



## Recueil de la jurisprudence

Affaire C-556/10

**Commission européenne  
contre  
République fédérale d'Allemagne**

«Manquement d'État — Transport — Développement de chemins de fer communautaires — Directive 91/440/CEE — Article 6, paragraphe 3, et annexe II — Directive 2001/14/CE — Articles 4, paragraphe 2, et 14, paragraphe 2 — Gestionnaire de l'infrastructure — Indépendance organisationnelle et décisionnelle — Structure de holding — Directive 2001/14 — Articles 7, paragraphe 3, et 8, paragraphe 1 — Établissement des redevances sur la base des coûts directs — Tarification — Coûts directs — Coûts totaux — Directive 2001/14 — Article 6, paragraphe 2 — Absence de mesures d'incitation à réduire les coûts — Directive 91/440 — Article 10, paragraphe 7 — Directive 2001/14 — Article 30, paragraphe 4 — Organisme de contrôle — Compétences»

Sommaire – Arrêt de la Cour (première chambre) du 28 février 2013

1. *Transports — Politique commune — Développement de chemins de fer communautaires — Gestionnaire national de l'infrastructure ferroviaire — Indépendance — Critères d'appréciation énumérés dans un document de travail de la Commission — Valeur juridique contraignante — Absence — Obligation de transposition — Absence*

*(Directive du Parlement européen et du Conseil 2001/14; directive du Conseil 91/440)*

2. *Recours en manquement — Preuve du manquement — Charge incombant à la Commission — Présentation d'éléments faisant apparaître le manquement — Présomptions — Inadmissibilité*

*(Art. 258 TFUE)*

3. *Transports — Transports ferroviaires — Directive 2001/14 — Répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et tarification — Tarification de l'infrastructure — Obligations des États membres — Portée — Détermination de la redevance d'utilisation de l'infrastructure — Exclusion — Compétence du gestionnaire de l'infrastructure*

*(Directive du Parlement européen et du Conseil 2001/14, art. 4, § 1, 7, § 3, et 8, § 1)*

4. *Transports — Transports ferroviaires — Directive 2001/14 — Répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et tarification — Tarification de l'infrastructure — Obligations des États membres — Mise en place de mécanismes incitant le gestionnaire de l'infrastructure à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'accès — Obligation de prévoir des mesures distinctes — Absence*

*(Directive du Parlement européen et du Conseil 2001/14, art. 6, § 2 et 3, 7, § 3, et 8, § 1)*

5. *Transports — Politique commune — Développement de chemins de fer communautaires — Obligations des États membres — Mise en place d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire — Compétences — Obligation de prévoir un droit d'agir en l'absence d'une plainte ou d'une suspicion concrète d'infraction — Absence*

(Directive du Parlement européen et du Conseil 2001/14, art. 30, § 4; directive du Conseil 91/440, art. 10, § 7)

1. N'a pas de valeur juridique contraignante un document de travail de la Commission énumérant les critères sur la base desquels celle-ci examine l'indépendance du gestionnaire national de l'infrastructure ferroviaire, telle que requise par la directive 2001/14, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire, et les mesures prévues pour garantir cette indépendance, qui n'a jamais fait l'objet d'une publication au Journal officiel de l'Union européenne, qui a été rendu public trois ans après l'expiration du délai de transposition de ladite directive et qui n'a été repris dans aucun acte législatif.

Dès lors, il ne saurait être reproché à un État membre de ne pas avoir traduit ces critères dans des dispositions légales ou réglementaires de transposition des directives 91/440, relative au développement de chemins de fer communautaires, et 2001/14. Dans ces circonstances, la non-transposition desdits critères ne peut conduire, à elle seule, à conclure à l'absence d'indépendance décisionnelle du gestionnaire national de l'infrastructure ferroviaire, par rapport à l'entreprise à laquelle il est intégré et qui, en tant que holding, supervise également des entreprises ferroviaires.

(cf. points 35, 58, 62, 65)

2. Voir le texte de la décision.

(cf. point 66)

3. En ce qui concerne les systèmes de tarification de l'infrastructure ferroviaire, l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2001/14, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire, établit une répartition des compétences entre les États membres et le gestionnaire de l'infrastructure. En effet, il revient aux États membres d'établir un cadre pour la tarification tandis que la détermination de la redevance et son recouvrement incombent au gestionnaire de l'infrastructure. Toutefois, l'État peut procéder au recouvrement total des coûts de l'infrastructure par des majorations si le marché s'y prête et si cela n'exclut pas l'utilisation des infrastructures par des segments de marché qui peuvent à tout le moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, majoré d'un taux de rentabilité. À cet égard, afin de respecter les objectifs poursuivis par la directive 2001/14, la redevance d'utilisation de l'infrastructure constitue un minimum, qui correspond au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire prévu à l'article 7, paragraphe 3, de cette directive, et un maximum, qui résulte des coûts totaux encourus par le gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que le prévoit l'article 8, paragraphe 1, de ladite directive. Le principe des coûts directs et celui des coûts totaux ne sont pas substituables l'un à l'autre. En effet, le système prévu audit article 8, paragraphe 1, ne peut être utilisé que si le marché s'y prête, une étude de marché étant nécessaire aux fins de vérifier si tel est le cas.

Dès lors, il en résulte qu'un État membre ne manque pas aux obligations qui lui incombent en vertu de la directive 2001/14 du fait que sa réglementation nationale n'indique pas avec certitude s'il convient d'appliquer le principe des coûts directs ou celui des coûts totaux, mais permet le recouvrement total des coûts encourus et laisse au gestionnaire de l'infrastructure la possibilité d'effectuer une différenciation en fonction des services de transport de voyageurs à grande distance, de transport de

voyageurs à courte distance ou de fret ferroviaire ainsi qu'en fonction des segments de marché à l'intérieur de ces services de transport. Or, la directive 2001/14 n'impose pas aux États membres de prévoir des règles de tarification plus détaillées.

(cf. points 84, 85, 87, 88)

4. Il découle de l'article 6, paragraphes 2 et 3, de la directive 2001/14, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire, qu'il est loisible aux États membres de mettre en œuvre les mesures d'incitation à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'accès, dans le cadre d'un contrat pluriannuel ou au moyen de dispositions réglementaires. Par contre, il n'est nullement prévu que ces mesures doivent être prises de façon distincte.

Par ailleurs, les mesures incitatives visant à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure ne pourront qu'entraîner une baisse du niveau des redevances d'accès, que celles-ci soient fixées sur la base de l'article 7, paragraphe 3, de la directive 2001/14 ou sur celle de l'article 8, paragraphe 1, de cette directive.

(cf. points 101, 107, 110)

5. L'organisme de contrôle prévu à l'article 30, paragraphe 4, de la directive 2001/14, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire, a pour rôle de surveiller et de garantir un accès non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire, dans le cadre de la répartition des capacités et de la tarification. De ce fait, la possibilité, pour cet organisme, d'obtenir des renseignements découle de l'article 30, paragraphe 2, de la directive 2001/14 qui prévoit qu'un candidat peut saisir ledit organisme dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice. Par contre, ni ledit article 30, paragraphe 4, ni l'article 10, paragraphe 7, de la directive 91/440, relative au développement de chemins de fer communautaires, n'exigent de l'organisme de contrôle qu'il ait des compétences en matière d'obtention de renseignements en l'absence de plainte ou de suspicion d'infraction auxdites directives et qu'il prévoient des sanctions à ces éventuelles infractions. Ainsi, il ne saurait être reproché à un État membre de ne pas avoir prévu de telles mesures dans sa législation nationale.

(cf. points 120, 124, 126, 128)