



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)

de 18 de abril de 2013*

«Incumplimiento de Estado — Transporte — Desarrollo de los ferrocarriles comunitarios — Directiva 91/440/CEE — Artículo 6, apartado 3, y anexo II — Directiva 2001/14/CE — Artículo 14, apartado 2 — Falta de independencia jurídica del administrador de la infraestructura ferroviaria — Artículo 11 — Inexistencia de un sistema de incentivos — Transposición incompleta»

En el asunto C-625/10,

que tiene por objeto un recurso por incumplimiento en virtud del artículo 258 TFUE, interpuesto el 29 de diciembre de 2010,

Comisión Europea, representada por los Sres. J.-P. Keppenne y H. Støvlbæk, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

República Francesa, representada por los Sres. G. de Bergues, M. Perrot y S. Menez, en calidad de agentes,

parte demandada,

apoyada por

Reino de España, representado por la Sra. S. Centeno Huerta, en calidad de agente,

parte coadyuvante,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. A. Tizzano, Presidente de Sala, y los Sres. A. Borg Barthet (Ponente), E. Levits y J.-J. Kasel y la Sra. M. Berger, Jueces;

Abogado General: Sr. N. Jääskinen;

Secretaria: Sra. A. Impellizzeri, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 20 de septiembre de 2012;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 13 de diciembre de 2012;

* Lengua de procedimiento: francés.

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 En su demanda la Comisión solicita al Tribunal de Justicia que declare que:
 - al no adoptar las medidas necesarias para asegurar que la entidad a la que se atribuye el ejercicio de una función esencial prevista en el artículo 6, apartado 3, y en el anexo II de la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (DO L 237, p. 25), según su modificación por la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001 (DO L 75, p. 1) (en lo sucesivo, «Directiva 91/440»), así como en el artículo 14, apartado 2, de 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, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (DO L 75, p. 29), según su modificación por la Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 (DO L 315, p. 44) (en lo sucesivo, «Directiva 2001/14»), sea independiente de la empresa que presta los servicios de transporte ferroviario;
 - al no adoptar un sistema de incentivos conforme al artículo 11 de la Directiva 2001/14, y
 - al abstenerse de establecer un régimen de incentivos como el previsto en el artículo 6, apartados 2 a 5, de la Directiva 2001/14,

la República Francesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de esas disposiciones.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

- 2 Durante el año 2001 el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea adoptaron tres Directivas para dar un nuevo dinamismo al transporte ferroviario, abriéndolo progresivamente a la competencia en el plano europeo, a saber, la Directiva 2001/12, la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, que modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias (DO L 75, p. 26), y la Directiva 2001/14 (en lo sucesivo, designadas conjuntamente, «primer paquete ferroviario»).

Directiva 91/440

- 3 El artículo 6, apartado 3, párrafo primero, de la Directiva 91/440 prevé:

«Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las funciones que determinan un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura, enumeradas en el anexo II, se encomienden a entidades o empresas que no presten a su vez servicios de transporte ferroviario. Con independencia de las estructuras de organización, deberá demostrarse que se ha cumplido este objetivo.»
- 4 El anexo II de esa Directiva establece la lista de las funciones esenciales a las que hace referencia su artículo 6, apartado 3:
 - «— preparación y toma de decisiones relativas a la concesión de licencias de empresas ferroviarias, incluida la concesión de licencias individuales;

- toma de decisiones relacionadas con la adjudicación de franjas, incluidas tanto la definición y la evaluación de disponibilidad como la asignación de franjas para trenes concretos,
- toma de decisiones relacionadas con la percepción de cánones por uso de infraestructura,
- supervisión del cumplimiento de las obligaciones de servicio público que requiere la prestación de determinados servicios.»

Directiva 2001/14

5 Los considerandos 11 y 40 de la Directiva 2001/14 tienen la siguiente redacción:

«(11) Los sistemas de tarificación y adjudicación de capacidad deben permitir igualdad de acceso sin discriminación a todas las empresas y procurar, en la medida de lo posible, atender las necesidades de todos los usuarios y tipos de tráfico de manera justa y no discriminatoria.

[...]

(40) La infraestructura ferroviaria es un monopolio natural; en consecuencia, es preciso incentivar a sus administradores para que reduzcan costes y apliquen una gestión eficaz.»

6 El artículo 3, apartado 1, de esta Directiva establece:

«El administrador de infraestructuras, previa consulta a las partes interesadas, elaborará y publicará una declaración sobre la red que podrá obtenerse a un precio que no exceda del coste de su publicación.»

7 Con arreglo al artículo 6 de dicha Directiva:

«1. Los Estados miembros establecerán las condiciones –incluido, si procede, el establecimiento de pagos anticipados– para que, en circunstancias empresariales normales y a lo largo de un período de tiempo razonable, la contabilidad del administrador de infraestructuras refleje como mínimo una situación de equilibrio entre, por una parte, los cánones por utilización, los excedentes de otras actividades comerciales y la financiación estatal y, por otra, los gastos de infraestructura.

Sin perjuicio del posible objetivo a largo plazo de que los costes de infraestructura sean soportados por el usuario para todos los modos de transporte sobre la base de una competencia intermodal equitativa y no discriminatoria, cuando el transporte ferroviario esté en condiciones de competir con otros modos de transporte dentro del marco tarifario de los artículos 7 y 8, los Estados miembros podrán exigir al administrador de infraestructuras que equilibre sus cuentas sin financiación estatal.

2. Sin perjuicio de la seguridad, el mantenimiento y la mejora de la calidad del servicio de las infraestructuras, se incentivará a los administradores a que reduzcan los costes de la puesta a disposición de infraestructura y la cuantía de los cánones de acceso.

3. Los Estados miembros velarán por la observancia de lo dispuesto en el apartado 2, bien mediante un acuerdo contractual entre la autoridad competente y el administrador de infraestructuras que abarque un período no inferior a tres años y que prevea la financiación estatal, bien estableciendo medidas adecuadas de reglamentación previendo las facultades necesarias.

