



Selon l'avocat général, M. Jääskinen, cinq États membres ont manqué à leurs obligations découlant des directives sur le transport ferroviaire

Il propose à la Cour de déclarer que la Pologne, la République tchèque, la France, la Slovaquie et le Luxembourg ont violé le droit de l'Union en la matière

En raison de la libéralisation du secteur ferroviaire dans l'Union européenne, les États membres sont tenus d'assurer aux entreprises de ce secteur un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferroviaire. Dans ce contexte, l'exercice de certaines « fonctions essentielles » ne peut plus être assuré par les entreprises ferroviaires historiques des États membres, mais doit être confié à des gestionnaires indépendants. Ces fonctions comprennent notamment la délivrance aux entreprises ferroviaires de licences qui leur donnent accès au réseau ferroviaire, la répartition des capacités infrastructurelles et la détermination de la redevance devant être acquittée par les entreprises de transport pour l'utilisation du réseau.

Les présentes affaires s'inscrivent dans une série de recours en manquement¹ introduits par la Commission à l'encontre de plusieurs États membres pour le non-respect de leurs obligations découlant des directives régissant le fonctionnement du secteur ferroviaire dont l'objet principal est d'assurer l'accès équitable et non discriminatoire des entreprises ferroviaires au réseau ferroviaire². En l'espèce, la Cour de justice doit examiner les recours dirigés contre la Pologne, la République tchèque, la France, la Slovaquie et le Luxembourg³.

C-512/10 Commission/Pologne

Selon la Commission, la Pologne n'a pas introduit un régime d'incitations, propre à encourager le gestionnaire à diminuer les coûts et les redevances d'utilisation de l'infrastructure ou le niveau des redevances d'accès. À cet égard, l'avocat général, M. Niilo Jääskinen, considère que le mécanisme incitatif prévu par le droit polonais, définissant le lien causal entre les objectifs économiques à atteindre par le gestionnaire de l'infrastructure et les mesures prises par le ministre des transports en matière de financement des frais de rénovation et d'entretien de l'infrastructure ferroviaire n'y est pas défini.

Le droit de l'Union prévoit que les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et l'accès aux infrastructures de services par le réseau sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. La Commission soutient que la notion de ce coût renvoie à celle du « coût marginal ». Cette dernière correspond uniquement, de l'avis de la Commission, aux coûts engendrés par les mouvements effectifs de trains, et non aux coûts fixes qui couvrent, outre

¹ Il s'agit des affaires [C-473/10](#), Commission/Hongrie ; [C-483/10](#), Commission/Espagne ; [C-512/10](#), Commission/Pologne ; [C-528/10](#), Commission/Grèce ; [C-545/10](#), Commission/République tchèque ; [C-555/10](#), Commission/Autriche ; [C-556/10](#), Commission/Allemagne ; [C-557/10](#), Commission/Portugal ; [C-625/10](#), Commission/France ; [C-627/10](#), Commission/Slovaquie ; [C-369/11](#), Commission/Italie et [C-412/11](#), Commission/Luxembourg.

² Directive 91/440/CEE, du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires (JO L 237, p. 25), telle que modifiée par la directive 2001/12/CE, et 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 L 75, p. 29), telle que modifiée par les directives 2004/49/CE et 2007/58/CE.

³ Les conclusions dans les affaires concernant la Hongrie, l'Espagne, l'Autriche, l'Allemagne et le Portugal ont été présentées le 6 septembre 2012 (voir aussi [CP n° 109/12](#)).

les coûts liés à l'exploitation ferroviaire, les frais généraux du fonctionnement de l'infrastructure devant être supportés même en l'absence de mouvements de trains.

L'avocat général considère, que la réglementation polonaise, en ce qui concerne la détermination de la redevance perçue pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès par le réseau aux infrastructures, conduit à la prise en compte de coûts qui ne sauraient manifestement être considérés comme étant directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire.

Par contre, M. Jääskinen considère que le recours de la Commission doit être rejeté en ce qui concerne les griefs tirés du manque d'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure et de l'absence alléguée des mesures propres à assurer en temps utile l'équilibre financier dudit gestionnaire.

C-545/10 Commission/République tchèque

La Commission soutient qu'en fixant le montant maximal des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, la République tchèque a enfreint le droit de l'Union. L'avocat général souligne que, bien que les États membres soient compétents pour définir le cadre normatif de la tarification, ils doivent toutefois confier au gestionnaire de l'infrastructure la tâche consistant à déterminer la redevance qui doit être payée pour l'utilisation du réseau ferroviaire. Par conséquent, l'avocat général considère que la République tchèque ne s'est pas conformée à la directive 2001/14.

