rajona tiesa (tribunal administratif de district) d'un recours tendant à l'annulation de la décision attaquée.

La requête et son appendice indiquent que l'élaboration et l'approbation du système de tarification conformément à l'article 11.¹, paragraphe 1, de la loi sur

les chemins de fer sont de la compétence de la requérante. En agissant comme elle l'a fait, l'administration nationale des chemins de fer a agi ultra vires, c'est-à-dire en outrepassant manifestement ses pouvoirs, dès lors que, par la décision attaquée, elle a en substance obligé la requérante à modifier le système de tarification en imposant le contenu précis à inclure dans ledit système. En outre, l'article 13.¹, paragraphe 1, point 4, de la loi sur les chemins de fer énonce que les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire publique ne peuvent pas être exercées par les autorités publiques chargées de l'exercice des fonctions de régulation dans le secteur du transport ferroviaire.

AS « Pasažieru vilciens » s'est vu octroyer le droit exclusif de fournir des services publics de transport sur les lignes ferroviaires d'intérêt local d'un réseau de transport régional jusqu'au 30 juin 2031. Il n'y a donc pas de concurrence en termes de fourniture des services de transport public par chemin de fer. Compte tenu de ce qui précède, la fonction d'assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires (article 31, paragraphe 1, point 9, de la loi sur les chemins de fer) ne saurait être exercée par l'administration nationale des chemins de fer, le segment de marché – fourniture des services de transport public par chemin de fer – n'étant pas ouvert à la concurrence. En l'absence de concurrence dans le secteur de la fourniture des services de transport public par chemin de fer, il est impossible pour la requérante de se conformer aux exigences de l'administration visant à évaluer la compétitivité et la rentabilité du segment du marché concerné avant d'appliquer la majoration et d'en déterminer le montant.

- 4 Par décision de l'Administratīvā rajona tiesa (tribunal administratif de district) du 13 novembre 2018, VAS « Latvijas dzelzceļš » (gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire) a été invitée à intervenir dans l'affaire en tant que tiers.

VAS « Latvijas dzelzceļš » considère que, en adoptant la décision attaquée, l'administration nationale des chemins de fer a agi en dehors de sa compétence, car, conformément à l'article 31, paragraphe 1, point 9, de la loi sur les chemins de fer, l'administration est compétente uniquement pour vérifier le caractère non discriminatoire des systèmes de tarification et non pour adopter la décision attaquée, qui a une incidence sur un élément du système de tarification qui n'implique aucune discrimination éventuelle. L'administration nationale des chemins de fer, en violation de son obligation de veiller au respect des exigences d'indépendance de la requérante qui lui est imposée par l'article 13.¹, paragraphe 6, de la loi sur les chemins de fer, a porté atteinte à son indépendance.

En ce qui concerne le segment de marché des services de transport de passagers, VAS « Latvijas dzelzceļš » estime qu'il est possible de fixer une valeur maximale pour le critère S₁, car AS « Pasažieru [Or. 4] vilciens », seul représentant du segment de marché du transport de passagers qui verse la redevance d'utilisation de l'infrastructure à VAS « Latvijas dzelzceļš », était également protégée contre tout préjudice susceptible de résulter de la détermination d'une telle redevance.

- 5 Le 21 août 2018, la requérante, AS « LatRailNet », ayant accepté des modifications [OMISSIS] du système de tarification, a apporté les modifications pertinentes à ce dernier en donnant à la première phrase du point 3, section II de l'annexe 3 des règles la teneur suivante : « La valeur du critère S_S est établie, pour tous les segments du marché, sur la base d'une évaluation d'expert ».
- 6 Le 20 septembre 2018, VAS « Latvijas dzelzceļš » a déposé une plainte contre les modifications du système de tarification auprès de l'administration nationale des chemins de fer.

Après avoir examiné la plainte déposée par VAS « Latvijas dzelzceļš », l'administration nationale des chemins de fer a adopté, le 7 novembre 2018, une décision [OMISSIS] indiquant que ladite société n'avait pas le droit subjectif de demander l'adoption d'un acte administratif visant à annuler la décision de la requérante portant modification du système de tarification.

