



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)

18 aprilie 2013*

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru — Transport — Dezvoltarea căilor ferate comunitare — Directiva 91/440/CEE — Articolul 6 alineatul (3) și anexa II — Directiva 2001/14/CE — Articolul 14 alineatul (2) — Lipsa independenței juridice a administratorului infrastructurii feroviare — Articolul 11 — Lipsa unui sistem de creștere a performanței — Transpunere incompletă”

În cauza C-625/10,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 258 TFUE, introdusă la 29 decembrie 2010,

Comisia Europeană, reprezentată de J.-P. Keppenne și de H. Støvlbæk, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

reclamantă,

împotriva

Republicii Franceze, reprezentată de G. de Bergues, de M. Perrot și de S. Menez, în calitate de agenți,

pârâtă,

susținută de

Regatul Spaniei, reprezentat de S. Centeno Huerta, în calitate de agent,

intervenient,

CURTEA (Camera întâi),

compusă din domnul A. Tizzano, președinte de cameră, domnii A. Borg Barthet (raportor), E. Levits, J.-J. Kasel și doamna M. Berger, judecători,

avocat general: domnul N. Jääskinen,

grefier: doamna A. Impellizzeri, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 20 septembrie 2012,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 13 decembrie 2012,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: franceza.

Hotărâre

- 1 Prin cererea introductivă, Comisia Europeană solicită Curții să constate că:
 - prin neadoptarea măsurilor necesare pentru a asigura că entitatea a căreia îi este încredințată exercitarea unei funcții esențiale prevăzute la articolul 6 alineatul (3) și în anexa II la 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/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 (JO L 75, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 38, denumită în continuare „Directiva 91/440”), precum și la articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (JO L 75, p. 29, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 66), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 (JO L 315, p. 44, denumită în continuare „Directiva 2001/14”), este independentă de întreprinderea care furnizează serviciile de transport feroviar,
 - prin neadoptarea unui sistem de creștere a performanței conform articolului 11 din Directiva 2001/14 și
 - prin neintroducerea unui sistem de stimulare precum cel prevăzut la articolul 6 alineatele (2)-(5) din Directiva 2001/14,

Republica Franceză nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul acestor dispoziții.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

- 2 În cursul anului 2001, Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene au adoptat trei directive în vederea redinamizării transportului feroviar, deschizându-l progresiv concurenței la nivel european, și anume Directiva 2001/12, Directiva 2001/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind autorizarea întreprinderilor feroviare (JO L 75, p. 26, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 63) și Directiva 2001/14 (denumite în continuare, împreună, „primul pachet feroviar”).

Directiva 91/440

- 3 Articolul 6 alineatul (3) primul paragraf din Directiva 91/440 prevede:

„Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a asigura că funcțiile [esențiale] care determină accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură enumerate în anexa II sunt încredințate unor organisme sau firme care nu sunt furnizoare de servicii de transport feroviar. Indiferent de structurile organizatorice, trebuie arătat că acest obiectiv a fost realizat.”
- 4 Anexa II la această directivă menționează lista funcțiilor esențiale avute în vedere la articolul 6 alineatul (3) din aceasta:

„— pregătirea și luarea deciziilor în legătură cu autorizarea întreprinderilor feroviare, inclusiv acordarea autorizațiilor individuale;

- luarea deciziilor în legătură cu repartizarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității traselor, precum și repartizarea efectivă a traselor individuale;
- luarea deciziilor cu privire la tarifarea infrastructurii;
- supravegherea îndeplinirii obligațiilor de serviciu public cerute în furnizarea anumitor servicii.”

Directiva 2001/14

5 Considerentele (11) și (40) ale Directivei 2001/14 au următorul cuprins:

„(11) Sistemele de tarifare și de alocare a capacităților trebuie să permită accesul egal și nediscriminatoriu al tuturor întreprinderilor și să încerce, pe cât posibil, să satisfacă nevoile tuturor utilizatorilor și modurilor de transport într-o manieră corectă și nediscriminatorie.

[...]

(40) O infrastructură feroviară reprezintă un monopol natural. De aceea este necesar ca administratorii infrastructurii să fie stimulați pentru a reduce costurile și a-și administra infrastructura în mod eficient.”

6 Articolul 3 alineatul (1) din această directivă prevede:

„După consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii stabilește și publică un document de referință al rețelei, care se poate obține după achitarea unei taxe care nu poate depăși costul de publicare a acestui document.”

7 Potrivit articolului 6 din directiva menționată:

„(1) Statele membre stabilesc condițiile corespunzătoare, inclusiv plățile în avans dacă este cazul, care să asigure că, în condiții normale de activitate și pe o perioadă de timp acceptabilă, conturile unui administrator al infrastructurii prezintă cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități comerciale și finanțările de la stat, pe de o parte, și cheltuielile infrastructurii, pe de altă parte.

Fără să aducă atingere obiectivului posibil pe termen lung privind acoperirea de către utilizator a costurilor infrastructurii pentru toate modurile de transport, pe baza unei concurențe loiale și nediscriminatorii, în situația în care transportul feroviar poate concura cu alte moduri de transport, în cadrul de tarifare prevăzut la articolele 7 și 8, un stat membru poate cere administratorului infrastructurii să-și echilibreze conturile fără a apela la finanțarea statului.

(2) Administratorii infrastructurii sunt stimulați, respectându-se cerințele în materie de siguranță și prin menținerea și îmbunătățirea calității serviciului de infrastructură, să reducă costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul tarifelor de acces.

(3) Statele membre se asigură că dispoziția de la alineatul (2) se aplică fie în cadrul unui contract încheiat între autoritatea competentă și administratorul infrastructurii pe o perioadă de cel puțin trei ani care să prevadă finanțare de la stat, fie prin stabilirea unor măsuri de reglementare corespunzătoare, care să prevadă competențele necesare.

(4) În situația în care a fost încheiat un contract, termenii contractului și structura plăților destinate asigurării fondurilor administratorului infrastructurii sunt convenite în avans și acoperă întreaga durată a contractului.