4. Cuando exista un acuerdo contractual, sus condiciones y la estructura de los pagos en concepto de financiación al administrador de infraestructuras serán convenidos anticipadamente por toda la duración del contrato.

5. Se establecerá un método de prorrateo de costes. Los Estados miembros podrán exigir autorización previa. Dicho método debería actualizarse de cuando en cuando con arreglo a las habituales prácticas a escala internacional.»

8 El artículo 7, apartado 3, de la Directiva 2001/14 dispone:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 o 5 y en el artículo 8, 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.»

9 El artículo 8, apartado 1, de esa Directiva está así redactado:

«Con el fin de recuperar totalmente los costes asumidos por el administrador de infraestructuras, los Estados miembros podrán, siempre que el mercado pueda aceptarlo, cobrar recargos basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios, sin dejar de garantizar una competitividad óptima, en particular, del tráfico internacional ferroviario de mercancías. El sistema de cánones respetará los aumentos de productividad conseguidos por las empresas ferroviarias.

No obstante, la cuantía de los cánones no debe excluir la utilización de las infraestructuras por parte de segmentos del mercado que puedan pagar al menos el coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario, más un índice de rentabilidad que pueda asumir el mercado.»

10 Según el artículo 11 de esa Directiva:

«1. Los sistemas de tarificación por infraestructura deberán incentivar a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras, a través de un sistema de incentivos, a reducir al mínimo las perturbaciones y a mejorar el funcionamiento de la red ferroviaria. Dicho sistema podrá incluir la imposición de penalizaciones por acciones que perturben el funcionamiento de la red, la concesión de indemnizaciones a las empresas que las sufran y la concesión de primas a los resultados mejores de lo previsto.

2. Los principios básicos del sistema de incentivos se aplicarán en la totalidad de la red.»

11 El artículo 14, apartados 1 y 2, de la misma Directiva prevé:

«1. Los Estados miembros podrán crear un marco para la adjudicación de capacidad de infraestructura, sin dejar de respetar la independencia de gestión amparada por el artículo 4 de la Directiva [91/440]. Deberán establecerse reglas específicas de adjudicación de la capacidad. El procedimiento de adjudicación correrá a cargo del administrador de infraestructuras. En particular, velará por que la capacidad se adjudique de manera justa y no discriminatoria, y de conformidad con el Derecho comunitario.

2. Si en los aspectos legal, organizativo o de toma de decisiones el administrador de infraestructuras no fuere independiente de cualquier empresa ferroviaria, las funciones mencionadas en el apartado 1 y que se describen en el presente capítulo serán ejercidas por un organismo adjudicador que en los aspectos legal, organizativo y de toma de decisiones sea independiente de toda empresa ferroviaria.»

Derecho francés

12 La Loi n° 97-135, portant création de l'établissement public «Réseau ferré de France» en vue du renouveau du transport ferroviaire (Ley n° 97-135 por la que se crea la entidad pública «Réseau ferré de France» con vistas a la renovación del transporte ferroviario), de 13 de febrero de 1997 (JORF de 15 de febrero de 1997, p. 2592), en su versión aplicable a los hechos, derivada de las modificaciones

introducidas por la Loi n° 2009-1503, relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives au transport (Ley n° 2009-1503 sobre organización y regulación de los transportes ferroviarios y diversas disposiciones relativas a los transportes, de 8 de diciembre de 2009 (JORF de 9 de diciembre de 2009, p. 21226) (en lo sucesivo, «Ley n° 97-135»), prevé que la Réseau ferré de France (en lo sucesivo, «RFF») será el administrador de la infraestructura ferroviaria francesa.

13 El artículo 1, párrafo segundo, de dicha Ley dispone:

«Teniendo en cuenta las exigencias de seguridad y continuidad del servicio público, la gestión del tráfico y de la circulación en la red ferroviaria nacional así como el funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones técnicas y de seguridad de dicha red estarán a cargo de la Société nationale des chemins de fer français [(en lo sucesivo, "SNCF")] por cuenta de la [RFF] y según los objetivos y principios de gestión que ésta establezca. La RFF abonará a la SNCF una remuneración por ese concepto. [...]»

14 El artículo 17, párrafo primero, del Décret n° 2003-194, relatif à l'utilisation du réseau ferré national (Decreto n° 2003-194 relativo a la utilización de la red ferroviaria nacional), de 7 de marzo de 2003 (JORF de 8 de marzo de 2003, p. 4063; en lo sucesivo, «Decreto n° 2003-194»), prevé la elaboración de la declaración sobre la red prevista en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2001/14 (en lo sucesivo, «declaración») en los siguientes términos:

«La [RFF] elaborará una declaración sobre la red ferroviaria nacional que contendrá toda la información necesaria para el ejercicio de los derechos de acceso a la red ferroviaria nacional mencionados en el título I. [...]»

15 El artículo 18 de dicho Decreto establece:

«Corresponde a la [RFF] adjudicar la capacidad de la infraestructura de la red ferroviaria nacional a las infraestructuras que gestione o cuyo administrador sea el titular de un contrato de colaboración celebrado con arreglo a los artículos 1-1 y 1-2 de la Ley [n° 97-135] según las modalidades fijadas en los artículos 18 a 27 del presente Decreto. [...]»

16 El artículo 21 de ese Decreto fue modificado por el Décret n° 2011-891, de 26 de julio de 2011, relatif au service gestionnaire du trafic et des circulations et portant diverses dispositions en matière ferroviaire (Decreto n° 2011/891 de 26 de julio de 2011, sobre el servicio gestor del tráfico y de la circulación y diversas disposiciones en materia ferroviaria; JORF de 28 de julio de 2011, p. 12885). No obstante, atendiendo a la fecha de terminación del plazo fijado en el dictamen motivado, en el presente asunto es aplicable la versión de dicho artículo anterior a esa modificación. Estaba redactado como sigue:

«Las solicitudes de franjas se presentarán a la [RFF] en las condiciones y según las modalidades previstas en la declaración sobre la red o, si hubiera un acuerdo marco, en las estipulaciones de dicho acuerdo.

