



Stampa e Informazione

Corte di giustizia dell'Unione europea

COMUNICATO STAMPA n. 20/13

Lussemburgo, 28 febbraio 2013

Sentenze nelle cause C-473/10, C-483/10, C-555/10 e C-556/10
Commissione / Ungheria, Spagna, Austria e Germania

L'Ungheria e la Spagna sono venute meno agli obblighi derivanti dal diritto dell'Unione nel settore del trasporto ferroviario

La normativa austriaca e la normativa tedesca sono invece conformi al diritto dell'Unione

In seguito alla liberalizzazione del settore ferroviario nell'Unione europea, gli Stati membri sono tenuti a garantire alle imprese di tale settore un accesso equo e non discriminatorio alla rete ferroviaria. L'esercizio di funzioni considerate essenziali non può più essere assicurato dalle imprese ferroviarie storiche degli Stati membri, ma deve essere affidato a gestori indipendenti. Tali funzioni comprendono, in sostanza, il rilascio di licenze alle imprese ferroviarie che conferiscono l'accesso alla rete ferroviaria, l'assegnazione delle linee ferroviarie e la determinazione dei diritti che devono essere versati dalle imprese di trasporto per l'utilizzo dell'infrastruttura.

Le presenti cause si inseriscono in una serie di ricorsi per inadempimento¹ proposti dalla Commissione nei confronti di vari Stati membri per l'inosservanza degli obblighi derivanti dalle direttive sul funzionamento del settore ferroviario². La Corte di giustizia esaminare in queste cause i ricorsi diretti contro l'Ungheria, la Spagna, l'Austria e la Germania.

C-473/10 Commissione/Ungheria

Nell'ambito dell'assegnazione delle linee ferroviarie, la Commissione addebita all'Ungheria di aver affidato la gestione del traffico alle due imprese ferroviarie storiche (MÁV e GySEV) e non ad un organismo indipendente.

Nella sua sentenza odierna, la Corte constata che la funzione essenziale dell'assegnazione delle linee ferroviarie comprende attività di natura amministrativa riguardanti sostanzialmente la programmazione, la determinazione dell'orario di servizio e l'assegnazione di singole linee ferroviarie ad hoc. Invece, la gestione del traffico comprende attività che rientrano nella gestione dell'infrastruttura e consiste non già nell'adozione di decisioni relative all'assegnazione di linee ferroviarie, ma nell'attuazione o nell'esecuzione di tali decisioni. Di conseguenza, **la gestione del traffico non può essere considerata come una funzione essenziale e può quindi essere affidata, come avviene in Ungheria, a imprese ferroviarie**. Parimenti, mentre la determinazione del diritto che deve essere versato dalle imprese di trasporto per l'utilizzo della rete costituisce una funzione essenziale, la semplice riscossione del diritto e la sua fatturazione possono essere affidate agli operatori storici.

La Corte rileva invece che l'Ungheria è venuta meno agli obblighi ad essa derivanti dalla direttiva 2001/14 in quanto non ha definito le condizioni che garantiscono l'equilibrio finanziario dei gestori dell'infrastruttura, né ha adottato gli incentivi per ridurre i costi e i diritti legati all'esercizio e

¹Si tratta delle cause [C-473/10](#), Commissione/Ungheria; [C-483/10](#), Commissione/Spagna; [C-512/10](#), Commissione/Polonia; [C-528/10](#), Commissione/Grecia; [C-545/10](#), Commissione/Repubblica ceca; [C-555/10](#), Commissione/Austria; [C-556/10](#), Commissione/Germania; [C-557/10](#), Commissione/Portogallo; [C-625/10](#), Commissione/Francia; [C-627/10](#), Commissione/Slovenia; [C-369/11](#), Commissione/Italia; e [C-412/11](#), Commissione/Lussemburgo.

² Direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 237, pag. 25) come modificata dalla direttiva 2001/12 e la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (GU L 75, pag. 29), come modificata dalle direttive 2004/49/CE e 2007/58/CE.

all'utilizzo dell'infrastruttura. Parimenti, la Corte conclude che l'Ungheria ha violato la direttiva, non avendo garantito che i diritti riscossi dai gestori dell'infrastruttura siano pari ai costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario.

C-483/10 Commissione/Spagna

La Corte ricorda innanzitutto che sebbene gli Stati membri siano competenti ad istituire un quadro normativo per l'imposizione dei diritti, essi devono tuttavia rispettare l'indipendenza di gestione del gestore dell'infrastruttura e affidare al medesimo il compito di determinare i diritti dovuti per l'utilizzo della rete ferroviaria. A tal proposito, la Corte dichiara che riservando allo Stato il diritto di determinare questi diritti, la Spagna non si è conformata alla direttiva 2001/14.