(5) Trebuie elaborată o metodă de imputare a costurilor. Statele membre pot cere aprobarea prealabilă. Această metodă trebuie actualizată periodic în funcție de cele mai bune uzanțe internaționale.”

8 Articolul 7 alineatul (3) din Directiva 2001/14 prevede:

„Fără să aducă atingere dispozițiilor de la alineatele (4) sau (5) sau de la articolul 8, tarifele pentru setul minim de prestații și accesul pe rețea la serviciile infrastructurii sunt stabilite la costul direct imputabil exploatării serviciilor de transport feroviar.”

9 Articolul 8 alineatul (1) din această directivă are următorul cuprins:

„Pentru recuperarea în totalitate a costurilor suportate de către administratorul infrastructurii, dacă piața permite, un stat membru poate majora prețurile pe baza unor principii eficiente, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată în special competitivitatea optimă a transportului feroviar internațional de marfă. Sistemul de tarifare respectă sporurile de productivitate realizate de întreprinderile feroviare.

Totuși, nivelul tarifelor nu trebuie să excludă utilizarea infrastructurii de către segmentele de piață care pot plăti cel puțin costul suportat direct ca urmare a exploatării serviciilor de transport feroviar, plus un indice de rentabilitate dacă piața se pretează la aceasta.”

10 Potrivit articolului 11 din directiva menționată:

„(1) Sistemele de tarifare a infrastructurii încurajează întreprinderile feroviare și administratorul infrastructurii, printr-un sistem de creștere a performanței, să reducă [la minimum] perturbările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare. Acesta poate conține sancțiuni pentru acțiunile care perturbă exploatarea rețelei, compensații pentru întreprinderile care au avut de suferit din cauza perturbării și prime care recompensează depășirea performanțelor.

(2) Principiile de bază ale planului de performanță se aplică întregii rețele.”

11 Articolul 14 alineatele (1) și (2) din aceeași directivă prevede:

„(1) Statele membre pot stabili un cadru de alocare a capacităților de infrastructură respectând independența administrării prevăzută la articolul 4 din Directiva [91/440]. Se elaborează norme specifice de alocare a capacităților. Administratorul infrastructurii îndeplinește procedurile de alocare a capacităților. Administratorul infrastructurii se asigură în special de alocarea echitabilă și nediscriminatorie a capacităților de infrastructură, în conformitate cu dreptul comunitar.

(2) În situația în care administratorul infrastructurii nu este independent pe plan juridic, organizatoric sau decizional de orice întreprindere feroviară, funcțiile prevăzute la alineatul (1) și descrise în prezentul capitol sunt îndeplinite de către un organism de alocare independent pe plan juridic, organizatoric sau decizional de orice întreprindere feroviară.”

Dreptul francez

12 Legea nr. 97-135 din 13 februarie 1997 privind crearea instituției publice „Réseau ferré de France” (Rețeaua Feroviară din Franța) în vederea reînnoirii transportului feroviar (JORF din 5 februarie 1997, p. 2592), în versiunea aplicabilă situației de fapt, rezultată în urma modificării, ultima dată, prin Legea nr. 2009-1503 din 8 decembrie 2009 privind organizarea și reglementarea transporturilor feroviare și diverse dispoziții referitoare la transport (JORF din 9 decembrie 2009, p. 21226, denumită în continuare „Legea nr. 97-135”), prevede că Rețeaua Feroviară din Franța (denumită în continuare „RFF”) este administratorul infrastructurii feroviare franceze.

- 13 Articolul 1 al doilea paragraf din această lege prevede:

„Ținând seama de cerințele de siguranță și de continuitate a serviciului public, administrarea traficului și a circulației pe rețeaua feroviară națională, precum și funcționarea și întreținerea instalațiilor tehnice și de siguranță ale acestei rețele sunt asigurate de Société nationale des chemins de fer français [Societatea Națională a Căilor Ferate Franceze, denumită în continuare «SNCF»], în numele și potrivit obiectivelor și principiilor administrării definite de [RFF]. Aceasta o remunerează în acest scop. [...]”

- 14 Articolul 17 primul paragraf din Decretul nr. 2003-194 din 7 martie 2003 privind utilizarea rețelei feroviare naționale (JORF nr. 57 din 8 martie 2003, p. 4063) prevede întocmirea documentului de referință al rețelei prevăzut la articolul 3 alineatul (1) din Directiva 2001/14 (denumit în continuare „documentul de referință”) în următorii termeni:

„[RFF] elaborează un document de referință al rețelei feroviare naționale care cuprinde toate informațiile necesare pentru exercitarea drepturilor de acces la rețeaua feroviară națională menționate în titlul I. [...]”

- 15 Articolul 18 din acest decret prevede:

„[RFF] este însărcinată cu repartizarea capacităților de infrastructură ale rețelei feroviare naționale pe infrastructurile pe care le administrează sau pentru care administratorul infrastructurii este titularul unui contract de parteneriat încheiat în temeiul articolului 1-1 și al articolului 1-2 din Legea [nr. 97-135], potrivit modalităților stabilite la articolele 18-27 din prezentul decret. [...]”

- 16 Articolul 21 din decretul menționat a fost modificat prin Decretul nr. 2011/891 din 26 iulie 2011 (JORF din 28 iulie 2011, p. 12885). Cu toate acestea, ținând seama de data expirării termenului stabilit în avizul motivat, în prezenta cauză este aplicabilă versiunea articolului menționat anterioară acestei modificări. Acest articol avea următorul cuprins:

„Solicitările de trase sunt adresate [RFF] în condițiile și potrivit modalităților prevăzute de documentul de referință al rețelei sau, în cazul unui acord-cadru, de clauzele acestui acord.

[...]

[RFF] încredințează studiile tehnice de execuție necesare pentru examinarea solicitărilor de trase către [SNCF], însărcinată, în numele său, cu administrarea traficului și a circulației pe rețeaua feroviară națională. Pentru aceste studii, solicitantul este obligat să plătească o remunerație egală cu costul direct imputabil realizării lor.

