



A Hungria e a Espanha não cumpriram as suas obrigações decorrentes do direito da União no domínio do transporte ferroviário

Em contrapartida, as legislações austríaca e alemã na matéria são conformes com o direito da União

Devido à liberalização do setor ferroviário na União Europeia, os Estados-Membros devem assegurar às empresas desse setor um acesso equitativo e não discriminatório à rede ferroviária. Neste contexto, o exercício de funções consideradas determinantes não pode continuar a ser assegurado pelas empresas históricas de transporte ferroviário dos Estados-Membros, mas deve ser confiado a gestores independentes. Estas funções incluem, no essencial, a concessão de licenças a empresas de transporte ferroviário que lhes dão acesso à rede ferroviária, a atribuição de canais horários e a determinação da taxa que deve ser paga pelas empresas de transporte ferroviário pela utilização da rede.

Os presentes processos inserem-se num conjunto de ações por incumprimento ¹, intentadas pela Comissão contra vários Estados-Membros devido ao não cumprimento das suas obrigações decorrentes das diretivas que regulam o funcionamento do setor ferroviário ². No caso em apreço, o Tribunal de Justiça deve examinar as ações intentadas contra a Hungria, a Espanha, a Áustria e a Alemanha.

C-473/10 Comissão/Hungria

No quadro da atribuição dos canais horários, a Comissão acusa a Hungria de ter confiado a gestão do tráfego às duas empresas históricas de transporte ferroviário, a saber, a MÁV e a GySEV, e não a um organismo independente.

No acórdão hoje proferido, o Tribunal de Justiça constata que a função determinante de atribuição dos canais horários inclui atividades de natureza administrativa relativas, no essencial, à fixação e ao estabelecimento do horário de serviço e à atribuição de traçados *ad hoc*. Em contrapartida, a gestão do tráfego inclui atividades que fazem parte da gestão da infraestrutura e consiste, não na adoção de decisões relativas à atribuição de traçados, mas na implementação ou na execução dessas decisões. Consequentemente, **a gestão do tráfego não pode ser considerada uma função determinante e pode portanto ser confiada, como na Hungria, a empresas de transporte ferroviário**. Do mesmo modo, embora a determinação da taxa que deve ser paga pelas empresas de transporte ferroviário pela utilização da rede constitua uma função determinante, a simples cobrança da taxa e a sua faturação podem ser confiadas aos operadores históricos.

¹ Trata-se dos processos [C-473/10](#), Comissão/Hungria; [C-483/10](#), Comissão/Espanha; [C-512/10](#), Comissão/Polónia; [C-528/10](#), Comissão/Grécia; [C-545/10](#), Comissão/República Checa; [C-555/10](#), Comissão/Áustria; [C-556/10](#), Comissão/Alemanha; [C-557/10](#), Comissão/Portugal; [C-625/10](#), Comissão/França; [C-627/10](#), Comissão/Eslovénia; [C-369/11](#), Comissão/Itália, e [C-412/11](#), Comissão/Luxemburgo.

² Diretiva 91/440, do Conselho, de 29 de julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários (JO L 237, p. 25), conforme alterada pela Diretiva 2001/12, e Diretiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária (JO L 75, p. 29), conforme alterada pelas Diretivas 2004/49/CE e 2007/58/CE.

Em contrapartida, o Tribunal de Justiça considera que a Hungria não cumpriu as suas obrigações decorrentes da Diretiva 2001/14, na medida em que não definiu as condições que garantem o equilíbrio financeiro dos gestores da infraestrutura, nem adotou as medidas de incentivo destinadas a reduzir os custos e as taxas relacionadas com a exploração e a utilização da infraestrutura. Do mesmo modo, o Tribunal de Justiça conclui que a Hungria violou a referida diretiva por não ter garantido que as taxas cobradas pelos gestores da infraestrutura são iguais aos custos diretamente ligados à exploração do serviço ferroviário.

C-483/10 Comissão/Espanha

Relativamente a esta ação, o Tribunal de Justiça recorda, antes de mais, que embora os Estados-Membros tenham competência para definir o quadro normativo da tarifificação devem, contudo, respeitar a independência da gestão do gestor da infraestrutura e confiar-lhe a tarefa de determinar a **taxa que deve ser paga pela utilização da rede ferroviária**. A este respeito, o Tribunal de Justiça declara que ao conferir ao Estado o direito de determinar esta taxa, a Espanha não respeita a Diretiva 2001/14.