La Corte sottolinea poi che gli Stati membri sono tenuti ad includere nel sistema di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura un sistema di miglioramento delle prestazioni, che consenta di ridurre al minimo le perturbazioni e di migliorare le prestazioni della rete ferroviaria. Ora, anche se la normativa spagnola prevede la possibilità di tener conto di considerazioni relative al miglioramento delle prestazioni della rete e allo sviluppo della medesima, essa non basta tuttavia a istituire effettivamente un sistema che permetta il miglioramento delle prestazioni.

La Corte afferma anche che la normativa spagnola, che conferisce agli enti pubblici, in caso di accavallamento delle domande di un medesimo segmento orario o di saturazione della rete, il diritto di fissare priorità di ripartizione in relazione ai diversi tipi di servizi su ciascuna linea, tenendo conto, in particolare, dei servizi di trasporto merci, è contraria alla direttiva 2001/14. Questa prevede infatti espressamente che devono stabilire regole specifiche di ripartizione di capacità gli Stati membri stessi e che solo il gestore dell'infrastruttura può, in taluni casi, accordare la priorità a determinati servizi.

Infine, la Corte constata che la normativa spagnola, adottando il criterio dell'utilizzazione effettiva della rete come criterio di ripartizione delle capacità dell'infrastruttura in caso di accavallamento delle domande di un medesimo segmento orario o di saturazione della rete, è contraria alla direttiva 2001/14, in quanto la considerazione dell'utilizzazione effettiva della rete non è subordinata alla conclusione di un accordo quadro. Infatti, in virtù della direttiva 2001/14, la durata massima di utilizzo delle linee ferroviarie non può superare la vigenza di un orario di servizio, a meno che non sia stato concluso un accordo quadro tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, conformemente alla direttiva. Inoltre, la Corte afferma che un tale criterio di ripartizione è discriminatorio poiché porta a mantenere i vantaggi per gli utenti abituali e al blocco dell'accesso alle fasce orarie più attraenti per i nuovi entranti.

C-555/10 Commissione/Austria e C-556/10 Commissione/Germania

La Corte respinge integralmente i ricorsi proposti dalla Commissione nei confronti dell'Austria e della Germania

La Commissione ha fatto valere che le direttive non consentivano agli Stati membri di integrare il gestore indipendente nel quadro di una holding che deteneva anche imprese ferroviarie, a meno che non fossero previste misure supplementari per garantire l'indipendenza della gestione. Ora, a parere della Commissione, l'Austria e la Germania, nell'integrare in una holding i loro gestori di infrastruttura (rispettivamente ÖBB-Infrastruktur e Deutsche Bahn Netz), non hanno adottato tali misure.

La Corte respinge tale censura. Essa ricorda che, per poter assumere le funzioni di imposizione dei diritti di utilizzo e di ripartizione, l'ÖBB-Infrastruktur e la Deutsche Bahn Netz devono essere indipendenti dalla loro holding rispettiva sul piano giuridico, organizzativo e decisionale. Risulta che tali due società dispongono di una personalità giuridica distinta, di organi nonché di risorse proprie diversi da quelli della loro holding rispettiva. Peraltro, la Corte constata che le misure supplementari fatte valere dalla Commissione non sono menzionate nelle direttive citate, per cui la loro adozione non può essere imposta agli Stati membri.

La Corte respinge anche l'argomento della Commissione secondo cui la Germania sarebbe venuta meno ai suoi obblighi in materia di imposizione dei diritti di utilizzo e di istituzione di un meccanismo diretto a limitare i costi legati al servizio di infrastruttura o il livello dei diritti d'accesso.

IMPORTANTE: La Commissione o un altro Stato membro possono proporre un ricorso per inadempimento diretto contro uno Stato membro che è venuto meno ai propri obblighi derivanti dal diritto dell'Unione. Qualora la Corte di giustizia accerti l'inadempimento, lo Stato membro interessato deve conformarsi alla sentenza senza indugio.

La Commissione, qualora ritenga che lo Stato membro non si sia conformato alla sentenza, può proporre un altro ricorso chiedendo sanzioni pecuniarie. Tuttavia, in caso di mancata comunicazione delle misure di attuazione di una direttiva alla Commissione, su domanda di quest'ultima, la Corte di giustizia può infliggere sanzioni pecuniarie, al momento della prima sentenza.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.

Il [testo integrale](#) della sentenza è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia

Contatto stampa: Estella Cigna Angelidis ☎ (+352) 4303 2582

Immagini della pronuncia della sentenza sono disponibili su «[Europe by Satellite](#)» ☐ ☎ (+32) 2 2964106