Sub controlul [RFF], [SNCF] ia măsurile necesare pentru a asigura independența funcțională a serviciului care realizează rapoartele tehnice, în vederea garantării lipsei oricărei discriminări în exercitarea acestor funcții. Serviciul amintit respectă confidențialitatea informațiilor cu caracter comercial care îi sunt comunicate în scopul realizării acestor rapoarte.

[...]”

- 17 Documentul de referință al rețelei feroviare naționale pentru 2011 și 2012 prevede, printre altele, la articolul 6.4, intitulat „Sistem de creștere a performanțelor cu întreprinderile feroviare”:

„În cadrul articolului 11 din Directiva [2001/14] sus-menționată, sistemul de creștere a performanțelor pus în aplicare de [RFF] pentru optimizarea performanțelor rețelei feroviare și oferirea unui serviciu de calitate întreprinderilor feroviare ia forma tarifării specifice aplicabile tarifului de rezervare a traselor de marfă a căror lungime totală este mai mare de 300 km și a căror viteză este de 70 km/h sau mai mare, exceptând opririle acordate la cererea celui care a rezervat trasa.

[RFF] este dispusă să negocieze, cu orice întreprindere feroviară care dorește, un acord de tip «regim de performanță», ținând seama de dispozițiile comune definite în cadrul organizațiilor profesionale europene și ale căror principii de bază s-ar aplica ansamblului rețelei.”

- 18 Un contract de performanță care acoperă anii 2008-2012 a fost încheiat între statul francez și RFF la 3 noiembrie 2008 (denumit în continuare „contractul de performanță”).
- 19 La documentul de referință sunt anexate condițiile generale aplicabile contractului de utilizare a infrastructurii rețelei feroviare naționale și contractului de alocare a traselor în rețeaua feroviară națională (denumite în continuare „condițiile generale RFF”). Aceste condiții generale conțin articolul 18, intitulat „Răspunderi în caz de accidente sau de daune”, care precizează întinderea răspunderii întreprinderii feroviare și, respectiv, a RFF în caz de accident sau de daune, precum și articolul 20, care se intitulează „Consecințe în materie de despăgubiri ale desființării traselor de către RFF”, care privește consecințele prejudiciabile ale desființării traselor zile alocate de RFF întreprinderilor feroviare.
- 20 Articolul 24 secțiunea III din Legea nr. 82-1153 din 30 decembrie 1982 de orientare a transporturilor interne (JORF din 31 decembrie 1982, p. 4004), astfel cum a fost modificată prin Legea nr. 2009-1503, prevedea:

„În cadrul [SNCF], un serviciu specializat exercită, începând cu 1 ianuarie 2010, în numele și potrivit obiectivelor și principiilor de administrare definite de [RFF], atribuțiile de administrare a traficului și a circulației pe rețeaua feroviară națională menționate la articolul 1 din Legea nr. 97-135 [...], în condiții care asigură independența funcțiilor esențiale astfel exercitate, garantând o concurență liberă și loială și lipsa oricărei discriminări.

[...]

Serviciul care administrează traficul și circulația dispune de un buget propriu, a cărui finanțare este asigurată de [RFF] în temeiul unei convenții încheiate cu [SNCF], semnată și de directorul serviciului respectiv. Această convenție stabilește, conform articolului 1 din Legea nr. 97-135 [...], condițiile de îndeplinire și de remunerare a atribuțiilor exercitate de serviciu, în special în ceea ce privește studiile tehnice de execuție necesare pentru soluționarea cererilor de trase și administrarea operațională a traficului.”

Procedura precontencioasă și procedura în fața Curții

- 21 Prin scrisoarea din 27 iunie 2008, Comisia a pus în întârziere Republica Franceză pentru a se conforma directivelor din primul pachet feroviar. Republica Franceză a răspuns la punerea în întârziere prin scrisorile din 9 septembrie 2008 și din 14 iulie 2009.
- 22 Prin corespondența din 9 octombrie 2009, Comisia a adresat Republicii Franceze un aviz motivat în care invoca insuficiența măsurilor adoptate pentru asigurarea transpunerii articolului 6 alineatul (3) și a anexei II la Directiva 91/440, precum și a articolului 4 alineatul (2) și a articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14, în ceea ce privește independența funcțiilor esențiale. Potrivit avizului său motivat, Comisia reproșa acestui stat membru și faptul că nu luase măsurile necesare pentru se conforma obligațiilor sale în materie de tarifare a accesului la infrastructura feroviară prevăzute la articolul 4 alineatul (1), la articolul 11 și la articolul 6 alineatul (2) din Directiva 2001/14, precum și la articolul 10 alineatul (7) din Directiva 91/440. Republica Franceză nu și-ar fi îndeplinit nici obligațiile ce revin statelor membre în temeiul articolului 30 alineatele (1) și (3)-(5) din Directiva 2001/14 în ceea ce privește organismul de control feroviar. Comisia a invitat, așadar, Republica Franceză să ia măsurile necesare pentru a se conforma acestui aviz motivat în termen de două luni de la primire.

- 23 Prin scrisoarea din 10 decembrie 2009, Republica Franceză a răspuns la avizul motivat al Comisiei, informând-o pe aceasta din urmă cu privire la adoptarea și promulgarea Legii nr. 2009-1503 și arătând, în plus, că motivele formulate de această instituție nu erau, în opinia sa, întemeiate. La 30 iulie 2010, Republica Franceză a furnizat Comisiei diverse informații complementare privind punerea în aplicare a primului pachet feroviar.
- 24 Întrucât a considerat nesatisfăcător răspunsul Republicii Franceze, Comisia a decis să introducă prezenta acțiune. Cu toate acestea, dată fiind evoluția cadrului normativ național de la transmiterea avizului motivat, Comisia a restrâns întinderea prezentei acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor la articolul 6 alineatul (3) și la anexa II la Directiva 91/440, precum și la articolul 6 alineatele (2)-(5), la articolul 11 și la articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14.
- 25 Prin Ordonanța președintelui Curții din 30 iunie 2011, Regatul Spaniei a fost autorizat să intervină în susținerea concluziilor Republicii Franceze.