Le 5 décembre 2018, VAS « Latvijas dzelzceļš » a formé un recours en annulation contre la décision de l'administration nationale des chemins de fer du 7 novembre [2018].

Par décision de [OMISSIS] l'Administratīvā rajona tiesa (tribunal administratif de district) du 5 février 2019, les deux affaires administratives ont été jointes.

Le 19 février 2020, VAS « Latvijas dzelzceļš » a demandé à cette juridiction de saisir la Cour de justice d'une demande de décision préjudicielle. Elle lui demande de clarifier si l'article 56, paragraphe 2, de la directive 2012/34 doit être compris comme conférant à l'organisme de contrôle le pouvoir d'adopter, de sa propre initiative, une décision exigeant d'une entreprise exerçant les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'apporter certaines modifications aux règles de calcul des redevances d'utilisation de l'infrastructure qui n'impliquent aucune discrimination à l'égard des candidats. De même, VAS « Latvijas dzelzceļš » cherche à savoir si l'obligation des États membres, prévue à l'article 32, paragraphe 1, de la directive 2012/34, de garantir une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire, lors de la fixation des majorations des redevances d'utilisation de l'infrastructure, s'applique également à la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure pour des segments de marché sans concurrence.

Droit applicable

Dispositions du droit de l'Union

- 7 Directive 2012/34, considérant 19, article 7, article 32, paragraphe 1, article 56, paragraphe 2, et [OMISSIS] règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 23 octobre 2007, relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil (ci-après le « règlement n° 1370/2007 »), article 2, sous f). **[Or. 5]**

Dispositions de droit letton

- 8 L'article premier, point 23, de la loi sur les chemins de fer (disponible sur : <https://likumi.lv/doc.php?id=47774>) est libellé comme suit :

« les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure : l'adoption des décisions concernant la répartition de capacités, la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels, et l'adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances.

L'article 11, paragraphe 1, de la loi sur les chemins de fer prévoit que, en ce qui concerne l'ensemble des prestations minimales et l'accès à l'infrastructure reliant celle-ci et les installations de service, le système de tarification, après consultation des candidats et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire publique, est élaboré et approuvé par la personne chargée d'exercer les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire publique et est soumis audit gestionnaire pour être inclus dans un document de référence du réseau. Sauf en cas d'arrangements particuliers en application de l'article 11.¹, paragraphe 10, de la loi sur les chemins de fer, la personne chargée d'exercer les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire publique veille à ce que le système de tarification concerné soit fondé sur les mêmes principes dans l'ensemble de son réseau et s'assure que ce système est appliqué de telle manière que les différents transporteurs effectuant des prestations de service de nature équivalente sur une partie similaire du marché soient soumis à des redevances équivalentes et non discriminatoires.

L'article 11, paragraphe 2, de la loi sur les chemins de fer énonce que les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales visées à l'article 12.¹, paragraphe 1, de la loi sur les chemins de fer et pour l'accès à l'infrastructure reliant celle-ci et les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, sous réserve de ce que prévoient les paragraphes 3 et 4 de cette disposition et l'article 11.¹ de cette même loi.

L'article 11.¹, paragraphe 1, de la loi sur les chemins de fer énonce que, afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire publique, et si le marché s'y prête, la personne chargée d'exercer les fonctions essentielles dudit gestionnaire applique des majorations de la redevance perçue pour l'ensemble des prestations minimales visées à l'article 12.¹, paragraphe 1, de cette même loi et pour l'accès à l'infrastructure reliant celle-ci et les installations de service.

L'article 11.¹, paragraphe 2, point 1, de la loi sur les chemins de fer dispose que, avant la perception des majorations, la personne chargée d'exercer les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire publique évalue leur

importance au moins pour les segments de marché suivants et sélectionne les plus importants d'entre eux : 1) services de transport de passages et services de fret.

