



Prensa e Información

Tribunal de Justicia de la Unión Europea
COMUNICADO DE PRENSA nº 49/13

Luxemburgo, 18 de abril de 2013

Sentencia en el asunto C-625/10
Comisión / Francia

Francia ha incumplido sus obligaciones derivadas del Derecho de la Unión en materia de transporte ferroviario

La Comisión presentó el 29 de diciembre de 2010 ante el Tribunal de Justicia un recurso por incumplimiento en el que imputaba a Francia haber incumplido algunas de sus obligaciones derivadas del Derecho de la Unión en materia de transporte ferroviario. Este asunto forma parte de una serie de recursos similares¹ interpuestos por la Comisión contra varios Estados miembros por la inobservancia de sus obligaciones derivadas de las Directivas sobre la materia.

La Comisión reprocha en primer lugar a Francia no haber previsto la separación de las entidades que explotan servicios ferroviarios (en este caso, la Société nationale des chemins de fer français, «SNCF») de las encargadas de la administración de la infraestructura (Réseau ferré de France, «RFF»), en especial en lo que se refiere al ejercicio de funciones consideradas esenciales, entre ellas la asignación de franjas horarias (Directiva 91/440/CEE).² Pues bien la SNCF, a través de la Direction des Circulations Ferroviaires («DCF»), que en ese momento no era independiente de la SNCF, seguía estando encargada de la asignación de franjas. La Comisión alegaba en segundo lugar que la normativa francesa no transpone plenamente las exigencias de establecer un sistema de incentivos para la mejora de resultados al nivel de la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria. Además, estima que la legislación francesa no prevé suficientes medidas incentivadoras para reducir los costes de puesta a disposición de la infraestructura y la cuantía de los cánones de acceso (Directiva 2001/14/CE).³

Francia considera que actualmente ha completado la transposición de la Directiva 91/440 sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios al adoptar una nueva normativa en 2011. No obstante, en su sentencia dictada hoy el Tribunal de Justicia recuerda que la existencia de un incumplimiento debe ser determinada en función de la situación del Estado miembro afectado tal como ésta se presentaba al final del plazo fijado en el dictamen motivado dirigido por la Comisión a Francia dentro del procedimiento precontencioso, es decir el 9 de diciembre de 2009, y los cambios en la normativa francesa posteriores a esa fecha no se pueden tener en cuenta al examinar el fundamento del presente recurso.

Sobre el fondo, el Tribunal de Justicia constata que en esa fecha la normativa francesa no respetaba el criterio de la independencia de la función de asignación de franjas horarias.

¹ 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, véase también el [CP nº 20/13](#).

² 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/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001 (DO L 75, p. 1). Las funciones esenciales se enumeran en el anexo II de esta Directiva.

³ 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, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (DO L 75, p. 29), según su modificación por la Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 (DO L 315, p. 44).

En ese aspecto el Tribunal de Justicia recuerda que la Directiva 91/440 inició la liberalización del transporte ferroviario tratando de garantizar un acceso equitativo y no discriminatorio de las empresas ferroviarias a la infraestructura ferroviaria. Para garantizar ese acceso la Directiva 91/440 dispuso que los Estados miembros debían adoptar las medidas necesarias para garantizar que las «funciones esenciales» se encomendaran a entidades o empresas que no presten a su vez servicios de transporte ferroviario, y ello de forma demostrable, con independencia de las estructuras de organización. Se considera función esencial según la Directiva 91/440 la adopción de decisiones relacionadas con la adjudicación de franjas, incluidas tanto la definición y la evaluación de disponibilidad como la asignación de franjas para trenes concretos.

Por tanto, no se puede encargar a una empresa ferroviaria la realización de estudios técnicos de ejecución necesarios para la tramitación de las solicitudes de franjas, efectuada de forma previa a la toma de decisiones y para la adjudicación de franjas de último minuto, ya que esos estudios forman parte de la definición y la evaluación de la disponibilidad de franjas y la adjudicación de franjas de último minuto constituye una asignación de franjas para trenes concretos en el sentido de la Directiva 91/440. Por tanto, conforme a la Directiva 2001/14⁴ esas funciones deben atribuirse a un organismo independiente en los aspectos legal, organizativo y de toma de decisiones. Ahora bien, la DCF, aun estando bajo la supervisión de la RFF, no tiene una personalidad jurídica diferente de la de la SNCF, en la que está integrada, lo que no discute Francia. Por consiguiente, **toda vez que no se cumple el criterio de independencia jurídica**, no ha lugar a examinar los criterios de independencia organizativa y decisoria, puesto que esos tres criterios deben concurrir acumulativamente.

El Tribunal de Justicia juzga también que la normativa francesa no comprende un sistema de incentivos conforme a la Directiva 2001/14.

De la Directiva citada se deduce que los Estados miembros deben incluir en los sistemas de tarificación de la infraestructura un sistema de incentivos destinado a inducir a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras a mejorar el funcionamiento de la red ferroviaria. Los Estados miembros deben poner en práctica medidas incentivadoras, para lo que conservan la libertad de elección de las medidas concretas siempre que las mismas constituyan un conjunto coherente y transparente que pueda ser calificado como «sistema de incentivos».

Se pone de manifiesto que la declaración sobre la red ferroviaria francesa que contiene toda la información necesaria para el ejercicio de los derechos de acceso a esa red en 2011 y 2012 sólo prevé una tarificación específica aplicable al canon de reserva de las franjas de transporte de mercancías cuya longitud total sea superior a 300 km y cuya velocidad sea superior a 70 km/h. Ese régimen no constituye un conjunto coherente y transparente que pueda ser calificado como sistema efectivo de incentivos en el sentido de la Directiva citada.

De igual modo, las condiciones generales de la RFF contienen ciertamente disposiciones sobre la indemnización del administrador de la infraestructura en caso de falta de utilización de una franja por causa imputable a la empresa ferroviaria, y para la indemnización de ésta a raíz de la supresión de franjas imputable al administrador. Sin embargo, estas disposiciones no constituyen un sistema de incentivos en el sentido de la Directiva, ya que sólo contienen cláusulas de responsabilidad en caso de daños, y sólo prevén las consecuencias indemnizatorias en caso de supresión de franjas por la RFF.

Por último, el establecimiento con carácter experimental de un mecanismo específico de mejora del funcionamiento previsto en el contrato sobre resultados sólo está a cargo de la RFF. Por tanto, ese contrato sobre resultados no constituye un sistema que incentive no sólo al administrador de la infraestructura sino también a las empresas ferroviarias. Además, las disposiciones del contrato sobre resultados se limitan a la red de transporte de mercancías, mientras que la Directiva prevé que los principios básicos del sistema de incentivos se aplicarán en la totalidad de la red.

⁴ Artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14, antes citada.

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 la sentencia 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*