



Presă și informare

Curtea de Justiție a Uniunii Europene
COMUNICAT DE PRESĂ nr. 20/13
Luxemburg, 28 februarie 2013

Hotărârile în cauzele C-473/10, C-483/10, C-555/10 și C-556/10
Comisia/Ungaria, Spania, Austria și Germania

Ungaria și Spania nu și-au îndeplinit obligațiile care rezultă din dreptul Uniunii în domeniul transportului feroviar

În schimb, legislațiile austriacă și germană în materie sunt conforme cu dreptul Uniunii

Ca urmare a liberalizării sectorului feroviar în Uniunea Europeană, statele membre au obligația să asigure întreprinderilor din acest sector accesul echitabil și nediscriminatoriu la rețeaua feroviară. În acest context, exercitarea unor funcții considerate esențiale nu mai poate fi asigurată de întreprinderile feroviare istorice din statele membre, ci trebuie încredințată unor administratori independenți. Aceste funcții cuprind, în esență, autorizarea întreprinderilor feroviare care le dă acces la rețeaua feroviară, alocarea traselor și stabilirea tarifului care trebuie plătit de întreprinderile de transport pentru utilizarea rețelei.

Aceste cauze se înscriu într-o serie de acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor¹, introduse de Comisie împotriva mai multor state membre, pentru nerespectarea obligațiilor acestora care rezultă din directivele care reglementează funcționarea sectorului feroviar². În speță, Curtea de Justiție trebuie să examineze acțiunile îndreptate împotriva Ungariei, Spaniei, Austriei și Germaniei.

C-473/10 Comisia/Ungaria

În cadrul alocării traselor, Comisia impută Ungariei că a încredințat administrarea traficului către două întreprinderi feroviare istorice, și anume MÁV și GySEV, iar nu unui organism independent.

În hotărârea sa pronunțată astăzi, Curtea constată că funcția esențială de alocare a traselor cuprinde activități de natură administrativă referitoare, în esență, la programarea, la stabilirea graficului de circulație și la atribuirea traselor individuale ad-hoc. În schimb, administrarea traficului cuprinde activități care țin de administrarea infrastructurii și constă nu în adoptarea de decizii privind alocarea unor trasee, ci în aplicarea sau în executarea unor asemenea decizii. În consecință, **administrarea traficului nu poate fi considerată o funcție esențială și poate fi, așadar, încredințată, precum în Ungaria, unor întreprinderi feroviare.** De asemenea, deși calcularea tarifului care trebuie achitat de întreprinderile de transport pentru utilizarea rețelei reprezintă o funcție esențială, simpla percepere a tarifului și facturarea sa pot fi încredințate operatorilor istorici.

În schimb, Curtea arată că Ungaria nu și-a îndeplinit obligațiile care rezultă din Directiva 2001/14, întrucât aceasta nu a definit condițiile de natură să garanteze echilibrul financiar al administratorilor infrastructurii și nici nu a adoptat măsurile de încurajare în vederea reducerii costurilor și a tarifelor legate de exploatarea și de utilizarea infrastructurii. De asemenea, Curtea concluzionează că Ungaria a încălcat directiva menționată, întrucât nu a garantat că tarifele percepute de

¹ Este vorba despre cauzele [C-473/10](#), Comisia/Ungaria, [C-483/10](#), Comisia/Spania, [C-512/10](#), Comisia/Polonia, [C-528/10](#), Comisia/Grecia, [C-545/10](#), Comisia/Republica Cehă, [C-555/10](#), Comisia/Austria, [C-556/10](#), Comisia/Germania, [C-557/10](#), Comisia/Portugalia, [C-625/10](#), Comisia/Franța, [C-627/10](#), Comisia/Slovenia, [C-369/11](#), Comisia/Italia și [C-412/11](#), Comisia/Luxemburg.

² Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (JO L 237, p. 25, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 86), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2001/12 și Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare (JO L 75, p. 29, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 66), astfel cum a fost modificată prin Directivele 2004/49/CE și 2007/58/CE.

administratorii infrastructurii sunt egale cu cheltuielile legate direct de exploatarea serviciului feroviar.

C-483/10 Comisia/Spania

Cu privire la această acțiune, Curtea amintește mai întâi că, deși statele membre sunt competente să prevadă cadrul normativ privind tarificarea, cu toate acestea ele trebuie să respecte independența de gestionare a administratorului infrastructurii și să încredințeze acestuia sarcina care constă în stabilirea tarifului care trebuie plătit pentru utilizarea rețelei feroviare. În această privință, Curtea consideră că întrucât rezervă statului dreptul de a stabili acest tarif, Spania nu s-a conformat Directivei 2001/14.