Seguidamente, o Tribunal de Justiça salienta que os Estados-Membros devem introduzir no regime de tarifificação um **regime de melhoria do desempenho** da rede ferroviária de forma a minimizar as perturbações e a melhorar o desempenho da rede ferroviária. Ora, embora a legislação espanhola preveja a possibilidade de ter em conta considerações relativas à melhoria do desempenho da rede e ao seu desenvolvimento, isso não basta para satisfazer a exigência de introduzir efetivamente um regime de melhoria do desempenho.

O Tribunal de Justiça declara também que a legislação espanhola, que confere às autoridades públicas, em caso de sobreposição de pedidos para um mesmo traçado horário ou de congestionamento da rede, o direito de fixar prioridades de repartição para diferentes tipos de serviços em cada linha, tendo especialmente em conta os serviços de transporte de mercadorias, é contrária à Diretiva 2001/14. Com efeito, esta diretiva prevê expressamente que os Estados-Membros devem fixar as regras específicas de repartição de capacidades e que só o gestor da infraestrutura pode, em certos casos, dar prioridade a determinados serviços.

Por último, o Tribunal de Justiça constata que a legislação espanhola, ao adotar o critério da utilização efetiva da rede como **critério de repartição das capacidades da infraestrutura** no caso de sobreposição de pedidos para um mesmo traçado horário ou de a rede estar congestionada, é contrária à Diretiva 2001/14 na medida em que a tomada em consideração da utilização efetiva da rede não está subordinada à celebração de um acordo-quadro. Com efeito, nos termos da Diretiva 2001/14, o período máximo de utilização dos canais horários corresponde ao período de vigência de um horário de serviço, a não ser que tenha sido celebrado um acordo-quadro entre o gestor da infraestrutura e a empresa de transporte ferroviário, em conformidade com a diretiva. Além disso, o Tribunal de Justiça considera que esse critério de repartição é discriminatório na medida em que conduz à atribuição de vantagens aos utilizadores habituais e ao bloqueio do acesso dos novos utilizadores aos canais mais atrativos.

C-555/10 Comissão/Áustria e C-556/10 Comissão/Alemanha

O Tribunal de Justiça declara improcedentes na íntegra as ações intentadas pela Comissão contra a Áustria e a Alemanha.

A Comissão alegou que as diretivas não permitiam que os Estados-Membros integrassem o gestor independente no quadro de uma sociedade *holding* que detém também empresas de transporte ferroviário, a não ser que estivessem previstas medidas suplementares que garantam a independência da gestão. Ora, segundo a Comissão, a Áustria e a Alemanha não adotaram essas medidas uma vez que estes dois Estados integraram o seu gestor da infraestrutura – respetivamente a ÖBB-Infrastruktur e a Deutsche Bahn Netz – numa sociedade *holding*.

Contudo, o Tribunal de Justiça declara improcedente esta acusação. Recorda que para poder assumir as funções de tarifificação e de repartição, a ÖBB-Infrastruktur e a Deutsche Bahn Netz

devem ser independentes da sua respetiva sociedade *holding* no plano jurídico, organizativo e decisório. Verifica-se que estas duas sociedades têm uma personalidade jurídica distinta e órgãos e recursos próprios diferentes dos da respetiva sociedade *holding*. Por outro lado, o Tribunal de Justiça constata que as medidas suplementares invocadas pela Comissão não são mencionadas nas referidas diretivas, pelo que a sua adoção não pode ser exigida aos Estados-Membros.

O Tribunal de Justiça declara também improcedente a argumentação da Comissão segundo a qual a Alemanha não teria cumprido as suas obrigações em matéria de tarificação e da implementação de um mecanismo destinado a limitar os custos associados ao serviço de infraestrutura e a reduzir o nível das taxas de acesso.

NOTA: Uma ação por incumprimento, dirigida contra um Estado-Membro que não respeita as suas obrigações decorrentes do direito da União, pode ser proposta pela Comissão ou por outro Estado-Membro. Se o Tribunal de Justiça declarar a existência do incumprimento, o Estado-Membro em questão deve dar execução ao acórdão o mais rapidamente possível.

Caso a Comissão considere que o Estado-Membro não deu execução ao acórdão, pode propor uma nova ação pedindo a aplicação de sanções pecuniárias. Todavia, se não forem comunicadas medidas de transposição de uma diretiva à Comissão, o Tribunal pode, sob proposta da Comissão, aplicar sanções no primeiro acórdão.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não envolve a responsabilidade do Tribunal de Justiça.

O texto integral dos acórdãos ([C-473/10](#), [C-483/10](#), [C-555/10](#) e [C-556/10](#)) é publicado no sítio CURIA no dia da prolação

Contacto Imprensa: Amaranta Amador Bernal ☎ (+352) 4303 3667

Imagens da prolação do acórdão estão disponíveis em "[Europe by Satellite](#)" 📡 (+32) 2 2964106