



Prensa e Información

Tribunal de Justicia de la Unión Europea  
**COMUNICADO DE PRENSA nº 20/13**

Luxemburgo, 28 de febrero de 2013

Sentencias en los asuntos C-473/10, C-483/10, C-555/10 y C-556/10  
Comisión / Hungría, España, Austria y Alemania

## **Hungría y España han incumplido sus obligaciones derivadas del Derecho de la Unión en materia de transporte ferroviario**

*En cambio, las legislaciones austriaca y alemana en esa materia son conformes con el Derecho de la Unión*

Debido a la liberalización del sector ferroviario en la Unión Europea, los Estados miembros están obligados a garantizar a las empresas del sector un acceso equitativo y no discriminatorio a la red ferroviaria. En ese contexto, el ejercicio de las funciones consideradas esenciales ya no puede corresponder a las empresas ferroviarias históricas de los Estados miembros, sino que debe atribuirse a administradores independientes. Esas funciones comprenden en sustancia la concesión de licencias a empresas ferroviarias que les den acceso a la red ferroviaria, la adjudicación de franjas horarias y la determinación del canon que deben pagar las empresas de transporte por la utilización de la red.

Los presentes asuntos forman parte de un grupo de recursos por incumplimiento <sup>1</sup> interpuestos por la Comisión contra varios Estados miembros por el incumplimiento de sus obligaciones derivadas de las Directivas <sup>2</sup> que regulan el funcionamiento del sector ferroviario. En este caso el Tribunal de Justicia examina los recursos contra Hungría, España, Austria y Alemania.

### C-473/10 Comisión / Hungría

En el contexto de la asignación de franjas horarias, la Comisión reprocha a Hungría haber atribuido la gestión del tráfico a las dos empresas ferroviarias históricas, a saber MÁV y GySEV, y no a un organismo independiente.

En su sentencia dictada hoy, el Tribunal de Justicia observa que la función esencial de la adjudicación de franjas horarias comprende actividades de naturaleza administrativa que tienen por objeto en sustancia la programación, la fijación del horario de servicio y la asignación de franjas individuales específicas. En cambio, la gestión del tráfico comprende actividades que forman parte de la administración de infraestructuras, y no consiste en la adopción de decisiones sobre la asignación de franjas horarias, sino en la puesta en práctica o la ejecución de esas decisiones. Por tanto, **la gestión del tráfico no puede considerarse como una función esencial y por ello se puede encomendar a empresas ferroviarias, como en Hungría.** De igual modo, aunque la determinación del canon que deben pagar las empresas de transporte por la utilización de la red constituye una función esencial, la recaudación del canon y su facturación pueden encargarse a los operadores históricos.

<sup>1</sup> Se trata de los asuntos [C-473/10](#) Comisión/Hungría; [C-483/10](#) Comisión/España; [C-512/10](#) Comisión/Polonia; [C-528/10](#) Comisión/Grecia; [C-545/10](#) Comisión/República Checa; [C-555/10](#) Comisión/Austria; [C-556/10](#) Comisión/Alemania; [C-557/10](#) Comisión/Portugal; [C-625/10](#) Comisión/Francia; [C-627/10](#) Comisión/Eslovenia; [C-369/11](#) Comisión/Italia y [C-412/11](#) Comisión/Luxemburgo.

<sup>2</sup> Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (DO L 237, p. 25), según su modificación por la Directiva 2001/12, y Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización (DO L 75, p. 29), según su modificación por las Directivas 2004/49/CE y 2007/58/CE.

En cambio, el Tribunal de Justicia estima que Hungría ha incumplido las obligaciones derivadas de la Directiva 2001/14 al no haber definido las condiciones que garanticen el equilibrio financiero de los administradores de infraestructuras ni haber adoptado medidas que incentiven la reducción de los costes y de los cánones ligados a la explotación y a la utilización de la infraestructura. El Tribunal de Justicia concluye también que Hungría ha infringido la misma Directiva al no haber garantizado que los cánones percibidos por los administradores de la infraestructura sean equivalentes al coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario.

#### C-483/10 Comisión / España

En relación con este recurso el Tribunal de Justicia recuerda en primer lugar que, aunque los Estados miembros sean competentes para definir el marco normativo de tarificación, deben no obstante respetar la independencia de gestión del administrador de infraestructuras y atribuir a este último la función de determinar el **canon que se debe pagar por el uso de la red ferroviaria**. El Tribunal de Justicia juzga al respecto que, al reservar al Estado la competencia para determinar ese canon, España no se ha ajustado a la Directiva 2001/14.