[...]

La [RFF] encomendará los estudios técnicos de ejecución necesarios para la tramitación de las solicitudes de franjas a la [SNCF], encargada, por cuenta de aquélla, de la gestión del tráfico y de la circulación en la red ferroviaria nacional. Estos estudios generarán una remuneración, a cargo del solicitante, igual al coste directamente imputable a su realización.

La [SNCF] adoptará, bajo el control de la [RFF], las medidas necesarias para asegurar la independencia funcional del servicio que elabore los informes técnicos, con objeto de garantizar la inexistencia de cualquier discriminación en el ejercicio de sus funciones. Este servicio respetará la confidencialidad de la información de carácter comercial que se le comunique a efectos de los informes.

[...]»

- 17 La declaración sobre la red ferroviaria nacional para 2011 y 2012 prevé en particular en su artículo 6.4, titulado «Sistema de mejora del funcionamiento en relación con las empresas ferroviarias»:

«En el marco del artículo 11 de la Directiva [2001/14] antes mencionada, el sistema de incentivos establecido por la [RFF] para optimizar el funcionamiento de la red ferroviaria y ofrecer un servicio de calidad a las empresas ferroviarias se traduce en la tarificación específica aplicable al canon de reserva de las franjas de transporte de mercancías cuya longitud total sea superior a 300 km y cuya velocidad sea superior o igual a 70 km/h, sin contar las paradas asignadas a petición del solicitante de la reserva de la franja.

La [RFF] está dispuesta a negociar con toda empresa ferroviaria que lo desee un acuerdo del tipo “régimen de resultados”, teniendo en cuenta las disposiciones comunes definidas en las organizaciones profesionales europeas y cuyos principios de base se apliquen a la totalidad de la red.»

- 18 El Estado francés y la RFF concluyeron el 3 de noviembre de 2008 un contrato sobre resultados que abarcaba los años 2008 a 2012 (en lo sucesivo, «contrato sobre resultados»).
- 19 Acompañan como anexo a la declaración sobre la red las condiciones generales aplicables al contrato de utilización de la infraestructura de la red ferroviaria nacional y al contrato de adjudicación de franjas en la red ferroviaria nacional (en lo sucesivo, «condiciones generales RFF»). Éstas contienen un artículo 18, titulado «Responsabilidades en caso de accidentes o daños», que precisa el alcance de las respectivas responsabilidades de la empresa ferroviaria y de la RFF en caso de accidentes o daños, y un artículo 20, titulado «Consecuencias indemnizatorias de la supresión de franjas por la RFF», referente a las consecuencias lesivas de la supresión de las franjas diarias atribuidas por la RFF a las empresas ferroviarias.
- 20 El artículo 24, III, de la Loi n° 82-1153, d'orientation des transports intérieurs de orientación (Ley n° 82-1153 de los transportes interiores), de 30 de diciembre de 1982 (JORF de 31 de diciembre de 1982, p. 4004), modificado por la Ley n° 2009-1503 establecía:

«Dentro de la [SNCF], un servicio especializado ejercerá, a partir del 1 de enero de 2010 por cuenta de la [RFF] y según los objetivos y principios de gestión que ésta establezca, las funciones de gestión del tráfico y de la circulación en la red ferroviaria nacional mencionadas en el artículo 1 de la Ley n° 97-135 [...] en condiciones que garanticen la independencia de las funciones esenciales ejercidas y aseguren una competencia libre y leal y la inexistencia de cualquier discriminación.

[...]

El servicio gestor del tráfico y de la circulación dispondrá de presupuesto propio cuya financiación asegurará la [RFF] en el marco de un convenio concluido con la [SNCF], firmado junto con el director del servicio gestor. Conforme al artículo 1 de la Ley n° 97-135 [...], ese convenio regulará las condiciones de ejecución y de remuneración de las funciones ejercidas por el servicio, en especial en lo referido a los estudios técnicos de ejecución necesarios para la tramitación de las solicitudes de franjas y la gestión operativa de la circulación.

[...]»

Procedimiento administrativo previo y procedimiento ante el Tribunal de Justicia

- 21 El 27 de junio de 2008 la Comisión envió a la República Francesa un escrito de requerimiento para que diera cumplimiento a las Directivas del primer paquete ferroviario. La República Francesa respondió al requerimiento con escritos de 9 de septiembre de 2008 y de 14 de julio de 2009.
- 22 Por correo de 9 de octubre de 2009, la Comisión dirigió a la República Francesa un dictamen motivado en el que afirmaba la insuficiencia de las medidas adoptadas para la transposición del artículo 6, apartado 3, y del anexo II de la Directiva 91/440, así como de los artículos 4, apartado 2, y 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14, en lo referente a la independencia de las funciones esenciales. A tenor de su dictamen motivado, la Comisión también imputaba a ese Estado miembro no haber adoptado las medidas necesarias para cumplir sus obligaciones en materia de tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria previstas en los artículos 4, apartado 1, 11 y 6, apartado 2, de la Directiva 2001/14 así como en el artículo 10, apartado 7, de la Directiva 91/440. Según ese dictamen, la República Francesa también había incumplido las obligaciones que incumben a los Estados miembros en virtud del artículo 30, apartados 1 y 3 a 5, de la Directiva 2001/14, referentes al organismo regulador. Por consiguiente, la Comisión instaba a la República Francesa a adoptar las medidas requeridas para atenerse al citado dictamen motivado en un plazo de dos meses a partir de su notificación.
- 23 El 10 de diciembre de 2009 la República Francesa respondió al dictamen motivado, informando a la Comisión de la adopción y promulgación de la Ley n° 2009-1503 y manifestando además que las imputaciones formuladas no eran fundadas. El 30 de julio de 2010 la República Francesa facilitó a la Comisión diversas informaciones complementarias sobre la ejecución del primer paquete ferroviario.
- 24 Considerando insatisfactoria la respuesta de la República Francesa, la Comisión decidió interponer el presente recurso. No obstante, teniendo en cuenta la evolución del marco normativo nacional desde el envío del dictamen motivado, la Comisión limitó el alcance del presente recurso por incumplimiento al artículo 6, apartado 3, y al anexo II de la Directiva 91/440 así como al artículo 6, apartados 2 a 5, artículo 11 y artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14.
- 25 Por auto del Presidente del Tribunal de Justicia de 30 de junio de 2011 se admitió la intervención del Reino de España en apoyo de las pretensiones de la República Francesa.

