



## **La República Checa y Eslovenia han incumplido sus obligaciones que derivan del Derecho de la Unión en el sector del transporte ferroviario**

*Por el contrario, el Tribunal de Justicia desestima el recurso de la Comisión contra Luxemburgo*

Los presentes asuntos forman parte de una serie de recursos por incumplimiento <sup>1</sup> interpuestos por la Comisión contra distintos Estados miembros por el incumplimiento de sus obligaciones que se desprenden de las Directivas que regulan el funcionamiento del sector ferroviario. <sup>2</sup> En los presentes asuntos, el Tribunal de Justicia debe examinar los recursos dirigidos contra la República Checa, Eslovenia y Luxemburgo.

### C-545/10 Comisión / República Checa

El Tribunal de Justicia recuerda en primer lugar que, para garantizar la independencia de gestión del administrador de infraestructuras, éste debe disponer, en el marco de la tarificación tal como la definen los Estados miembros, de un margen de actuación para determinar la cuantía de los cánones de modo que le permita usarlos como instrumentos de gestión.

Pues bien, el establecimiento, mediante decisión anual del Ministerio de Hacienda, de una tarifa máxima aplicable a la utilización de la infraestructura ferroviaria restringe el margen de actuación del administrador de infraestructuras en un modo incompatible con los objetivos de la Directiva 2001/14. De conformidad con ésta, el administrador de infraestructuras debe efectivamente estar en condiciones de fijar o mantener cánones más elevados basados en el coste a largo plazo de determinados proyectos de inversión. El Tribunal de Justicia deduce de ello que el primer motivo de la Comisión está fundado.

Por lo que respecta, en segundo lugar, al motivo de la Comisión basado en la falta de medidas que incentiven al administrador de infraestructuras a reducir los costes de puesta a disposición de la infraestructura y la cuantía de los cánones de acceso, el Tribunal de Justicia examina la financiación estatal del administrador de infraestructuras invocada por la República Checa.

Si bien dicha financiación puede tener como efecto que se reduzcan los costes de puesta a disposición de la infraestructura y la cuantía de los cánones de acceso, no tiene, en sí misma, efecto de incentivo respecto del administrador, en la medida en que dicha financiación no implica ningún compromiso por parte de éste. En consecuencia, el Tribunal de Justicia considera que el segundo motivo está también fundado.

<sup>1</sup> Se trata de los asuntos [C-473/10](#), Comisión/Hungría; [C-483/10](#), Comisión/España; [C-555/10](#), Comisión/Austria; [C-556/10](#), Comisión/Alemania (sentencia del Tribunal de Justicia de 28 de febrero de 2013, véase [CP nº 20/13](#)); [C-512/10](#), Comisión/Polonia; [C-528/10](#), Comisión/Grecia; [C-545/10](#), Comisión/República Checa; [C-557/10](#), Comisión/Portugal; [C-625/10](#), Comisión/Francia (sentencia del Tribunal de Justicia de 18 de abril de 2013, véase [CP nº 49/13](#)); [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 L237, p. 25), en su versión modificada por las Directivas 2004/51/CE y 2007/58/CE y la 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), en su versión modificada por las Directivas 2004/49/CE y 2007/58/CE.

En tercer lugar, el Tribunal de Justicia examina el motivo de la Comisión con arreglo al cual los cánones percibidos por utilización de acceso mínimo y el acceso por la vía a instalaciones de servicio no son equivalentes a los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario. El Tribunal de Justicia señala que la Comisión no ha dado ejemplos concretos de los que se desprenda que las autoridades checas fijaran los cánones de acceso vulnerando las exigencias de la Directiva. En consecuencia, el Tribunal de Justicia declara dicho motivo infundado.

En cuarto lugar, la Comisión sostiene que la República Checa ha incumplido las obligaciones que derivan del Derecho de la Unión al no haber establecido un sistema de incentivos para que las empresas ferroviarias y el administrador de infraestructuras redujeran al mínimo las perturbaciones y mejoraran el funcionamiento de la red ferroviaria. El Tribunal de Justicia declara fundado dicho motivo, por considerar que las disposiciones legislativas y convencionales invocadas por la República Checa no constituyen un conjunto coherente y transparente que pueda calificarse de «sistema de incentivos».