L'article 11.¹, paragraphe 7, de la loi sur les chemins de fer prévoit que [la personne chargée d'exercer les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire publique] perçoit les majorations sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale du [marché] ferroviaire et en respectant les gains de productivité réalisés par les transporteurs. Le niveau des redevances n'exclut pas l'utilisation des infrastructures ferroviaires publiques par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter les coûts directs, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

L'article 31, paragraphe 1, point 9, de la loi sur les chemins de fer énonce que l'administration nationale des chemins de fer exerce les fonctions suivantes : **[Or. 6]**

9) assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, en particulier sur le marché des services de transport de passagers à grande vitesse, et des activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire publique, de la personne chargée d'exercer les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et de l'exploitant des installations de service dans les matières visées au [paragraphe 1], point 8, sous a), à j), sans préjudice des compétences de l'autorité chargée de faire respecter le droit de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires. Elle contrôle, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats, les éléments visés [au paragraphe 1], point 8, sous a), à j), et vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire publique, à la personne chargée d'exercer les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire publique ou à l'exploitant des installations de service des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

Motifs donnant lieu à des doutes quant à l'interprétation du droit de l'Union

- 9 Par la décision attaquée, l'administration nationale des chemins de fer, en tant qu'organisme de contrôle, a imposé à la personne chargée d'exercer les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de modifier le critère de calcul des majorations, contenu dans le système de tarification, pour le segment de marché des services de transport de passagers fournis en vertu d'un contrat de service public. L'organisme de contrôle fonde l'adoption de ladite décision sur l'article 31, paragraphe 1, point 9, de la loi sur les chemins de fer, qui prévoit que l'organisme de contrôle est chargé des fonctions suivantes : assurer le suivi de la situation de la concurrence sur le marché des services ferroviaires et contrôler, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats, les éléments visés [au paragraphe 1], point 8, sous a), à j).

L'article 56 de la directive 2012/36 définit les « fonctions de l'organisme de contrôle » et énonce, en son paragraphe 2, que 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 s'ensuit que l'organisme de contrôle n'agit de sa propre initiative qu'en vue de prévenir toute discrimination à l'encontre des candidats.

- 10 La jurisprudence de la Cour reconnaît le pouvoir discrétionnaire dont dispose le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (en l'occurrence, la personne chargée d'exercer les fonctions essentielles) quant au contenu des systèmes de tarification ; toutefois, les fonctions de l'organisme de contrôle se limitent au contrôle du caractère non discriminatoire de ces systèmes (arrêts du 28 février 2013, *Commission/Espagne*, C-483/10, EU:C:2013:114, point 44 ; du 28 février 2013, *Commission/Allemagne*, C-556/10, EU:C:2013:116, point 82 ; du 9 novembre 2017, *CTL Logistics*, C-489/15, EU:C:2017:834, point 85).
- 11 Les articles 4 et 7 de la directive 2012/34 établissent l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et de ses fonctions essentielles. **[Or. 7]**

En vertu d'une jurisprudence de la Cour, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est compétent pour la fixation et le recouvrement des redevances (arrêt du 11 juillet 2013, *Commission/République tchèque*, C-545/10, EU:C:2013:509, point 34). La Cour a également relevé au sujet du pouvoir discrétionnaire du gestionnaire de l'infrastructure que celui-ci doit disposer d'une certaine marge de manœuvre lui permettant d'adopter à tout le moins des décisions comportant des choix et des appréciations relatives aux facteurs ou aux paramètres sur la base desquels est effectué le calcul (arrêts du 28 février 2013, *Commission/Espagne*, C-483/10, EU:C:2013:114, point 44 ; du 28 février 2013, *Commission/Allemagne*, C-556/10, EU:C:2013:116, point 82).

Selon VAS « *Latvijas dzelzceļš* », la marge de manœuvre que la Cour reconnaît à la personne chargée d'exercer les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ne peut être exercée qu'en limitant les fonctions de l'organisme de contrôle à l'appréciation de l'existence d'une éventuelle discrimination. S'il en était autrement, l'extension des compétences de l'organisme de contrôle conduirait à fusionner ces deux fonctions et à lui conférer le pouvoir d'influencer (en fait, de déterminer) le contenu des systèmes de tarification. Ainsi, la marge d'appréciation dont dispose la personne chargée d'exercer les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire deviendrait purement formelle, ce qui priverait cette personne de l'indépendance que lui reconnaît la Cour.