Sobre el recurso

Sobre la primera imputación, relativa a la independencia de la función de adjudicación de franjas ferroviarias

Alegaciones de las partes

- 26 La Comisión mantiene que, en virtud del artículo 6, apartado 3, de la Directiva 91/440, dado que la adjudicación de franjas es una función esencial para garantizar un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura, que está incluida en el anexo II de dicha Directiva y a la que se aplica la exigencia de independencia, una entidad prestadora de servicios de transporte ferroviario, o una dirección administrativa creada dentro de dicha entidad, no puede estar encargada de funciones esenciales en materia de adjudicación de franjas. Aduce asimismo que, conforme al artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14, la adjudicación de la capacidad de la infraestructura debe atribuirse a un organismo adjudicador independiente.

- 27 Según la Comisión, si bien la RFF, que tiene a su cargo la gestión de la infraestructura, es ciertamente un organismo independiente de la SNCF, que lleva a cabo la explotación de los servicios ferroviarios, esta última asume sin embargo ciertas funciones esenciales en materia de adjudicación de franjas. La Comisión observa sobre ello que, aunque esas funciones esenciales estén encomendadas a un servicio especializado dentro de la SNCF, a saber, la Direction des Circulations Ferroviaires (en lo sucesivo, «DCF»), ésta no es independiente de la SNCF en los aspectos legal, organizativo y decisorio.
- 28 Según la Comisión, las tareas confiadas a la DCF forman parte integrante del ejercicio de las funciones previstas en el anexo II de la Directiva 91/440. La SNCF está encargada de aspectos relevantes del procedimiento de adjudicación de capacidad en el sentido del anexo II de esa Directiva, tales como los estudios técnicos de ejecución o la adjudicación de franjas de último minuto. La Comisión considera que, aun si la RFF es responsable de la adjudicación de franjas individuales, los estudios a cargo de la SNCF forman parte de las funciones esenciales. Dichas funciones están incluidas entre las previstas en el artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14, y por tanto deben ser necesariamente gestionadas por un organismo independiente.
- 29 La Comisión sostiene que el artículo 6, apartado 3, de la Directiva 91/440 y el artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14 deben interpretarse conjuntamente y se completan entre sí. En efecto, la regla de la independencia de las funciones esenciales formuladas de forma general en el artículo 6, apartado 3, de la Directiva 91/440 es precisada y detallada respecto a la adjudicación de las franjas en el artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14.
- 30 La Comisión considera que la Directiva 2001/14 no prevé que las funciones esenciales puedan ser ejercidas por una empresa ferroviaria bajo la «supervisión» de un organismo independiente en los aspectos legal, organizativo y decisorio, sino que exige que esas funciones sean «asumidas» por ese organismo independiente.
- 31 Según la Comisión, el objetivo del artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14 consiste en que las empresas ferroviarias no ejerzan ninguna función en materia de adjudicación de franjas, para garantizar un trato equitativo y no discriminatorio entre las empresas ferroviarias.
- 32 En lo que atañe a la independencia de la DCF en el ámbito jurídico, la Comisión afirma que se trata de un servicio especializado de la SNCF, que no es independiente por tanto en ese ámbito, en el sentido del artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14, ya que la DCF es un órgano integrado dentro de la SNCF que no dispone de personalidad jurídica distinta de ésta.
- 33 La Comisión afirma también que, cuando el administrador de la infraestructura ferroviaria, la RFF en este caso, delega funciones esenciales en un organismo distinto, como la DCF en este asunto, éste debe cumplir los mismos requisitos de independencia que se exigen del administrador de esa infraestructura. Así pues, la exigencia de independencia «acompaña» al ejercicio de funciones esenciales. De no ser así, la exigencia de independencia carecería de todo efecto útil.
- 34 En cuanto a la independencia de la DCF en los aspectos organizativo y decisorio, la Comisión indica que no está suficientemente asegurada. En efecto, la observancia de las obligaciones de independencia debe ser objeto de control por parte de una autoridad independiente, función que en el presente caso podría asumir la Autorité de régulation des activités ferroviaires. Además, las empresas ferroviarias competidoras de la SNCF carecen de la posibilidad de presentar una denuncia en caso de inobservancia de la exigencia de independencia, la Autorité de régulation des activités ferroviaires no formula un dictamen de conformidad para el nombramiento del director de la DCF, sino sólo para su cese, las transferencias de personal de la DCF a otros servicios de la SNCF no se controlan suficientemente, y finalmente aún no está garantizado que la DCF disponga de personal propio, de locales separados y de un sistema de información protegido.