Cu privire la acțiune

Cu privire la primul motiv, referitor la independența funcției de alocare a traselor feroviare

Argumentele părților

- 26 Comisia susține că, în temeiul articolului 6 alineatul (3) din Directiva 91/440, întrucât repartizarea traselor este o funcție esențială în vederea garantării unui acces echitabil și nediscriminatoriu la infrastructura feroviară, care este prevăzută în anexa II la această directivă și căreia i se aplică cerința de independență, unei entități care prestează servicii de transport feroviar sau unei direcții administrative create în cadrul acesteia nu i se pot încredința funcții esențiale în materie de alocare a traselor. Această instituție consideră de asemenea că, în conformitate cu articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14, alocarea capacităților de infrastructură feroviară trebuie să revină unui organism de alocare independent.
- 27 Potrivit Comisiei, deși RFF, care este însărcinată cu administrarea acestei infrastructuri, este într-adevăr un organism independent de SNCF, care asigură exploatarea serviciilor feroviare, nu ar fi mai puțin adevărat că SNCF i s-a încredințat exercitarea anumitor funcții esențiale în materie de alocare a traselor. În această privință, Comisia consideră că, deși aceste funcții esențiale sunt încredințate unui serviciu specializat din cadrul SNCF, și anume Direction des circulations ferroviaires (Direcția circulației feroviare, denumită în continuare „DCF”), aceasta din urmă nu ar fi independentă de SNCF pe plan juridic, organizatoric și decizional.
- 28 Potrivit Comisiei, misiunile încredințate DCF contribuie la exercitarea funcțiilor esențiale menționate în anexa II la Directiva 91/440. SNCF ar fi astfel însărcinată cu elemente semnificative ale procesului de repartizare a capacităților în sensul anexei II la această directivă, precum studiile tehnice de execuție sau repartizarea traselor în ultimul moment. Comisia apreciază că, deși RFF este responsabilă cu repartizarea traselor individuale, studiile pe care are sarcina să le efectueze SNCF fac parte din funcțiile esențiale. Aceste funcții ar face parte din cele prevăzute la articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14 și ar necesita, așadar, să fie administrate de un organism independent.
- 29 Comisia susține că articolul 6 alineatul (3) din Directiva 91/440 și articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14 trebuie coroborate și se completează reciproc. Astfel, regula de independență a funcțiilor esențiale formulate la modul general la articolul 6 alineatul (3) din Directiva 91/440 ar fi precizată și detaliată la articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14 în ceea ce privește repartizarea traselor.

- 30 Comisia apreciază că Directiva 2001/14 nu prevede că funcțiile esențiale pot fi exercitate de o întreprindere feroviară sub „supravegherea” unui organism independent pe plan juridic, organizatoric și decizional, ci impune ca aceste funcții să fie „asumate” de un astfel de organism independent.
- 31 Scopul articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14 ar fi ca întreprinderile feroviare să nu exercite nicio competență în materie de repartizare a traselor, pentru a garanta un tratament echitabil și nediscriminatoriu între aceste întreprinderi.
- 32 În ceea ce privește independența DCF pe plan juridic, Comisia consideră că este vorba despre un serviciu specializat al SNCF care nu este, așadar, independent pe acest plan în sensul articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14, întrucât DCF este o structură integrată în cadrul SNCF și nu beneficiază de o personalitate juridică distinctă de aceasta.
- 33 Comisia susține de asemenea că, atunci când administratorul infrastructurii feroviare, în speță RFF, delegă funcții esențiale unui organism distinct, cum este în prezenta cauză DCF, acest organism trebuie să îndeplinească aceleași condiții de independență precum cele impuse administratorului acestei infrastructuri. Astfel, cerința independenței „ar urma” exercitarea unor funcții esențiale. În caz contrar, cerința independenței și-ar pierde orice efect util.
- 34 În ceea ce privește independența DCF pe plan organizatoric și decizional, Comisia arată că aceasta este insuficient asigurată. Astfel, respectarea obligațiilor de independență ar trebui să facă obiectul unui control din partea unei autorități independente, funcție care ar putea, în speță, să fie asigurată de Autorité de régulation des activités ferroviaires (Autoritatea de Reglementare a Activităților Feroviare). În plus, întreprinderile feroviare aflate în concurență cu SNCF nu ar avea posibilitatea să se plângă în cazul nerespectării cerinței independenței, Autorité de régulation des activités ferroviaires nu ar da un aviz conform pentru numirea directorului DCF, ci numai pentru revocarea acestuia, transferurile personalului DCF către alte servicii ale SNCF nu ar fi controlate suficient și, în sfârșit, garantarea faptului că DCF dispune de personal propriu, de incinte separate și de un sistem informatic protejat nu ar fi asigurată încă.
- 35 În sfârșit, în memoriul său în replică, Comisia consideră că, chiar dacă perspectiva adoptării unui nou decret de către Republica Franceză, devenit între timp Decretul nr. 2011-891 din 26 iulie 2011 privind serviciul de administrare a traficului și a circulației și diverse dispoziții în materie feroviară (JORF din 28 iulie 2011, p. 12885), constituie o îmbunătățire în raport cu situația anterioară, acesta nu conferă DCF o independență suficientă pe plan organizatoric și decizional și, cu siguranță, nici pe plan juridic.
- 36 Guvernul francez susține că independența DCF este asigurată în măsura în care funcțiile esențiale care îi sunt încredințate sunt controlate de RFF. DCF ar participa la exercitarea funcțiilor esențiale, dar nu le-ar gestiona, numai RFF fiind responsabilă cu repartizarea traselor. Astfel, RFF ar defini procedurile, precum și modurile de prelucrare a cererilor pe care le transmite către DCF și ar stabili regulile de prioritate. În ceea ce privește trasele de ultim moment, acordarea lor de către DCF ar fi justificată prin urgență și ar fi în orice caz determinată de ordinea de primire a cererilor. Guvernul francez susține, pe de altă parte, că cerința independenței DCF pe plan juridic nu presupune ca aceasta să dispună de o personalitate juridică distinctă de SNCF.
- 37 Acest guvern consideră de asemenea că situația franceză nu intră în domeniul de aplicare al articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14, dat fiind că această dispoziție nu se aplică decât dacă administratorul infrastructurii feroviare nu este independent. Or, administratorul acestei infrastructuri, și anume RFF, ar fi independent, astfel încât acest articol nu s-ar aplica activităților desfășurate de DCF.
- 38 Guvernul francez susține că, deși DCF este parte integrantă a unei persoane juridice care este ea însăși un furnizor de transport feroviar, aceasta rămâne un organism independent pe plan funcțional. Astfel, nu s-ar putea considera că, deși este integrată în cadrul SNCF, DCF ar constitui un organism care este furnizor de servicii de transport feroviar, în sensul articolului 6 alineatul (3) din Directiva 91/440.

