



Stampa e Informazione

Corte di giustizia dell'Unione europea

COMUNICATO STAMPA n. 49/13

Lussemburgo, 18 aprile 2013

Sentenza nella causa C-625/10
Commissione / Francia

La Francia è venuta meno agli obblighi ad essa derivanti dal diritto dell'Unione in materia di trasporto ferroviario

Il 29 dicembre 2010, la Commissione ha presentato alla Corte di giustizia un ricorso per inadempimento con il quale ha censurato la Francia per essere venuta meno a taluni obblighi derivanti dal diritto dell'Unione in materia di trasporto ferroviario. Tale ricorso rientra in una serie di cause analoghe¹ proposte dalla Commissione nei confronti di diversi Stati membri per l'inadempimento dei loro obblighi derivanti dalle direttive in materia.

La Commissione contesta alla Francia, in primo luogo, di non aver previsto la separazione degli enti che assicurano la gestione dei servizi ferroviari (nella fattispecie, la Société nationale des chemins de fer français, «SNCF») da quelli incaricati della gestione dell'infrastruttura (Réseau ferré de France, «RFF»), segnatamente per quanto riguarda l'esercizio delle funzioni considerate essenziali, tra cui la ripartizione delle linee ferroviarie (direttiva 91/440/CEE²). Orbene, la SNCF, attraverso la Direction des Circulations Ferroviaires («DCF»), che all'epoca non era indipendente dalla SNCF, continuerebbe ad essere incaricata dell'assegnazione delle linee ferroviarie. La Commissione fa valere, in secondo luogo, che la normativa francese non recepisce integralmente i requisiti relativi all'istituzione di un sistema di miglioramento delle prestazioni circa l'imposizione dei diritti di accesso all'infrastruttura ferroviaria. Inoltre, non prevederebbe sufficienti incentivi a ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei diritti di accesso (direttiva 2001/14/CE³).

La Francia ritiene di aver ormai portato pienamente a compimento il recepimento della direttiva 91/440 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie mediante l'adozione, nel 2011, di una nuova normativa. Tuttavia, nella sua sentenza odierna, la Corte ricorda che l'esistenza di questo inadempimento deve essere valutata in relazione alla situazione della normativa francese quale si presentava alla scadenza del termine stabilito nel parere motivato inviato dalla Commissione alla Francia durante il procedimento precontenzioso (vale a dire il 9 dicembre 2009). Di conseguenza, le modifiche apportate alla normativa francese successive a detta data non possono essere prese in considerazione nell'ambito dell'esame della fondatezza del presente ricorso.

Quanto al merito, la Corte constata che, a tale data, la normativa francese non rispettava il criterio di indipendenza della funzione di ripartizione delle linee ferroviarie.

A tal proposito, la Corte ricorda che la direttiva 91/440 ha avviato la liberalizzazione del trasporto ferroviario al fine di garantire un accesso equo e non discriminatorio delle imprese ferroviarie

¹ Si tratta delle cause definite con sentenza [C-528/10](#), Commissione/Grecia (8.11.2012) e [C-557/10](#), Commissione/Portogallo (25.10.2012); delle sentenze: [C-473/10](#), Commissione/Ungheria; [C-483/10](#), Commissione/Spagna; [C-555/10](#), Commissione/Austria; [C-556/10](#), Commissione/Germania definite con sentenza del 28.2.2013 (v. comunicato stampa [n. 20/13](#)); della sentenza odierna [C-625/10](#), Commissione/Francia e delle cause attualmente ancora pendenti: [C-512/10](#), Commissione/Polonia; [C-545/10](#); Commissione/Repubblica ceca; [C-627/10](#), Commissione/Slovenia; [C-369/11](#), Commissione/Italia e [C-412/11](#), Commissione/Lussemburgo.

² Direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 237, pag. 25), come modificata dalla direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001 (GU L 75, pag. 1). Le funzioni essenziali sono elencate all'allegato II di tale direttiva.

³ Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 75, pag. 29), come modificata dalla direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007 (GU L 315, pag. 44).

all'infrastruttura della rete ferroviaria. Per garantire un siffatto accesso, la direttiva stabilisce che gli Stati membri devono adottare le misure necessarie per assicurare che le "funzioni essenziali" siano attribuite a enti o società che non prestano a loro volta servizi di trasporto ferroviario e, indipendentemente dalle strutture organizzative, è necessario provare che tale obiettivo è stato realizzato. Sono considerate funzioni essenziali, secondo la direttiva 91/440, segnatamente, l'adozione delle decisioni sulla ripartizione delle linee ferroviarie, comprese la definizione e la valutazione della disponibilità, nonché l'assegnazione di singole linee ferroviarie.