- 35 Por último, la Comisión alega en la réplica que, aunque la perspectiva de adopción de un nuevo Decreto por la República Francesa, que entre tanto ha llegado a ser el Decreto n° 2011-891, constituye una mejora en relación con la situación actual, ese nuevo Decreto no confiere a la DCF suficiente independencia en los aspectos organizativo y decisorio, y ciertamente no la atribuye en el plano legal.
- 36 El Gobierno francés alega que la independencia de la DCF está asegurada porque la RFF delimita las funciones esenciales que se encomiendan a la DCF. Ésta interviene en el ejercicio de las funciones esenciales, pero no las gestiona, siendo la RFF el responsable único de la adjudicación de franjas. De esa forma, la RFF define los procedimientos y modalidades de tramitación de las solicitudes que remite a la DCF y establece las reglas de prioridad. En lo que atañe a las franjas de último minuto, su concesión por la DCF se justifica por la urgencia, y en cualquier caso se resuelve según el orden de recepción de las solicitudes. El Gobierno francés alega por otro lado que la exigencia de independencia de la DCF en el ámbito jurídico no requiere que ésta disponga de una personalidad jurídica distinta de la de la SNCF.
- 37 Ese Gobierno mantiene también que la situación francesa no entra en el ámbito de aplicación del artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14 ya que esta disposición únicamente se aplica si el administrador de la infraestructura ferroviaria no es independiente. Ahora bien, el administrador de esta infraestructura, a saber, la RFF, es independiente, de forma que dicho artículo no se aplica a las actividades de la DCF.
- 38 El Gobierno francés sostiene que, aunque la DCF forme parte integrante de una persona jurídica que es ella misma un proveedor de transporte ferroviario, sigue siendo un órgano independiente en el ámbito funcional. Así pues, no cabe considerar que, aun estando integrada dentro de la SNCF, la DCF constituya una entidad proveedora de servicios de transporte ferroviario en el sentido del artículo 6, apartado 3, de la Directiva 91/440.
- 39 El Gobierno francés rebate también los argumentos de la Comisión referidos a la falta de independencia organizativa y decisoria de la DCF, en especial acerca del nombramiento del director de ésta, la transferencia del director y de los agentes a otros servicios de la SNCF y la garantía de que la DCF disponga de locales separados, de personalidad jurídica propia y de un sistema de información protegido.
- 40 En su escrito de réplica, el Gobierno francés aduce que la transposición del artículo 6, apartado 3, y del anexo II de la Directiva 91/440 ha quedado completada desde la adopción del Decreto n° 2011-891, adoptado en aplicación de la Ley n° 2009-1503.

Apreciación del Tribunal de Justicia

- 41 Con su primera imputación la Comisión reprocha a la República Francesa haber incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 6, apartado 3, de la Directiva 91/440, puesto en relación con el anexo II de ésta, y del artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14, ya que en Francia, aunque el administrador de la infraestructura ferroviaria, la RFF, sea un organismo independiente de la SNCF, la cual lleva a cabo la explotación de los servicios ferroviarios, la SNCF está no obstante encargada de algunas funciones esenciales en materia de adjudicación de franjas, toda vez que la realización de estudios técnicos de ejecución necesarios para la tramitación de las solicitudes de franjas y la adjudicación de franjas de último minuto se atribuye a un servicio especializado dentro de la SNCF, a saber, la DCF, que no es independiente de la primera en los aspectos legal, organizativo y decisorio.
- 42 Es oportuno observar previamente que la República Francesa alega que la transposición del artículo 6, apartado 3, y del anexo II de la Directiva 91/440 está completamente realizada desde la adopción del Decreto n° 2011-891.

- 43 Ahora bien, según reiterada jurisprudencia, la existencia de un incumplimiento debe apreciarse en función de la situación del Estado miembro tal como ésta se presentaba al final del plazo fijado en el dictamen motivado y los cambios ocurridos posteriormente no pueden ser tenidos en cuenta por el Tribunal de Justicia (véanse, en particular, las sentencias de 27 de septiembre de 2007, Comisión/Francia, C-9/07, apartado 8, y de 18 de noviembre de 2010, Comisión/España, C-48/10, apartado 30).
- 44 Por consiguiente, como sea que el Decreto nº 2011-891 fue adoptado después del término del plazo fijado por la Comisión en su dictamen motivado de 9 de octubre de 2009, el Tribunal de Justicia no puede tomarlo en consideración en el examen del fundamento del presente recurso por incumplimiento.
- 45 Sobre el fondo, hay que recordar que la Directiva 91/440 inició la liberalización del transporte ferroviario tratando de garantizar un acceso equitativo y no discriminatorio de las empresas ferroviarias a la infraestructura. Para garantizar ese acceso el artículo 6, apartado 3, párrafo primero, de la Directiva 91/440 dispuso que los Estados miembros deben adoptar las medidas necesarias para garantizar que las funciones esenciales enumeradas en el anexo II de la misma Directiva se encomienden a entidades o empresas que no presten a su vez servicios de transporte ferroviario, y ello de forma demostrable, con independencia de las estructuras de organización.
- 46 Con arreglo al anexo II de la Directiva 91/440, se consideran funciones esenciales en el sentido de su artículo 6, apartado 3, la preparación y toma de decisiones sobre la concesión de licencias a las empresas ferroviarias, la toma de decisiones relacionadas con la adjudicación de franjas, incluidas tanto la definición y la evaluación de disponibilidad como la asignación de franjas para trenes concretos, la toma de decisiones relacionadas con la percepción de cánones por uso de infraestructura y la supervisión del cumplimiento de las obligaciones de servicio público que requiere la prestación de determinados servicios.
- 47 De esa enumeración se deduce que no se puede encargar a una empresa ferroviaria la realización de estudios técnicos de ejecución necesarios para la tramitación de las solicitudes de franjas, previa a la toma de decisiones, y para la adjudicación de franjas de último minuto, ya que esos estudios forman parte de la definición y la evaluación de la disponibilidad de franjas, por un lado, y, por otro, la adjudicación de franjas de último minuto constituye una asignación de franjas para trenes concretos prevista en el anexo II de la Directiva 91/440, por lo que esas funciones deben atribuirse a un organismo independiente.
- 48 En efecto, es oportuno recordar que el artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14 dispone que las entidades encargadas de la adjudicación sean independientes de toda empresa ferroviaria en los aspectos legal, organizativo y de toma de decisiones.
- 49 No cabe acoger al respecto el argumento de la República Francesa según el cual el artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14 no es de aplicación, porque existe un administrador de infraestructuras independiente, la RFF, encargado de las funciones esenciales de adjudicación y de asignación de franjas para trenes concretos. En efecto, y en contra de lo que alega ese Estado miembro, la independencia de la que debe dar prueba el administrador de la infraestructura ferroviaria, prevista por el artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14, tiene que verificarse, aunque ese administrador sea independiente de las empresas de transporte ferroviario, cuando sigan atribuidas funciones esenciales a una empresa ferroviaria. Por tanto, como afirma el Abogado General en el punto 41 de sus conclusiones, la DCF está sujeta a las exigencias del artículo 6, apartado 3, de la Directiva 91/440 y del artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14, que no pueden separarse una de otra. En caso contrario, los Estados miembros podrían eludir las disposiciones de esas Directivas instituyendo un administrador de infraestructuras que, si bien independiente, delegara funciones

esenciales en una empresa ferroviaria, lo que sería contrario al objetivo recordado en el undécimo considerando de la Directiva 2001/14, que es garantizar a todas las empresas ferroviarias condiciones de acceso justas y no discriminatorias a la infraestructura ferroviaria.