- 39 Guvernul francez respinge și argumentele Comisiei referitoare la lipsa independenței organizatorice și decizionale a DCF, în special în ceea ce privește numirea directorului acesteia, transferul directorului și a agenților către alte servicii ale SNCF și garanția că DCF dispune de incinte separate, de o personalitate juridică proprie, precum și de un sistem informatic protejat.
- 40 În memoriul în duplică, guvernul francez subliniază că transpunerea articolului 6 alineatul (3) și a anexei II la Directiva 91/440 este realizată pe deplin odată cu adoptarea Decretului nr. 2011-891, în temeiul Legii nr. 2009-1503.

Aprecierea Curții

- 41 Prin intermediul primului său motiv, Comisia reproșează Republicii Franceze că nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 6 alineatul (3) din Directiva 91/440 coroborat cu anexa II la aceasta și al articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14, în măsura în care, în Franța, deși administratorul infrastructurii feroviare, RFF, este un organism independent de SNCF care, la rândul său, asigură exploatarea serviciilor feroviare, nu ar fi mai puțin adevărat că SNCF este însărcinată cu anumite funcții esențiale în materie de alocare a traselor dat fiind că realizarea studiilor tehnice de execuție necesare pentru soluționarea cererilor de trase și alocarea traselor de ultim moment este încredințată unui serviciu specializat din cadrul SNCF, și anume DCF, care nu este independent de aceasta pe plan juridic, organizatoric și decizional.
- 42 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că Republica Franceză invocă faptul că transpunerea articolului 6 alineatul (3) și a anexei II la Directiva 91/440 este realizată pe deplin odată cu adoptarea Decretului nr. 2011-891.
- 43 Or, potrivit unei jurisprudențe constante, existența unei neîndepliniri a obligațiilor trebuie apreciată în funcție de situația din statul membru astfel cum se prezenta aceasta la momentul expirării termenului stabilit în avizul motivat, schimbările intervenite ulterior neputând fi luate în considerare de către Curte (a se vedea în special Hotărârea din 27 septembrie 2007, Comisia/Franța, C-9/07, punctul 8, și Hotărârea din 18 noiembrie 2010, Comisia/Spania, C-48/10, punctul 30).
- 44 În consecință, întrucât a fost adoptat ulterior stabilirii termenului acordat de Comisie prin avizul motivat din 9 octombrie 2009, Decretul nr. 2011-891 nu poate fi luat în considerare în cadrul examinării de către Curte a temeiniciei prezentei acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor.
- 45 Cu privire la fond, trebuie amintit că Directiva 91/440 a inițiat liberalizarea transportului feroviar, urmărind să asigure un acces echitabil și nediscriminatoriu al întreprinderilor feroviare la infrastructură. Pentru a garanta un astfel de acces, la articolul 6 alineatul (3) primul paragraf din Directiva 91/440 se prevede că statele membre trebuie să adopte măsurile necesare pentru a asigura că funcțiile esențiale enumerate în anexa II la această directivă sunt încredințate unor organisme sau unor firme care nu sunt ele însele furnizoare de servicii de transport feroviar, fapt ce trebuie dovedit indiferent de structurile organizatorice prevăzute.
- 46 Potrivit anexei II la Directiva 91/440, sunt considerate funcții esențiale, în sensul articolului 6 alineatul (3) din aceasta, pregătirea și luarea deciziilor în legătură cu autorizarea întreprinderilor feroviare, luarea deciziilor în legătură cu repartizarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității acestora, precum și repartizarea traselor individuale, luarea deciziilor cu privire la tarifarea infrastructurii și supravegherea îndeplinirii obligațiilor de serviciu public cerute în furnizarea anumitor servicii.
- 47 Din această enumerare rezultă că unei întreprinderi feroviare nu i se poate încredința realizarea unor studii tehnice de execuție necesare pentru soluționarea cererilor de trase efectuate anterior luării deciziei și alocării traselor de ultim moment, dat fiind că, pe de o parte, aceste studii contribuie la

definirea și la evaluarea disponibilității traselor și, pe de altă parte, că alocarea unor trase de ultim moment constituie o alocare de trase individuale prevăzută în anexa II la Directiva 91/440, aceste funcții trebuind, așadar, să fie încredințate unui organism independent.