Di conseguenza, ad un'impresa ferroviaria non può essere affidata la realizzazione di studi tecnici di esecuzione, necessari all'istruzione delle domande di assegnazione di linee ferroviarie (effettuata a monte della decisione) e all'assegnazione delle linee ferroviarie dell'ultimo minuto, dato che tali studi contribuiscono alla definizione e alla valutazione della disponibilità delle linee ferroviarie e che la loro assegnazione dell'ultimo minuto costituisce un'assegnazione di singole linee ferroviarie ai sensi della direttiva 91/440. Tali funzioni devono essere quindi affidate, conformemente alla direttiva 2001/14⁴ ad un organismo indipendente sul piano giuridico, organizzativo e decisionale. Orbene, la DCF, benché sia soggetta alla supervisione della RFF, non è dotata di una personalità giuridica distinta da quella della SNCF nella quale è integrata, (circostanza, questa, non contestata dalla Francia). Di conseguenza, **poiché il criterio di indipendenza giuridica non è soddisfatto**, non occorre esaminare i criteri di indipendenza organizzativa e decisionale, trattandosi di tre criteri cumulativi.

Parimenti, la Corte dichiara che la normativa francese non contiene un sistema di miglioramento delle prestazioni conforme alla direttiva 2001/14

Dalla direttiva citata deriva che gli Stati membri devono includere nei sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura un sistema di miglioramento delle prestazioni diretto a incentivare sia le imprese ferroviarie sia il gestore dell'infrastruttura a migliorare le prestazioni della rete. Gli Stati membri devono attuare incentivi e dispongono di una libertà di scelta delle misure concrete da adottare, purché queste costituiscano un insieme coerente e trasparente che possa essere qualificato come «sistema di prestazioni».

Ora, il prospetto informativo della rete ferroviaria francese contenente tutte le informazioni necessarie all'esercizio dei diritti di accesso a tale rete per il 2011 e il 2012 prevede solo un'imposizione specifica applicabile ai diritti di prenotazione delle linee ferroviarie per il traffico merci a condizione che la lunghezza totale sia superiore a 300 km e che la velocità sia superiore a 70 km/h. Detto sistema non forma pertanto un insieme coerente e trasparente che possa essere qualificato come sistema effettivo di miglioramento delle prestazioni ai sensi della direttiva.

Parimenti, le condizioni generali della RFF contengono, certo, disposizioni relative al risarcimento del gestore dell'infrastruttura in caso di mancato utilizzo di una linea ferroviaria per causa imputabile all'impresa ferroviaria e al risarcimento dell'impresa ferroviaria in seguito alla soppressione di linee ferroviarie per fatto dovuto al gestore. Tali disposizioni non costituiscono tuttavia un sistema di miglioramento delle prestazioni ai sensi della direttiva, poiché contengono solo semplici clausole di responsabilità in caso di danni e prevedono solo le conseguenze risarcitorie in caso di soppressione delle linee ferroviarie da parte della RFF.

Infine, l'istituzione in via sperimentale di un meccanismo specifico di miglioramento delle prestazioni previsto dal «contratto di performance» è unicamente a carico della RFF. Pertanto, tale contratto non costituisce un sistema di miglioramento delle prestazioni tale da incentivare il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie. Inoltre, le disposizioni del contratto di performance sono limitate alla rete per il traffico merci, mentre la direttiva prevede che i principi di base del sistema di miglioramento delle prestazioni si applichino a tutta la rete.

IMPORTANTE: La Commissione o un altro Stato membro possono proporre un ricorso per inadempimento diretto contro uno Stato membro che è venuto meno ai propri obblighi derivanti dal diritto dell'Unione.

⁴ Articolo 14, paragrafo 2, della direttiva 2001/14/CE.

Qualora la Corte di giustizia accerti l'inadempimento, lo Stato membro interessato deve conformarsi alla sentenza senza indugio.

La Commissione, qualora ritenga che lo Stato membro non si sia conformato alla sentenza, può proporre un altro ricorso chiedendo sanzioni pecuniarie. Tuttavia, in caso di mancata comunicazione delle misure di attuazione di una direttiva alla Commissione, su domanda di quest'ultima, la Corte di giustizia può infliggere sanzioni pecuniarie, al momento della prima sentenza.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.

Il [testo integrale](#) della sentenza è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia

Contatto stampa: Estella Cigna Angelidis ☎ (+352) 4303 2582

Immagini della pronuncia della sentenza sono disponibili su «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106