- 50 En el presente caso, la DCF, aun bajo la supervisión de la RFF, que es el administrador de infraestructuras independiente, tiene a su cargo, según el artículo 24 de la Ley n° 82-1153, modificada por la Ley n° 2009-1503, y el artículo 21 del Decreto n° 2003-194, funciones esenciales en el sentido del artículo 6, apartado 3, de la Directiva 91/440 y está integrada dentro de la empresa ferroviaria, que es la SNCF. Por tanto, para que pueda asumir funciones de adjudicación, la DCF debe ser a su vez independiente de la SNCF en los aspectos legal, organizativo y decisorio.
- 51 Por consiguiente, en el plano legal la DCF debe disponer de una personalidad jurídica propia diferente de la de la SNCF y de órganos y recursos propios distintos también de los de la SNCF.
- 52 No obstante, es preciso constatar que en Francia la DCF no tiene una personalidad jurídica diferente de la de la SNCF, lo que no discute la República Francesa. Así pues, la independencia jurídica prevista por el artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14 no existe entre la DCF y la SNCF.
- 53 Toda vez que no se cumple el criterio de independencia jurídica, no ha lugar a examinar los criterios de independencia organizativa y decisoria, puesto que esos tres criterios deben concurrir acumulativamente, siendo suficiente la falta de uno de ellos para apreciar un incumplimiento del artículo 6, apartado 3, y del anexo II de la Directiva 91/440 así como del artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14.
- 54 De las precedentes consideraciones resulta que debe acogerse la primera imputación invocada por la Comisión en apoyo de su recurso.

Sobre la segunda imputación, referida a la tarificación del acceso a la infraestructura

Alegaciones de las partes

- 55 En la primera parte de su segunda imputación, la Comisión alega que la República Francesa ha incumplido sus obligaciones en virtud del artículo 11 de la Directiva 2001/14 porque la normativa francesa no contiene actualmente un sistema de incentivos que se ajuste a dicho artículo. Las medidas mencionadas por ese Estado miembro no constituyen tal sistema.
- 56 En efecto, el artículo 6.4 de la declaración sobre la red, que prevé una tarificación específica aplicable al derecho de reserva de las franjas para transporte de mercancías cuya longitud total sea superior a 300 km y su velocidad superior a 70 km/h no puede constituir un sistema de incentivos en el sentido del artículo 11 de la Directiva 2001/14, puesto que no contiene exigencias o/e incentivos ni para los operadores ni para el administrador tendentes a mejorar el funcionamiento.
- 57 De igual manera, los otros dos documentos mencionados por las autoridades francesas, a saber, las condiciones generales aplicables a los contratos de utilización de la infraestructura y el contrato sobre resultados, no dan cumplimiento a las obligaciones previstas por el artículo 11 de la Directiva 2001/14.
- 58 En la segunda parte de la segunda imputación, la Comisión aduce asimismo que, al no introducir un régimen de incentivos como el previsto en el artículo 6, apartados 2 a 5, de la Directiva 2001/14, la República Francesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de estas disposiciones.

- 59 En lo que se refiere a los incentivos para reducir los costes de puesta a disposición de la infraestructura, la Comisión sostiene que las medidas adoptadas por las autoridades francesas no están acompañadas de un sistema que permita, mediante incentivos, incitar de forma significativa al administrador de la infraestructura ferroviaria para que alcance los objetivos que se le han asignado.
- 60 En cuanto a la reducción de los cánones de acceso a la infraestructura, la Comisión manifiesta que el contrato sobre resultados no enuncia ningún objetivo.
- 61 El Gobierno francés alega que el contrato sobre resultados define los objetivos de modernización de la infraestructura y las modalidades de desarrollo de una nueva oferta comercial de la red ferroviaria, con el fin de mejorar la calidad, los servicios y la seguridad. De esa manera, dicho contrato contiene disposiciones que pueden incentivar al administrador de infraestructuras a reducir las perturbaciones y a mejorar el funcionamiento de la red ferroviaria.
- 62 Ese Gobierno sostiene también que las condiciones generales aplicables a los contratos de utilización de la infraestructura, al establecer indemnizaciones en caso de incumplimiento, contienen de tal forma disposiciones tendentes a incentivar a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras a reducir las perturbaciones y a mejorar el funcionamiento de la red ferroviaria.
- 63 En lo que atañe a los incentivos para reducir los costes de puesta a disposición de la infraestructura, las autoridades francesas afirman que han establecido un mecanismo de primas para el personal ligado directamente a la reducción de estos costes y que por tanto han adoptado medidas de incentivo en ese sentido.
- 64 En cuanto al objetivo de reducción de la cuantía de los cánones de acceso a la infraestructura ferroviaria, el Gobierno francés considera que la reducción de los cánones de uso de la infraestructura ferroviaria no puede constituir en ningún caso un objetivo absoluto derivado de la Directiva 2001/14.
- 65 El Gobierno español considera que la Directiva no define ni impone criterios acerca del establecimiento de un sistema de incentivos y sólo hace referencia al objetivo de ese sistema.
- 66 Así pues, según el Gobierno español, la Comisión no ha demostrado que el sistema francés de tarificación de la infraestructura no fomente la reducción al mínimo de las perturbaciones y la mejora del funcionamiento de la red ferroviaria. En efecto, la referencia a las disposiciones en vigor y la lectura parcial de ciertos contratos o de ciertas disposiciones no bastan para constituir esa prueba, ya que esas disposiciones deben considerarse en su conjunto.
- 67 Por lo que se refiere a las medidas destinadas a reducir la cuantía de los cánones de acceso, el Gobierno español destaca que la percepción de esos cánones se inserta en la perspectiva del establecimiento de una red ferroviaria europea moderna y competitiva, conforme al objetivo pretendido por la Directiva 2001/14, que no se ha realizado hasta la actualidad. Por tanto, sin modernizar previamente la red ferroviaria no sería razonable reducir a la vez la cuantía de los cánones de acceso y los costes de mantenimiento. Esa circunstancia excluye de entrada toda infracción de las disposiciones antes referidas.