- 48 Astfel, trebuie amintit că articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14 prevede că entitățile însărcinate cu funcții de alocare sunt independente pe plan juridic, organizatoric și decizional de orice întreprindere de transport.
- 49 În această privință, nu poate fi reținut argumentul Republicii Franceze potrivit căruia articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14 nu este aplicabil întrucât există un administrator de infrastructură independent, RFF, însărcinat cu funcțiile esențiale de repartizare și de alocare a traselor individuale. Astfel, contrar celor susținute de statul membru menționat, independența de care trebuie să dea dovadă administratorul infrastructurii, prevăzută la articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14, trebuie să fie verificată chiar și atunci când acest administrator este independent de întreprinderile de transport feroviar, din moment ce există funcții esențiale care rămân atribuite unei întreprinderi feroviare. Astfel, după cum susține și avocatul general la punctul 41 din concluzii, DCF rămâne supusă cerințelor articolului 6 alineatul (3) din Directiva 91/440 și ale articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14, care nu pot fi disociate una de cealaltă. În caz contrar, statele membre ar fi în măsură să se sustragă dispozițiilor directivelor menționate creând un administrator de infrastructură care, deși ar fi independent, ar delega funcții esențiale unei întreprinderi feroviare, ceea ce ar veni în contradicție cu obiectivul amintit în considerentul (11) al Directivei 2001/14 de a se asigura fiecărei întreprinderi feroviare condiții echitabile și nediscriminatorii de acces la infrastructura feroviară.
- 50 În speță, DCF, deși este supervizată de RFF, administrator de infrastructură independent, este însărcinată, potrivit articolului 24 din Legea nr. 82-1153, astfel cum a fost modificată prin Legea nr. 2009-1503, și articolului 21 din Decretul nr. 2003-194, cu funcții esențiale, în sensul articolului 6 alineatul (3) din Directiva 91/440, și este integrată în cadrul întreprinderii feroviare, și anume SNCF. Prin urmare, pentru a putea asuma funcții de alocare, DCF trebuie să fie de asemenea independentă de SNCF pe plan juridic, organizatoric și decizional.
- 51 Astfel, pe plan juridic, DCF trebuie să dispună de o personalitate juridică distinctă de cea a SNCF și, pe de altă parte, de organe și de resurse proprii, distincte și ele de cele ale SNCF.
- 52 Trebuie însă să se constate că, în Franța, DCF nu beneficiază de o personalitate juridică distinctă de cea a SNCF, ceea ce nu este contestat de Republica Franceză. Astfel, independența juridică prevăzută la articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14 nu există între DCF și SNCF.
- 53 Din moment ce criteriul independenței juridice nu este îndeplinit, nu este necesar să fie examinate criteriile independenței organizatorice și decizionale, dat fiind că aceste trei criterii trebuie îndeplinite în mod cumulativ, neîndeplinirea de către DCF a unuia dintre ele fiind suficientă pentru a stabili o încălcare a articolului 6 alineatul (3) și a anexei II la Directiva 91/440, precum și a articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14.
- 54 Din considerațiile care precedă rezultă că primul motiv invocat de Comisie în susținerea acțiunii formulate trebuie să fie admis.

Cu privire la al doilea motiv, referitor la tariful accesului la infrastructură

Argumentele părților

- 55 Comisia susține, prin intermediul primului aspect al celui de al doilea motiv, că Republica Franceză nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 11 din Directiva 2001/14, în măsura în care reglementarea franceză nu cuprinde în prezent un sistem de creștere a performanței conform cu acest articol. Măsurile menționate de statul membru nu ar constitui un astfel de sistem.
- 56 Astfel, articolul 6.4 din documentul de referință, care prevede tariful specific aplicabil dreptului de rezervare a traselor de transport de marfă a căror lungime totală depășește 300 km și a căror viteză este mai mare de 70 km/h, nu poate constitui un sistem de creștere a performanței în sensul articolului 11 din Directiva 2001/14, dat fiind că acesta nu ar conține, nici pentru operatori, nici pentru administrator, constrângeri sau stimulente care să vizeze creșterea performanței.
- 57 Celelalte două documente menționate de autoritățile franceze, și anume condițiile generale aplicabile contractelor de utilizare a infrastructurii și contractul de performanță, nu ar îndeplini nici ele obligațiile prevăzute la articolul 11 din Directiva 2001/14.
- 58 Comisia apreciază de asemenea, prin intermediul celui de al doilea aspect al celui de al doilea motiv, că Republica Franceză, prin faptul că s-a abținut să introducă un sistem de stimulare precum cel prevăzut la articolul 6 alineatele (2)-(5) din Directiva 2001/14, nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul acestor dispoziții.
- 59 În ceea ce privește măsurile de stimulare a reducerii costurilor de furnizare a infrastructurii, Comisia susține că măsurile luate de autoritățile franceze nu sunt însoțite de un sistem care să permită, cu titlu de stimulare, încurajarea semnificativă a administratorului infrastructurii feroviare să atingă obiectivele care îi sunt impuse.
- 60 Referitor la reducerea tarifelor de acces la infrastructură, Comisia arată că contractul de performanță nu conține niciun obiectiv.
- 61 Guvernul francez susține că contractul de performanță definește obiectivele de modernizare a infrastructurii și modalitățile de dezvoltare a unei noi oferte comerciale a rețelei feroviare în vederea îmbunătățirii calității, serviciilor și siguranței acesteia. Contractul respectiv ar conține astfel dispoziții de natură să încurajeze administratorul infrastructurii să reducă perturbările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare.
- 62 Acesta consideră de asemenea că condițiile generale aplicabile contractelor de utilizare a infrastructurii, în măsura în care acestea prevăd despăgubiri în cazul neîndeplinirii obligațiilor, conțin astfel dispoziții care urmăresc să stimuleze atât întreprinderile feroviare, cât și administratorul infrastructurii să reducă perturbările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare.
- 63 În ceea ce privește măsurile de stimulare a reducerii costurilor de furnizare a infrastructurii, autoritățile franceze susțin că au instituit un mecanism de prime pentru personal direct legat de reducerea acestor costuri și că au adoptat, așadar, măsuri de stimulare în acest sens.
- 64 Referitor la obiectivul de reducere a nivelului tarifelor de acces la infrastructura feroviară, guvernul francez consideră că reducerea costurilor de utilizare a infrastructurii feroviare nu poate constitui în niciun caz un obiectiv absolut stabilit de Directiva 2001/14.
- 65 Guvernul spaniol consideră că directiva nu definește și nu impune criterii în vederea stabilirii unui sistem de creștere a performanței și face trimitere numai la obiectivul acestui sistem.

- 66 Astfel, Comisia nu ar fi dovedit că sistemul de tarifare a infrastructurii franceze nu încurajează reducerea la minimum a perturbărilor și îmbunătățirea performanțelor rețelei feroviare. Astfel, referirea la dispozițiile în vigoare și interpretarea parțială a anumitor contracte sau a anumitor dispoziții nu ar fi suficiente pentru a stabili această dovadă, întrucât aceste dispoziții trebuie luate în considerare în ansamblul lor.
- 67 În privința măsurilor destinate să reducă quantumul tarifelor de acces, guvernul spaniol subliniază că perceperea acestor tarife se înscrie în perspectiva stabilirii unei rețele feroviare europene moderne și concurențiale, conform obiectivului urmărit de Directiva 2001/14, care, în opinia acestui guvern, nu este atins la momentul actual. Prin urmare, nu ar fi rezonabil, fără a moderniza în prealabil rețeaua feroviară, să se reducă atât quantumurile tarifelor de acces, cât și costurile de întreținere. Această circumstanță ar exclude de la bun început orice încălcare a dispozițiilor menționate mai sus.