En quinto lugar, la Comisión alega que en virtud del Derecho checo, contra las decisiones de la Oficina de ferrocarriles cabe recurso ante el Ministerio de Transportes. Pues bien, dicho recurso es contrario a la Directiva 2001/14. A este respecto, el Tribunal de Justicia señala que de ésta se desprende que contra las resoluciones administrativas adoptadas por el organismo regulador únicamente cabe recurso por la vía judicial y, en consecuencia, declara que la normativa checa infringe el Derecho de la Unión.

#### C-627/10 Comisión / Eslovenia

La Directiva 91/440 establece que, para garantizar un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria, las «funciones fundamentales» deben ser encomendadas a instancias o empresas que no sean prestadoras de servicios de transporte ferroviario. Entre dichas funciones figura en particular la adjudicación de franjas a las empresas de transporte ferroviarias, es decir la adjudicación de tramos horarios para la circulación de trenes por una parte de la red ferroviaria.

En esas circunstancias, la Comisión reprocha en primer lugar a Eslovenia haber incumplido sus obligaciones en la medida en que el administrador de infraestructuras esloveno, que presta servicios de transporte ferroviario, participa en el establecimiento del horario de servicio y, por tanto, en la función de reparto de las franjas o de las capacidades de la infraestructura.

El Tribunal de Justicia recuerda que, con arreglo a la Directiva 91/440, la adopción de decisiones relativas a la adjudicación de franjas, incluida la definición y la evaluación de la disponibilidad, está comprendida en las funciones fundamentales. El Tribunal de Justicia deduce de ello que no puede encomendarse a una empresa ferroviaria la totalidad de los trabajos preparatorios a la adopción de dichas decisiones. Dado que es lo que sucede en Eslovenia, el Tribunal de Justicia declara fundado el motivo de la Comisión.

Por el contrario, el Tribunal de Justicia recuerda que la gestión del tráfico no puede considerarse una función fundamental y que, en consecuencia, ésta puede encomendarse a un administrador de infraestructuras que sea al mismo tiempo una empresa ferroviaria, como sucede en Eslovenia.

A continuación, la Comisión alega que Eslovenia no ha previsto medidas dirigidas a incentivar al administrador de infraestructuras a reducir los costes de puesta a disposición de la infraestructura y la cuantía de los cánones de acceso, ni ha aplicado un sistema de incentivos de las empresas ferroviarias y del administrador de infraestructuras que responda a las exigencias del Derecho de la Unión. Por último, la Comisión introduce un motivo relativo al cálculo del canon por utilización de acceso mínimo.

A este respecto, el Tribunal de Justicia señala que las alegaciones invocadas por Eslovenia se basan únicamente en modificaciones aportadas a su normativa nacional tras el vencimiento del plazo señalado en el dictamen motivado que le envió la Comisión en 2009. Ahora bien, el Tribunal

de Justicia no puede tener en cuenta dichas modificaciones y, en consecuencia, declara fundados los motivos de la Comisión.

### C-412/11 Comisión / Luxemburgo

La Comisión reprocha a Luxemburgo haber incumplido sus obligaciones en la medida en que continúan encomendándose a la empresa ferroviaria Chemins de fer luxembourgeois (CFL) determinadas funciones fundamentales en materia de adjudicación de franjas en caso de perturbación del tráfico.

Pues bien, el Tribunal de Justicia recuerda que, en caso de perturbación del tráfico o de peligro, la adopción de medidas necesarias para restablecer las condiciones normales de circulación, incluida la supresión de las franjas, está comprendida en la gestión del tráfico. Dado que ésta no está sujeta a la exigencia de independencia, dichas funciones pueden encomendarse a un administrador de infraestructuras que al mismo tiempo sea una empresa ferroviaria.

No obstante, el Tribunal de Justicia precisa que, aunque la supresión de franjas en caso de perturbación del tráfico no se considera una función fundamental, la nueva adjudicación de éstas debe considerarse parte integrante de las funciones fundamentales que únicamente puede ejercer un administrador independiente o un organismo de adjudicación.

Teniendo en cuenta que según la normativa luxemburguesa es el organismo de adjudicación, a saber Administration des Chemins de Fer (ACF), quien efectúa la nueva adjudicación de franjas, el Tribunal de Justicia desestima el recurso de la Comisión.

---

**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-545/10](#), [C-627/10](#) y [C-412/11](#)) se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento*

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