- 12 Le segment de marché pour lequel la décision attaquée a imposé une obligation de modifier le système de tarification est celui des services de transport de passagers fournis en vertu d'un contrat de service public, lesquels, en Lettonie, sont assurés

par AS « Pasažieru vilciens ». Cette société est le seul opérateur sur le segment de marché du service de transport de passagers fourni en vertu d'un contrat de service public en l'absence de toute concurrence.

L'article 32 de la directive 2012/34, qui établit des exceptions aux principes de tarification, énonce, en son paragraphe 1, qu'un État membre peut, afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et si le marché s'y prête, percevoir des majorations sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire. En ce qui concerne le niveau des majorations, l'article 32, paragraphe 1, de la directive 2012/34 prévoit que l'application des majorations pour des segments de marché spécifiques doit être évaluée compte tenu notamment des effets de ces majorations sur le segment de marché des services de transport de passagers fournis en vertu d'un contrat de service public. Par conséquent, les dispositions de la directive 2012/34 énoncent que, pour déterminer le niveau des majorations pour un segment de marché [des services] de transport de passagers fournis en vertu d'un contrat de service public, il doit être tenu compte, notamment, de la compétitivité de ce segment.

Le considérant 19 de la directive 2012/34 fait référence au règlement n° 1370/2007 et prévoit que des droits exclusifs peuvent être conférés dans le cadre de la fourniture de ces services en vertu de ce dernier règlement, ce qui exclut toute forme de concurrence. Toutefois, pour ce segment de marché, la directive 2012/34 n'établit aucune exception à l'évaluation de la compétitivité du segment de marché. **[Or. 8]**

- 13 Compte tenu des conclusions précitées de la Cour, la juridiction [de renvoi] estime qu'une analyse *prima facie* du cadre réglementaire indique que l'organisme de contrôle ne peut agir de sa propre initiative que pour prévenir toute discrimination à l'égard des candidats, et que, lorsqu'il détermine le montant des majorations pour le segment du marché des services de transport de voyageurs fournis en vertu d'un contrat de service public, il doit notamment examiner la compétitivité de ce segment.

Dans la mesure où elle a des doutes quant à l'interprétation de l'article 32, paragraphe 1, et de l'article 56, paragraphe 2, de la directive 2012/34, la juridiction [de renvoi] considère qu'il y a lieu de saisir la Cour à titre préjudiciel. Il convient de suspendre la procédure dans la présente affaire jusqu'à ce que la Cour statue sur la demande de décision préjudicielle.

Sur le fondement de l'article 267 TFUE [OMISSIS] [règles de procédure nationales], l'Administratīvā rajona tiesa (tribunal administratif de district, Lettonie)

décide

de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

1) L'article 56, paragraphe 2, de la directive 2012/34 doit-il être interprété en ce sens qu'il confère à l'organisme de contrôle le pouvoir d'adopter, de sa propre initiative, une décision imposant à l'entreprise exerçant les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire visées à l'article 7, paragraphe 1, de la directive 2012/34 d'apporter certaines modifications aux règles (système) de tarification de l'infrastructure qui n'impliquent aucune discrimination à l'égard des candidats ?

2) En cas de réponse affirmative à la première question, l'organisme de contrôle est-il habilité, par une telle décision, à fixer les conditions que ces modifications doivent prévoir, notamment en imposant une obligation d'exclure des critères de fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure les dépenses prévues par le budget de l'État ou les budgets des collectivités locales que les transporteurs de passagers ne sont pas en mesure de couvrir par leurs recettes de transport ?

3) L'article 32, paragraphe 1, de la directive 2012/34 doit-il être interprété en ce sens que l'obligation qu'impose ce paragraphe aux États membres de garantir une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire, lors de la détermination des majorations applicables aux redevances d'utilisation de l'infrastructure, concerne également la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure pour les segments de marché sans concurrence, au motif notamment que, dans le segment de marché concerné, le transport n'est assuré que par une seule entreprise ferroviaire qui s'est vu accorder le droit exclusif prévu à l'article 2, sous f), du règlement n° 1370/2007 pour opérer sur ce segment de marché ?

de suspendre la procédure jusqu'à ce que la Cour ait statué.

[OMISSIS] [Signatures]