Aprecierea Curții

- 68 Prin intermediul primului aspect al celui de al doilea motiv, Comisia reproșează, în esență, Republicii Franceze că nu a creat, în reglementarea națională, un sistem de creștere a performanței precum cel prevăzut la articolul 11 din Directiva 2001/14.
- 69 Conform articolului 11 alineatul (1) din Directiva 2001/14, sistemele de tarifare a infrastructurii încurajează întreprinderile feroviare și administratorul infrastructurii să reducă la minimum perturbările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare prin intermediul unui sistem de creștere a performanței. Potrivit aceleiași dispoziții, acest sistem poate conține sancțiuni, compensații și prime.
- 70 Din aceasta rezultă, pe de o parte, că statele membre trebuie să includă în sistemele de tarifare a infrastructurii un sistem de creștere a performanței având drept scop să încurajeze atât întreprinderile feroviare, cât și administratorul infrastructurii să îmbunătățească performanțele rețelei. Pe de altă parte, în ceea ce privește tipul de măsuri de încurajare care pot fi aplicate de statele membre, acestea din urmă au libertatea de a alege măsurile concrete care fac parte din sistemul menționat, cu condiția ca acestea să constituie un ansamblu coerent și transparent care poate fi calificat drept „sistem de creștere a performanței” (a se vedea Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Spania, C-483/10, punctul 64).
- 71 Pentru a examina temeinicia acestui prim aspect, trebuie să se verifice, așadar, dacă măsurile prevăzute în această privință de legislația franceză sunt conforme cu cerințele articolului 11 din Directiva 2001/14.
- 72 În ceea ce privește articolul 6.4 din documentul de referință, trebuie constatat că această dispoziție nu prevede decât o tarifare specifică aplicabilă tarifului de rezervare a traselor de transport de marfă, cu condiția ca lungimea totală să fie mai mare de 300 km și ca viteza să depășească 70 km/h, acest sistem neformând un ansamblu coerent și transparent care să poată fi calificat drept sistem de creștere a performanțelor în sensul articolului 11 din Directiva 2001/14. Or, după cum s-a amintit la punctul 70 din prezenta hotărâre, acest din urmă articol impune ca statele membre să introducă în mod efectiv un sistem de creștere a performanței în sistemul de tarifare.
- 73 În ceea ce privește condițiile generale RFF, acestea conțin dispoziții de despăgubire a administratorului infrastructurii în cazul neutilizării unei trase din culpa întreprinderii feroviare și de despăgubire a întreprinderii feroviare ca urmare a anulării unei trase din cauza administratorului. Este necesar să se arate că aceste dispoziții nu constituie un sistem de creștere a performanței, întrucât articolul 18 din aceste condiții generale nu conține decât simple clauze de răspundere în caz de prejudicii, iar articolul 20 din condițiile generale menționate nu prevede decât consecințele în materie de despăgubiri în cazul anulării traselor de către RFF.

- 74 În ceea ce privește, în sfârșit, crearea cu titlu experimental a unui mecanism specific de creștere a performanței prevăzut de contractul de performanță, trebuie să se constate că acest mecanism cade exclusiv în sarcina RFF. Astfel, contractul de performanță nu constituie un sistem de creștere a performanței care să încurajeze nu numai administratorul infrastructurii, ci și întreprinderile feroviare. În plus, potrivit articolului 11 alineatul (2) din Directiva 2001/14, principiile de bază ale sistemului de creștere a performanței se aplică întregii rețele. Or, dispozițiile contractului de performanță se limitează la rețeaua de transport de marfă.
- 75 Din considerațiile anterioare rezultă că primul aspect al celui de al doilea motiv invocat de Comisie în susținerea acțiunii formulate trebuie să fie admis.
- 76 Prin intermediul celui de al doilea aspect al celui de al doilea motiv, Comisia repropune, în esență, Republicii Franceze că nu a prevăzut un mecanism care să stimuleze administratorul infrastructurii să limiteze costurile legate de serviciul de infrastructură sau să reducă nivelul tarifelor de acces.
- 77 Trebuie amintit că, potrivit articolului 6 alineatul (1) din Directiva 2001/14, statele membre trebuie să stabilească condițiile corespunzătoare care să asigure că, în condiții normale de activitate și pe o perioadă acceptabilă, conturile unui administrator al infrastructurii prezintă cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarife, excedentul rezultat din alte activități comerciale și finanțările de la stat, pe de o parte, și cheltuielile infrastructurii, pe de altă parte. Conform articolului 6 alineatul (2) din această directivă, administratorii infrastructurii feroviare sunt stimulați, prin măsuri de încurajare, să reducă costurile de furnizare a acestei infrastructuri, precum și nivelul tarifelor de acces.
- 78 În această privință, articolul 6 alineatul (3) din Directiva 2001/14 prevede că obligația ce decurge din alineatul (2) al articolului 6 trebuie pusă în aplicare fie în cadrul unui contract multianual, încheiat între autoritatea competentă și administratorul infrastructurii, care să prevadă finanțare de la stat, fie prin stabilirea unor măsuri de reglementare corespunzătoare care să prevadă competențele necesare. În consecință, statelor membre le este permis să aplice măsurile de stimulare în cadrul unui contract multianual sau prin intermediul unor măsuri de reglementare.
- 79 În prezenta cauză, un acord de cointeresare a fost semnat la 6 iunie 2009 între președintele RFF și reprezentanții personalului acestuia în cadrul punerii în aplicare a unui contract de performanță. Un asemenea acord constituie un mecanism de stimulare asimilabil contractului multianual prevăzut la articolul 6 alineatul (3) din Directiva 2001/14.
- 80 Astfel, acordul de cointeresare instituie un bonus pentru personal care este de natură să încurajeze administratorul infrastructurii feroviare să reducă costurile în măsura în care acest acord prevede printre altele, drept criteriu susceptibil să conducă la acordarea unei prime de cointeresare pentru întregul personal al RFF, o reducere a unității de cost a lucrărilor de înnoire completă a unui kilometru de cale ferată. Urmărirea acestui cost permite astfel să se stabilească un indice care să reprezinte evoluția costurilor unitare de înnoire a infrastructurii feroviare, indice care instituie, astfel cum a arătat avocatul general la punctul 66 din concluzii, un mecanism de prime pentru personal legat direct de reducerea costurilor de furnizare a infrastructurii. În plus, prima asociată în temeiul acordului de cointeresare nu este plătită decât dacă costurile constatate sunt conforme cu obiectivele înscrise în contractul de performanță.
- 81 Astfel, aceste măsuri stimulează administratorul infrastructurii să reducă costurile de furnizare a infrastructurii feroviare și, indirect, să reducă nivelul tarifelor de acces la aceasta.
- 82 În ceea ce privește argumentul Comisiei potrivit căruia articolul 6 alineatul (2) din Directiva 2001/14 impune statelor membre să prevadă măsuri de stimulare pentru reducerea tarifelor de acces diferite de cele care vizează o reducere a costurilor, trebuie constatat că considerentul (40) al acestei directive prevede că o infrastructură feroviară reprezintă un monopol natural și că, de aceea, este necesar ca administratorii infrastructurii să fie stimulați, prin intermediul unor măsuri de încurajare, pentru a

