Cour de justice de l'Union européenne
COMMUNIQUE DE PRESSE n° 20/13
Luxembourg, le 28 février 2013

Presse et Information

Arrêts dans les affaires C-473/10, C-483/10, C-555/10 et C-556/10
Commission / Hongrie, Espagne, Autriche et Allemagne

La Hongrie et l'Espagne ont manqué à leurs obligations découlant du droit de l'Union dans le domaine du transport ferroviaire

En revanche, les législations autrichienne et allemande en la matière sont conformes au droit de l'Union

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 fonctions considérées comme 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, en substance, la délivrance de licences aux entreprises ferroviaires leur donnant accès au réseau ferroviaire, l'allocation des sillons 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 manquement[1] 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[2]. En l'espèce, la Cour de justice doit examiner les recours dirigés contre la Hongrie, l'Espagne, l'Autriche et l'Allemagne.

C-473/10 Commission / Hongrie

Dans le cadre de l'allocation des sillons, la Commission reproche à la Hongrie d'avoir confié la gestion du trafic aux deux entreprises ferroviaires historiques, à savoir à la MÁV et à la GySEV, et non à un organisme indépendant.

Dans son arrêt rendu ce jour, la Cour constate que la fonction essentielle de l'allocation des sillons comprend des activités de nature administrative concernant en substance la programmation, l'établissement de l'horaire de service et l'attribution de sillons individuels *ad hoc*. En revanche, la gestion du trafic comprend des activités qui relèvent de la gestion de l'infrastructure et consiste non pas à adopter des décisions relatives à l'allocation de sillons, mais à mettre en œuvre ou exécuter de telles décisions. Par conséquent, **la gestion du trafic ne saurait être considérée comme une fonction essentielle et peut donc être confiée, comme en Hongrie, à des entreprises ferroviaires.** De même, si la détermination de la redevance devant être acquittée par les entreprises de transport pour l'utilisation du réseau constitue une fonction essentielle, le simple recouvrement de la redevance et sa facturation peuvent être confiés aux opérateurs historiques.

En revanche, la Cour relève que la Hongrie a manqué à ses obligations découlant de la directive 2001/14 dans la mesure où elle n'a pas défini les conditions garantissant l'équilibre financier des

[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/Slovénie ; 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.

gestionnaires de l'infrastructure, ni adopté les mesures d'incitation visant à réduire les coûts et les redevances liés à l'exploitation et à l'utilisation de l'infrastructure. De même, la Cour conclut que la Hongrie a violé ladite directive, en n'ayant pas garanti que les redevances perçues par les gestionnaires de l'infrastructure soient égales aux coûts se rattachant directement à l'exploitation du service ferroviaire.

C-483/10 Commission / Espagne

S'agissant de ce recours, la Cour rappelle tout d'abord que, bien que les États membres soient compétents pour définir le cadre normatif de la tarification, ils doivent toutefois respecter l'indépendance de gestion du gestionnaire de l'infrastructure et lui confier la tâche consistant à déterminer la redevance devant être payée pour l'utilisation du réseau ferroviaire. À cet égard, la Cour juge que, en réservant à l'État le droit de déterminer cette redevance, l'Espagne ne s'est pas conformée à la directive 2001/14.

Ensuite, la Cour souligne que les États membres sont tenus de mettre en place, dans le système de tarification, un système d'amélioration des performances permettant de réduire au minimum les défaillances et d'améliorer les performances du réseau ferroviaire. Or, si la législation espagnole prévoit la possibilité de tenir compte de considérations relatives à l'amélioration des performances du réseau et à son développement, elle ne suffit pas pour autant à satisfaire l'exigence de mettre effectivement en place un système d'amélioration des performances.

La Cour juge également que la législation espagnole, qui confère aux autorités publiques, en cas de chevauchement des demandes pour un même sillon horaire ou de saturation du réseau, le droit de fixer des priorités de répartition pour les différents types de services sur chaque ligne, en tenant compte en particulier des services de fret, est contraire à la directive 2001/14. En effet, celle-ci prévoit expressément que les États membres doivent établir des règles spécifiques de répartition de capacités et que seul le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans certains cas, accorder la priorité à certains services.

Enfin, la Cour constate que la législation espagnole, en retenant le critère de l'utilisation effective du réseau en tant que critère de répartition des capacités de l'infrastructure en cas de chevauchement des demandes pour un même sillon horaire ou de saturation du réseau, est contraire à la directive 2001/14 dans la mesure où la prise en compte de l'utilisation effective du réseau n'est pas subordonnée à la conclusion d'un accord-cadre. En effet, en vertu de la directive 2001/14, la durée maximale d'utilisation des sillons correspond à une seule période de l'horaire de service, sauf si un accord-cadre a été conclu entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire, conformément à la directive. En outre, la Cour juge qu'un tel critère de répartition est discriminatoire dans la mesure où il conduit au maintien des avantages pour les utilisateurs habituels et au blocage de l'accès aux sillons les plus attractifs pour les nouveaux entrants.

C-555/10 Commission / Autriche et C-556/10 Commission / Allemagne

La Cour rejette dans leur intégralité les recours introduits par la Commission à l'encontre de l'Autriche et de l'Allemagne.

La Commission a fait valoir que les directives ne permettaient pas aux États membres d'intégrer le gestionnaire indépendant dans le cadre d'une société holding détenant également des entreprises ferroviaires, sauf si des mesures supplémentaires étaient prévues pour garantir l'indépendance de la gestion. Or, selon la Commission, l'Autriche et l'Allemagne n'auraient pas adopté de telles mesures lorsque ces deux États ont intégré leur gestionnaire d'infrastructure – respectivement ÖBB-Infrastruktur et Deutsche Bahn Netz – dans une société holding.

La Cour rejette cependant ce grief. Elle rappelle que, pour pouvoir assumer les fonctions de tarification et de répartition, ÖBB-Infrastruktur et Deutsche Bahn Netz doivent être indépendants de leur société holding respective sur les plans juridique, organisationnel et décisionnel. Il s'avère que ces deux sociétés disposent d'une personnalité juridique distincte et d'organes ainsi que de ressources propres différents de ceux de leur société holding respective. Par ailleurs, la Cour

constate que les mesures supplémentaires invoquées par la Commission ne sont pas mentionnées dans les directives citées, de sorte que leur adoption ne peut être exigée des États membres.

La Cour rejette également l'argumentation de la Commission selon laquelle l'Allemagne aurait manqué à ses obligations en matière de tarification et de mise en place d'un mécanisme visant à limiter les coûts liés au service d'infrastructure et à réduire le niveau des redevances d'accès.

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 arrêts (C-473/10, C-483/10, C-555/10 et C-556/10) est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

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

Des images du prononcé des arrêts sont disponibles sur "Europe by Satellite" ☎ (+32) 2 2964106