



Prensa e Información

Tribunal de Justicia de la Unión Europea
COMUNICADO DE PRENSA nº 169/12
Luxemburgo, 13 de diciembre de 2012

Conclusiones del Abogado General en los asuntos C-512/10, C-545/10,
C-625/10, C-627/10, C-412/11
Comisión / Polonia, República Checa, Francia, Eslovenia, Luxemburgo

Según el Abogado General, Sr. Jääskinen, cinco Estados miembros han incumplido sus obligaciones derivadas de las Directivas sobre el transporte ferroviario

Propone al Tribunal de Justicia que declare que Polonia, la República Checa, Francia, Eslovenia y Luxemburgo han infringido el Derecho de la Unión en la materia

Debido a la liberalización del sector ferroviario en la Unión Europea, los Estados miembros están obligados a garantizar a las empresas de dicho sector un acceso equitativo y no discriminatorio a la red ferroviaria. En este contexto, el ejercicio de determinadas «funciones esenciales» ya no puede ser llevado a cabo por las empresas ferroviarias históricas de los Estados miembros, sino que debe encomendarse a administradores independientes. Estas funciones incluyen, en particular, la concesión a las empresas ferroviarias de licencias que les den acceso a la red ferroviaria, la adjudicación de capacidad de infraestructura y la determinación del canon que deben pagar las empresas de transporte por el uso de la red.

Los presentes asuntos forman parte de una serie de recursos por incumplimiento ¹ interpuestos por la Comisión contra varios Estados miembros por la infracción de sus obligaciones derivadas de las Directivas que regulan el funcionamiento del sector ferroviario, cuyo objeto principal es garantizar a las empresas ferroviarias un acceso equitativo y no discriminatorio a la red ferroviaria. ² En los presentes asuntos, el Tribunal de Justicia debe examinar los recursos interpuestos contra Polonia, República Checa, Francia, Eslovenia y Luxemburgo. ³

C-512/10 Comisión/Polonia

Según la Comisión, Polonia no ha establecido un régimen de incentivos adecuado que incite al administrador a reducir los costes y los cánones de uso de la infraestructura o la cuantía de los cánones de acceso. El Abogado General Sr. Niilo Jääskinen considera al respecto que en el Derecho polaco no se define el mecanismo de incentivo que establece la relación causal entre los objetivos económicos que ha de alcanzar el administrador de infraestructuras y las medidas adoptadas por el Ministro de Transportes en materia de financiación de los gastos de renovación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.

El Derecho de la Unión prevé que el canon por utilización de acceso mínimo y acceso por la vía a instalaciones de servicio será equivalente al coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario. La Comisión mantiene que el concepto de ese coste remite al de «coste marginal». Según la Comisión, este último corresponde únicamente a los costes generados por la

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.

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), en su versión modificada 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 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.

³ Las conclusiones en los asuntos que afectan a Hungría, España, Austria, Alemania y Portugal fueron presentadas el 6 de septiembre de 2012 (véase el [CP nº 109/12](#)).

circulación efectiva de trenes y no a los costes fijos, que abarcan, además de los costes ligados a la explotación ferroviaria, los gastos generales de funcionamiento de la infraestructura que deben soportarse incluso sin circulación de trenes.

El Abogado General considera que la normativa polaca para determinar el canon por utilización de acceso mínimo y acceso por la vía a instalaciones de servicio lleva a tener en cuenta costes que manifiestamente no pueden considerarse imputables directamente a la explotación del servicio ferroviario.

En cambio, el Sr. Jääskinen considera que el recurso de la Comisión debe desestimarse en lo que atañe a las imputaciones basadas en la falta de independencia del administrador de infraestructuras y en la supuesta falta de medidas apropiadas para conseguir a su debido tiempo el equilibrio financiero de ese administrador.

C-545/10 Comisión/República Checa

La Comisión sostiene que, al fijar la cuantía máxima de los cánones por el uso de las infraestructuras ferroviarias, la República Checa ha vulnerado el Derecho de la Unión. El Abogado General destaca que, aunque los Estados miembros sean competentes para establecer el marco normativo de la tarificación, deben atribuir al administrador de infraestructuras la facultad de determinar el canon que se debe pagar por el uso de la red ferroviaria. Por tanto, el Abogado General considera que la República Checa no ha dado cumplimiento a la Directiva 2001/14.