Ensuite, M. Jääskinen propose à la Cour d'accueillir le grief de la Commission tiré de l'absence de mesures encourageant les gestionnaires à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'accès. En revanche, il propose de rejeter celui tiré du fait que les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et l'accès aux infrastructures de services par le réseau ne sont pas égales aux coûts directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire.

L'avocat général propose à la Cour de constater que la République tchèque a manqué à ses obligations en n'instaurant pas de système d'amélioration des performances de nature à inciter les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.

La Commission fait valoir qu'en vertu du droit tchèque, l'organe de recours contre les décisions de l'organisme de contrôle, à savoir l'Office des chemins de fer, serait le ministère des Transports. Selon elle, un tel recours administratif préalable est contraire à la directive 2001/14, dès lors que cette dernière ne permet pas un contrôle administratif des décisions de l'organisme de contrôle. À cet égard, l'avocat général souligne que la directive citée repose sur l'idée selon laquelle une décision administrative prise par l'organisme de contrôle est exclusivement soumise à un contrôle juridictionnel, et non à un contrôle administratif préalable, quand bien même cette possibilité ne serait pas expressément exclue. Par conséquent, en introduisant un contrôle administratif des décisions de l'organisme de contrôle par voie de recours devant le ministère des Transports, la République tchèque a enfreint le droit de l'Union.

C-625/10 Commission/France, C-627/10 Commission/Slovénie et C-412/11 Commission/Luxembourg

La directive 91/440 prévoit qu'une entité prestataire de services de transport ferroviaire ne peut être chargée des fonctions essentielles. De telles fonctions consistent, en particulier, à attribuer des sillons et à répartir les capacités de l'infrastructure. La Commission reproche à la France, à la Slovénie et au Luxembourg d'avoir enfreint l'exigence d'indépendance d'une entité prestataire de services de transport ferroviaire.

En ce qui concerne la France, l'avocat général considère que le fait qu'un service de l'opérateur historique, la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), la Direction des Circulations Ferroviaires (DCF), agisse pour le compte du Réseau ferré de France (RFF), lequel garde l'entière

compétence pour arrêter le plan des horaires et l'attribution des sillons individuels, n'est pas suffisant pour valider le système français. Ainsi, ce système ne remplit pas la condition d'indépendance juridique. De même, en ce qui concerne la Slovénie, l'avocat général constate que le fait que les Chemins de fer slovènes agissent pour le compte de l'Agence pour le transport ferroviaire, laquelle garde l'entière compétence pour arrêter le plan des horaires et l'attribution des sillons individuels, ne suffit à assurer la conformité de ce système aux exigences du droit de l'Union. S'agissant du recours à l'encontre du Luxembourg, l'avocat général relève qu'en cas de perturbation du trafic, l'horaire normal fixé par l'Administration des Chemins de Fer (ACF) ne peut plus être respecté étant donné que les temps fixés dans l'horaire sont déjà dépassés et qu'une réallocation des horaires, opérée par l'entreprise ferroviaire des Chemins de fer luxembourgeois (CFL), pour les opérateurs qui attendent leur tour devient nécessaire.

Ensuite, l'avocat général analyse le grief de la Commission portant sur la tarification de l'accès à l'infrastructure ferroviaire. Il observe à cet égard que la France et la Slovénie n'ont pas mis en œuvre de système d'amélioration des performances des entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infrastructure répondant aux exigences du droit de l'Union. Par ailleurs, M. Jääskinen considère que la Slovénie n'a pas prévu de mesures destinées à encourager les gestionnaires de l'infrastructure à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'accès.

RAPPEL: Les conclusions de l'avocat général ne lient pas la Cour de justice. La mission des avocats généraux consiste à proposer à la Cour, en toute indépendance, une solution juridique dans l'affaire dont ils sont chargés. Les juges de la Cour commencent, à présent, à délibérer dans cette affaire. L'arrêt sera rendu à une date ultérieure.

RAPPEL: Un recours en manquement, dirigé contre un État membre qui a manqué à ses obligations découlant du droit de l'Union, peut être formé par la Commission ou par un autre État membre. Si le manquement est constaté par la Cour de justice, l'État membre concerné doit se conformer à l'arrêt dans les meilleurs délais. Lorsque la Commission estime que l'État membre ne s'est pas conformé à l'arrêt, elle peut introduire un nouveau recours demandant des sanctions pécuniaires. Toutefois, en cas de non communication des mesures de transposition d'une directive à la Commission, sur sa proposition, des sanctions peuvent être infligées par la Cour de justice, au stade du premier arrêt.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le texte intégral des conclusions ([C-512/10](#), [C-545/10](#), [C-625/10](#), [C-627/10](#) et [C-412/11](#)) est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse: Marie-Christine Lecerf ☎ (+352) 4303 3205