reduce costurile și pentru a-și administra infrastructura în mod eficient. Or, acest considerent nu menționează tarifele, ci doar costurile (a se vedea Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Germania, C-556/10, punctul 106).

- 83 Este cert că articolul 6 alineatul (2) din Directiva 2001/14 prevede că măsurile de stimulare trebuie să fie adoptate astfel încât să reducă costurile și tarifele de acces. Însă această dispoziție nu prevede deloc că măsurile respective trebuie adoptate în mod distinct (a se vedea Hotărârea Comisia/Germania, citată anterior, punctul 107).
- 84 Astfel, a admite poziția Comisiei ar echivala cu recunoașterea obligației unui stat membru de a stimula administratorul infrastructurii să repercuteze asupra utilizatorilor rețelei, printr-o reducere a tarifelor, o parte din excedentele obținute printr-o creștere a eficacității sale, deși acesta nu ar putea fi în măsură să recupereze toate costurile de furnizare a infrastructurii. Această interpretare ar obliga statul membru, în compensarea acestei repercusiuni, să finanțeze infrastructura. Trebuie constatat că o astfel de interpretare ar fi în contradicție cu articolul 6 alineatul (1) al doilea paragraf din Directiva 2001/14, care prevede că, în cadrul de tarifare prevăzut la articolele 7 și 8 din această directivă, un stat membru poate cere administratorului infrastructurii să își echilibreze conturile fără a apela la finanțarea statului (a se vedea Hotărârea Comisia/Germania, citată anterior, punctul 108).
- 85 În consecință, trebuie să se considere că obligația de a încuraja administratorul infrastructurii, prin măsuri de stimulare, să reducă costurile de furnizare a infrastructurii feroviare și nivelul tarifelor de acces este îndeplinită în speță prin măsurile care vizează reducerea costurilor de furnizare a infrastructurii, aceste măsuri având un impact și asupra reducerii tarifelor, după cum s-a menționat la punctele 79-81 din prezenta hotărâre.
- 86 În plus, trebuie să se constate că măsurile de stimulare care vizează reducerea costurilor de furnizare a infrastructurii nu vor putea decât să determine o scădere a nivelului tarifelor de acces, indiferent dacă acestea sunt stabilite în temeiul articolului 7 alineatul (3) din Directiva 2001/14 sau în temeiul articolului 8 alineatul (1) din această directivă.
- 87 Din considerațiile de mai sus rezultă că al doilea aspect al celui de al doilea motiv formulat de Comisie, privind măsurile de stimulare pentru reducerea costurilor, trebuie să fie respins.
- 88 Din ansamblul considerațiilor care precedă rezultă că, prin neluarea măsurilor necesare pentru a asigura că entitatea căreia îi este încredințată exercitarea funcțiilor esențiale enumerate în anexa II la Directiva 91/440 este independentă de întreprinderea care furnizează serviciile de transport feroviar conform articolului 6 alineatul (3) și anexei II la această directivă, precum și articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14 și prin neadoptarea, în termenul prevăzut, a tuturor actelor cu putere de lege și a tuturor actelor administrative necesare pentru a se conforma articolului 11 din Directiva 2001/14, Republica Franceză nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul acestor dispoziții.
- 89 Respinge în rest acțiunea.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 90 În temeiul articolului 138 alineatul (3) din Regulamentul de procedură, în cazul în care părțile cad fiecare în pretenții cu privire la unul sau mai multe capete de cerere, fiecare parte suportă propriile cheltuieli de judecată. Întrucât Comisia și Republica Franceză au căzut fiecare în pretenții cu privire la unul sau mai multe capete de cerere, se impune să se decidă că acestea suportă propriile cheltuieli de judecată.

⁹¹ În temeiul articolului 140 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, Regatul Spaniei suportă propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară și hotărăște:

- 1) Prin neluarea măsurilor necesare pentru a asigura că entitatea căreia îi este încredințată exercitarea funcțiilor esențiale enumerate în anexa II la Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001, este independentă de întreprinderea care furnizează serviciile de transport feroviar conform articolului 6 alineatul (3) și anexei II la această directivă, precum și articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007, și prin neadoptarea, în termenul prevăzut, a tuturor actelor cu putere de lege și a tuturor actelor administrative necesare pentru a se conforma articolului 11 din Directiva 2001/14 menționată, Republica Franceză nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul acestor dispoziții.
- 2) Respinge în rest acțiunea.
- 3) Comisia Europeană și Republica Franceză suportă propriile cheltuieli de judecată.
- 4) Regatul Spaniei suportă propriile cheltuieli de judecată.

Semnături