În continuare, Curtea subliniază că statele membre au obligația să introducă în sistemul de tarificare un sistem de creștere a performanței care să permită reducerea la minim a perturbărilor și îmbunătățirea performanțelor rețelei feroviare. Or, deși legislația spaniolă prevede posibilitatea de a ține seama de considerente privind îmbunătățirea performanțelor rețelei și dezvoltarea acesteia, totuși legislația menționată nu este suficientă pentru a îndeplini cerința de a introduce în mod efectiv un sistem de creștere a performanțelor.

De asemenea, Curtea consideră că legislația spaniolă, care conferă autorităților publice în situația unei suprapuneri a solicitărilor pentru aceeași trasă orară sau a saturării rețelei, dreptul de a stabili priorități de alocare pentru diferitele tipuri de servicii pe fiecare linie, ținând seama în special de serviciile de transport de marfă, este contrară Directivei 2001/14. Astfel, aceasta prevede în mod expres că statele membre trebuie să elaboreze norme specifice de alocare a capacităților și că doar administratorul infrastructurii poate, în anumite situații, să acorde prioritate unor servicii.

În sfârșit, Curtea constată că legislația spaniolă, prin faptul că stabilește criteriul utilizării efective a rețelei drept criteriu de alocare a capacităților de infrastructură, în situația în care are loc o suprapunere a solicitărilor pentru aceeași trasă orară sau în care rețeaua este saturată, este contrară Directivei 2001/14, întrucât luarea în considerare a utilizării efective a rețelei nu este condiționată de încheierea unui acord-cadru. Astfel, în temeiul Directivei 2001/14, durata maximă de utilizare a traselor corespunde perioadei de valabilitate a unui grafic de circulație, cu excepția cazului în care s-a încheiat un acord-cadru între administratorul infrastructurii și întreprinderea feroviară, conform directivei menționate. În plus, Curtea apreciază că un astfel de criteriu de alocare este discriminatoriu, întrucât are drept rezultat menținerea avantajelor pentru utilizatorii obișnuiți și blocarea accesului la trasele cele mai atractive pentru noii intrați.

C-555/10 Comisia/Austria și C-556/10 Comisia Germania

Curtea respinge în totalitate acțiunile introduse de Comisie împotriva Austriei și Germaniei

Comisia a susținut că directivele nu permiteau statelor membre să integreze administratorul independent într-o societate-holding care cuprinde și întreprinderi feroviare, cu excepția cazului în care erau prevăzute măsuri suplimentare pentru a garanta independența administrării. Or, potrivit Comisiei, Austria și Germania nu ar fi adoptat astfel de măsuri atunci când aceste două state au integrat administratorii infrastructurii – ÖBB-Infrastruktur și respectiv Deutsche Bahn Netz – într-o societate-holding.

Însă Curtea respinge motivul invocat. Aceasta amintește că, pentru a putea asuma funcțiile de tarificare și de alocare, ÖBB-Infrastruktur și Deutsche Bahn Netz trebuie să fie independente pe plan juridic, organizatoric și decizional de societatea lor holding respectivă. Se constată că aceste două societăți au personalitate juridică distinctă și dispun de organe, precum și de resurse proprii, diferite de cele ale societății lor holding respective. Pe de altă parte, Curtea observă că măsurile suplimentare invocate de Comisie nu sunt menționate în directivele citate, astfel încât statelor membre nu li se poate impune adoptarea lor.

Curtea respinge și argumentele Comisiei potrivit cărora Germania nu și-ar fi îndeplinit obligațiile în materie de tarificare și de instituire a unui mecanism destinat să limiteze costurile privind serviciul de infrastructură și să reducă nivelul tarifelor de acces.

MENTIUNE: O acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, care este îndreptată împotriva unui stat membru care nu își respectă obligațiile care decurg din dreptul Uniunii, poate fi formulată de către Comisie sau de către un alt stat membru. În cazul în care Curtea de Justiție constată neîndeplinirea obligațiilor, statul membru în cauză trebuie să se conformeze de îndată hotărârii pronunțate.

În cazul în care consideră că statul membru nu s-a conformat hotărârii, Comisia poate introduce o nouă acțiune prin care să solicite aplicarea unor sancțiuni pecuniare. Cu toate acestea, în situația în care nu au fost comunicate Comisiei măsurile de transpunere a unei directive, Curtea poate aplica sancțiuni, la propunerea Comisiei, de la stadiul primei hotărâri.

Document neoficial, destinat presei, care nu angajează răspunderea Curții de Justiție.

Textul integral al hotărârilor ([C-473/10](#), [C-483/10](#), [C-555/10](#) și [C-556/10](#)) se publică pe site-ul CURIA în ziua pronunțării.

Persoana de contact pentru presă: Iliana Paliova ☎ (+352) 4303 3708

Imagini de la pronunțarea hotărârii sunt disponibile pe „[Europe by Satellite](#)” □ ☎ (+32) 2 2964106