A continuación, el Sr. Jääskinen propone al Tribunal de Justicia que estime la imputación de la Comisión basada en la inexistencia de medidas que incentiven al administrador de infraestructuras a reducir los costes de la puesta a disposición de infraestructura y la cuantía de los cánones de acceso. En cambio, propone desestimar la imputación basada en el hecho de que los cánones por utilización de acceso mínimo y acceso por la vía a instalaciones de servicio no son equivalentes al coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario.

El Abogado General propone al Tribunal de Justicia declarar que la República Checa ha incumplido sus obligaciones al no establecer ningún sistema de mejora del funcionamiento que pueda incitar a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras a reducir al mínimo las perturbaciones y mejorar el funcionamiento de la red ferroviaria.

La Comisión afirma que, en virtud del Derecho checo, el órgano de recurso contra las decisiones del organismo regulador, a saber, la Oficina de ferrocarriles, es el Ministerio de Transporte. Según ella, ese recurso administrativo previo es contrario a la Directiva 2001/14, puesto que ésta no permite un control administrativo de las decisiones del organismo regulador. El Abogado General destaca que la Directiva se basa en la idea de que una decisión administrativa adoptada por el organismo regulador está sometida exclusivamente a un control jurisdiccional, y no a un control administrativo previo, aun cuando esta posibilidad no se excluye expresamente. Por consiguiente, la República Checa ha infringido el Derecho de la Unión al establecer un control administrativo de las decisiones del organismo regulador por vía de recurso ante el Ministerio de Transporte.

C-625/10 Comisión/Francia, C-627/10 Comisión/Eslovenia y C-412/11 Comisión/Luxemburgo

La Directiva 91/440 prevé que no se pueden encomendar funciones esenciales a una entidad proveedora de servicios de transporte ferroviario. Esas funciones consisten en particular en la adjudicación de franjas y la adjudicación de capacidad de infraestructura. La Comisión reprocha a Francia, Eslovenia y Luxemburgo la infracción de la exigencia de independencia de una entidad proveedora de servicios de transporte ferroviario.

En lo que concierne a Francia el Abogado General considera que el hecho de que un servicio del operador histórico, la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), la Direction des Circulations Ferroviaires (DCF), actúe por cuenta de Réseau ferré de France (RFF), que mantiene toda la competencia para adoptar el plan de horarios y la adjudicación de franjas individuales, no es suficiente para que el sistema francés sea considerado válido. Así pues, ese sistema no

cumple la condición de independencia jurídica. De igual forma, en lo que atañe a Eslovenia, el Abogado General constata que el hecho de que Ferrocarriles de Eslovenia actúe por cuenta de la Agencia para el transporte ferroviario, la cual conserva toda la competencia para adoptar el plan de horarios y la adjudicación de franjas individuales, no es suficiente para garantizar que este sistema cumple las exigencias del Derecho de la Unión. En cuanto al recurso contra Luxemburgo, el Abogado General señala que, en caso de perturbación del tráfico, ya no puede cumplirse el horario normal determinado por la Administration des Chemins de Fer (ACF), dado que los tiempos determinados en el horario se han sobrepasado ya y resulta necesario que la empresa ferroviaria, Chemins de fer luxembourgeois (CFL), reasigne los horarios entre los operadores que se encuentran a la espera de su turno.

Seguidamente el Abogado General examina la imputación de la Comisión referida a la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria. Observa sobre ello que Francia y Eslovenia no habían establecido un sistema de mejora del funcionamiento de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras con arreglo a las exigencias del Derecho de la Unión. Además, el Sr. Jääskinen considera que Eslovenia no ha previsto medidas de incentivo para que los administradores de infraestructuras reduzcan los costes de puesta a disposición de la infraestructura y la cuantía de los cánones de acceso.

NOTA: Las conclusiones del Abogado General no vinculan al Tribunal de Justicia. La función del Abogado General consiste en proponer al Tribunal de Justicia, con absoluta independencia, una solución jurídica al asunto del que se ocupa. Los jueces del Tribunal de Justicia comienzan ahora sus deliberaciones sobre este asunto. La sentencia se dictará en un momento posterior.

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 conclusiones ([C-512/10](#), [C-545/10](#), [C-625/10](#), [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