Apreciación del Tribunal de Justicia

- 68 En la primera parte de la segunda imputación, la Comisión reprocha en sustancia a la República Francesa no haber establecido en su normativa nacional un sistema de incentivos como prevé el artículo 11 de la Directiva 2001/14.

- 69 Conforme al artículo 11, apartado 1, de la Directiva 2001/14, los sistemas de tarificación por infraestructura deben incentivar a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras a reducir al mínimo las perturbaciones y a mejorar el funcionamiento de la red ferroviaria, mediante un sistema de incentivos. Según la misma disposición, ese sistema puede incluir penalizaciones, indemnizaciones y primas.
- 70 De ello se deduce, por un lado, que los Estados miembros deben incluir en los sistemas de tarificación de la infraestructura un sistema de incentivos destinado a inducir a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras a mejorar el funcionamiento de la red ferroviaria. Por otro lado, en lo referente al tipo de medidas incentivadoras que los Estados miembros pueden poner en práctica, éstos conservan la libertad de elección de las medidas concretas que formen parte de ese sistema, siempre que las mismas constituyan un conjunto coherente y transparente que pueda ser calificado como «sistema de incentivos» (véase la sentencia de 28 de febrero de 2013, Comisión/España, C-483/10, apartado 64).
- 71 Para examinar el fundamento de esta primera parte de la imputación, hay que comprobar por tanto si las medidas contenidas en la legislación francesa sobre ese aspecto se ajustan a las exigencias del artículo 11 de la Directiva 2001/14.
- 72 Es preciso observar que el artículo 6.4 de la declaración sobre la red sólo prevé una tarificación específica aplicable al canon de reserva de las franjas de transporte de mercancías cuya longitud total sea superior a 300 km y cuya velocidad sea superior a 70 km/h, la cual no constituye un conjunto coherente y transparente que pueda ser calificado como sistema de incentivos en el sentido del artículo 11 de la Directiva 2001/14. Pues bien, como se ha recordado en el apartado 70 de la presente sentencia, dicho artículo exige que los Estados miembros establezcan de manera efectiva un sistema de incentivos dentro del régimen de tarificación.
- 73 Las condiciones generales de la RFF contienen disposiciones sobre la indemnización del administrador de infraestructuras en caso de falta de utilización de una franja por causa imputable a la empresa ferroviaria y para la indemnización de ésta a raíz de la supresión de franjas imputable al administrador. Procede señalar que estas disposiciones no constituyen un sistema de incentivos, ya que el artículo 18 de esas condiciones generales sólo contiene meras cláusulas de responsabilidad en caso de daños y el artículo 20 de las mismas condiciones sólo prevé las consecuencias indemnizatorias en caso de supresión de franjas por la RFF.
- 74 Por último, en lo que concierne al establecimiento con carácter experimental de un mecanismo específico de mejora del funcionamiento previsto en el contrato sobre resultados es preciso observar que ese mecanismo sólo está a cargo de la RFF. Por tanto, el contrato sobre resultados no constituye un sistema de incentivos que incite no sólo al administrador de infraestructuras sino también a las empresas ferroviarias. Además, según el artículo 11, apartado 2, de la Directiva 2001/14, los principios básicos del sistema de incentivos se aplicarán en la totalidad de la red. Pues bien, las disposiciones del contrato sobre resultados se limitan a la red de transporte de mercancías.
- 75 De las anteriores consideraciones resulta que debe acogerse la primera parte de la segunda imputación aducida por la Comisión en apoyo de su recurso.
- 76 En la segunda parte de la segunda imputación, la Comisión reprocha en sustancia a la República Francesa no haber previsto mecanismos que inciten al administrador de infraestructuras a limitar los costes de la puesta a disposición de la infraestructura o a reducir la cuantía de los cánones de acceso.
- 77 Hay que recordar que, conforme al artículo 6, apartado 1, de la Directiva 2001/14, los Estados miembros establecerán las condiciones apropiadas para que, en circunstancias empresariales normales y a lo largo de un período de tiempo razonable, la contabilidad del administrador de infraestructuras refleje como mínimo una situación de equilibrio entre, por una parte, los cánones por utilización, los

excedentes de otras actividades comerciales y la financiación estatal y, por otra, los gastos de infraestructura. Según el artículo 6, apartado 2, de la Directiva 2001/14, se incentivará a los administradores de infraestructuras a que reduzcan los costes de la puesta a disposición de infraestructura y la cuantía de los cánones de acceso.