Además, el Tribunal de Justicia destaca que los Estados miembros están obligados a establecer dentro del sistema de tarificación un **régimen de incentivos para reducir al mínimo las perturbaciones y mejorar el funcionamiento de la red ferroviaria**. Pues bien, aunque la legislación española prevé la posibilidad de tener en cuenta consideraciones referidas a la mejora del funcionamiento de la red y al desarrollo de ésta, ello no basta sin embargo para cumplir la exigencia de establecer efectivamente un sistema de incentivos.

El Tribunal de Justicia juzga también que la legislación española, que atribuye a las autoridades públicas, en caso de coincidencia de solicitudes para una misma franja horaria o si la red está congestionada, la facultad de establecer prioridades de adjudicación para los distintos tipos de servicios dentro de cada línea, tomando en especial consideración los servicios de transporte de mercancías, es contraria a la Directiva 2001/14. En efecto, ésta prevé expresamente que los Estados miembros deben establecer reglas específicas de adjudicación de capacidad y que sólo el administrador de infraestructuras puede dar preferencia a servicios específicos en ciertos casos.

Finalmente, el Tribunal de Justicia observa que la legislación española, al establecer el criterio de la utilización efectiva de la red como **criterio de adjudicación de la capacidad de infraestructura** en caso de coincidencia de solicitudes para una misma franja horaria o cuando la red esté congestionada, es contraria a la Directiva 2001/14, ya que la consideración de la utilización efectiva de la red no se subordina a la conclusión de un acuerdo marco. En efecto, en virtud de la Directiva 2001/14, la duración máxima de la utilización de una franja horaria será de un solo período de vigencia del horario de servicio, salvo que el administrador de infraestructuras y la empresa ferroviaria hayan concluido un acuerdo marco conforme a la Directiva 2001/14. Además, el Tribunal de Justicia estima que ese criterio de adjudicación es discriminatorio ya que conduce a mantener las ventajas de los usuarios tradicionales y a cerrar el acceso a las franjas más atractivas para los nuevos operadores.

#### C-555/10 Comisión / Austria y C-556/10 Comisión / Alemania

**El Tribunal de Justicia desestima en su totalidad los recursos interpuestos por la Comisión contra Austria y Alemania.**

La Comisión alegaba que las Directivas no permiten a los Estados miembros integrar al administrador independiente en una sociedad holding que comprenda también a empresas de transporte ferroviario, salvo que se prevean medidas complementarias para garantizar la independencia de la administración. Pues bien, según la Comisión, Austria y Alemania no adoptaron esas medidas cuando esos dos Estados integraron a su administrador de infraestructuras, respectivamente ÖBB-Infrastruktur y Deutsche Bahn Netz, en una sociedad holding.

El Tribunal de Justicia desestima sin embargo esa alegación. Recuerda que, para poder asumir las funciones de tarificación y de adjudicación, ÖBB Infrastruktur y Deutsche Bahn Netz deben ser independientes de su respectiva sociedad holding en los aspectos legal, organizativo y de toma de decisiones. Consta que esas dos sociedades disponen de personalidad jurídica distinta y de órganos y de recursos propios diferentes de los de su respectiva sociedad holding. Por otra parte, el Tribunal de Justicia observa que las medidas adicionales invocadas por la Comisión no se mencionan en las referidas Directivas, por lo que no puede exigirse su adopción a los Estados miembros.

El Tribunal de Justicia desestima también la argumentación por la Comisión de que Alemania ha incumplido sus obligaciones en materia de tarificación y de establecimiento de un mecanismo para la reducción de los costes de la puesta a disposición de infraestructura y la reducción de la cuantía de los cánones de acceso.

---

**NOTA:** El recurso por incumplimiento, dirigido contra un Estado miembro que ha incumplido sus obligaciones derivadas del Derecho de la Unión, puede ser interpuesto por la Comisión o por otro Estado miembro. Si el Tribunal de Justicia declara que existe incumplimiento, el Estado miembro de que se trate debe ajustarse a lo dispuesto en la sentencia con la mayor brevedad posible. Si la Comisión considera que el Estado miembro ha incumplido la sentencia, puede interponer un nuevo recurso solicitando que se le impongan sanciones pecuniarias. No obstante, en caso de que no se hayan comunicado a la Comisión las medidas tomadas para la adaptación del Derecho interno a una directiva, el Tribunal de Justicia, a propuesta de la Comisión, podrá imponer sanciones en la primera sentencia.

---

*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia*

*El texto íntegro de las sentencias ([C-473/10](#), [C-483/10](#), [C-555/10](#) y [C-556/10](#)) se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento*

*Contactos con la prensa: Amaranta Amador Bernal ☎ (+352) 4303 3667*

*Las imágenes del pronunciamiento de la sentencia se encuentran disponibles en «[Europe by Satellite](#)» ☐ ☎ (+32) 2 2964106*