- 78 A este respecto, el artículo 6, apartado 3, de la Directiva 2001/14 prevé que se dé cumplimiento a la obligación derivada del apartado 2 del mismo artículo bien mediante un contrato plurianual entre la autoridad competente y el administrador de infraestructuras, que prevea la financiación estatal, bien estableciendo medidas adecuadas de reglamentación que prevean las facultades necesarias. Por tanto, los Estados miembros están facultados para poner en práctica las medidas incentivadoras en un contrato plurianual o bien mediante disposiciones reglamentarias.
- 79 En el presente caso, el 6 de junio de 2009 se firmó un acuerdo de incentivación entre el presidente de la RFF y los representantes del personal de ésta, en el marco del contrato sobre resultados. Ese acuerdo constituye un mecanismo de incitación equiparable al contrato plurianual previsto en el artículo 6, apartado 3, de la Directiva 2001/14.
- 80 En efecto, el acuerdo de incentivación establece una prima para el personal que puede incitar al administrador de la infraestructura ferroviaria a reducir los costes en la medida en que dicho acuerdo prevé en especial, como criterio que puede generar una prima en concepto de incentivo a favor del conjunto del personal de la RFF, una disminución del coste de la unidad de obra que representan los trabajos de renovación completa de un kilómetro de vía férrea. El seguimiento de ese coste permite en efecto elaborar un índice representativo de la evolución de los costes unitarios de renovación de la infraestructura ferroviaria, índice que, como ha señalado el Abogado General en el punto 66 de sus conclusiones, establece un mecanismo de primas para el personal directamente ligado a la reducción de los costes de puesta a disposición de la infraestructura. Además, la prima derivada del acuerdo de incentivación sólo se paga si los costes comprobados se ajustan a los objetivos del contrato sobre resultados.
- 81 Así pues, esas medidas incitan al administrador de infraestructuras a reducir los costes de puesta a disposición de la infraestructura ferroviaria e indirectamente a rebajar la cuantía de los cánones de acceso a ésta.
- 82 En lo que atañe al argumento de la Comisión de que el artículo 6, apartado 2, de la Directiva 2001/14 obliga a los Estados miembros a prever medidas incentivadoras de la reducción de los cánones de acceso distintas de las tendentes a incentivar la reducción de los costes, es preciso constatar que el considerando 40 de esa Directiva manifiesta que la infraestructura ferroviaria es un monopolio natural, y que en consecuencia es preciso incentivar a sus administradores para que reduzcan costes y apliquen una gestión eficaz. Pues bien, ese considerando no se refiere a los cánones sino sólo a los costes (véase la sentencia de 28 de febrero de 2013, Comisión/Alemania, C-556/10, apartado 106).
- 83 Es cierto que el artículo 6, apartado 2, de la Directiva 2001/14 prevé que se incentivará la reducción de los costes y de los cánones de acceso. Sin embargo, esa disposición no exige en absoluto que esas medidas incentivadoras deban ser establecidas de forma separada (véase la sentencia Comisión/Alemania, antes citada, apartado 107).
- 84 En efecto, acoger el criterio de la Comisión equivaldría a reconocer la obligación de un Estado miembro de incentivar al administrador de infraestructuras para repercutir en los usuarios de la red, en forma de rebaja de los cánones, una parte de los excedentes obtenidos por un aumento de su eficiencia, aun cuando no pudiera cubrir todos los costes de puesta a disposición de la infraestructura. Esa interpretación obligaría al Estado miembro, en compensación de esa repercusión, a financiar la infraestructura. Es preciso observar que esa interpretación estaría en contradicción con el artículo 6, apartado 1, párrafo segundo, de la Directiva 2001/14, que prevé que, dentro del marco tarifario de los

artículos 7 y 8 de la misma Directiva, un Estado miembro podrá exigir al administrador de infraestructuras que equilibre sus cuentas sin financiación estatal (véase la sentencia Comisión/Alemania, antes citada, apartado 108).

- 85 En consecuencia, se ha de estimar que la obligación de inducir al administrador de infraestructuras, con medidas incentivadoras, a reducir los costes de la puesta a disposición de la infraestructura ferroviaria y la cuantía de los cánones de acceso se cumple en el presente caso a través de las medidas tendentes a rebajar los costes de la puesta a disposición de esa infraestructura, dado que tienen también incidencia en la reducción de la cuantía de los cánones, como se ha expuesto en los apartados 79 a 81 de la presente sentencia.
- 86 Además, hay que observar que las medidas de incentivo que tienen por objeto la reducción de los costes de la puesta a disposición de la infraestructura no podrán sino originar una reducción de la cuantía de los cánones de acceso, ya se fijen éstos conforme al artículo 7, apartado 3, de la Directiva 2001/14 o al artículo 8, apartado 1, de la misma Directiva.
- 87 De las precedentes consideraciones se deduce que debe desestimarse la segunda parte de la segunda imputación de la Comisión referida a las medidas de incentivo de la reducción de los costes.
- 88 De todas las consideraciones antes expuestas resulta que, al no adoptar las medidas necesarias para asegurar que la entidad a la que se atribuye el ejercicio de las funciones esenciales enumeradas en el anexo II de la Directiva 91/440 sea independiente de la empresa que presta los servicios de transporte ferroviario, conforme al artículo 6, apartado 3, y al anexo II de la misma Directiva, así como al artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14 y al no adoptar en el plazo fijado todas las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento al artículo 11 de la Directiva 2001/14, la República Francesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de esas disposiciones.
- 89 Se desestima el recurso en todo lo demás.

Costas

- 90 En virtud del artículo 138, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento, cuando se estimen parcialmente las pretensiones de una y otra parte, cada parte cargará con sus propias costas. Dado que se han desestimado en parte las pretensiones de la Comisión y de la República Francesa, procede decidir que cada parte cargue con sus propias costas.
- 91 En virtud del artículo 140, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento, el Reino de España cargará con sus propias costas.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Primera) decide:

- 1) Al no adoptar las medidas necesarias para asegurar que la entidad a la que se atribuye el ejercicio de las funciones esenciales enumeradas en el anexo II de la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, según su modificación por la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, sea independiente de la empresa que presta los servicios de transporte ferroviario, conforme al artículo 6, apartado 3, y al anexo II de la misma Directiva, así como al artículo 14, apartado 2, de 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, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, según su modificación por la Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, y al no adoptar en el plazo fijado todas las disposiciones**

legislativas, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento al artículo 11 de la citada Directiva 2001/14, la República Francesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de esas disposiciones.

- 2) Desestimar el recurso en todo lo demás.**
- 3) La Comisión Europea y la República Francesa cargarán con sus propias costas.**
- 4) El Reino de España cargará con sus propias costas.**

Firmas