



Repertoriul jurisprudenței

Cauza C-625/10

**Comisia Europeană
împotriva
Republicii Franceze**

„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”

Sumar – Hotărârea Curții (Camera întâi) din 18 aprilie 2013

1. *Acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor — Examinarea de către Curte a temeiniciei — Situație care trebuie luată în considerare — Situația la expirarea termenului stabilit în avizul motivat*

(art. 258 TFUE)

2. *Transporturi — Politică comună — Dezvoltarea căilor ferate comunitare — Separație între administrarea infrastructurii și activitatea de transport — Funcții esențiale care trebuie încredințate unui organism independent — Noțiune — Realizarea unor studii tehnice de execuție necesare pentru soluționarea cererilor de trase și alocarea traselor de ultim moment — Includere*

[Directiva 2001/14 a Parlamentului European și a Consiliului, art. 14 alin. (2); Directiva 91/440 a Consiliului, art. 6 alin. (3) și anexa II]

3. *Transporturi — Transportul feroviar — Directiva 2001/14 — Alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifare — Tarifarea infrastructurii — Obligații ale statelor membre — Crearea unui sistem de creștere a performanței — Conținut*

[Directiva 2001/14 a Parlamentului European și a Consiliului, art. 11 alin. (1) și (2)]

4. *Transporturi — Transportul feroviar — Directiva 2001/14 — Alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifare — Tarifarea infrastructurii — Obligații ale statelor membre — Crearea unor mecanisme care să stimuleze administratorul infrastructurii să limiteze costurile de furnizare a infrastructurii și să reducă nivelul tarifelor de acces — Obligația de a prevedea măsuri distincte — Inexistență*

[Directiva 2001/14 a Parlamentului European și a Consiliului, art. 6 alin. (2) și (3), art. 7 alin. (3) și art. 8 alin. (1)]

1. A se vedea textul deciziei.

(a se vedea punctul 43)

2. Potrivit anexei II la Directiva 91/440 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare, 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.

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 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, aceste funcții trebuind, așadar, să fie încredințate unui organism independent. Astfel, 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.

(a se vedea punctele 46-48)

3. Din articolul 11 alineatul (1) din Directiva 2001/14 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare 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”.

În această privință, un sistem care constă în tarifarea specifică aplicabilă tarifului de rezervare a traselor de transport de marfă a căror lungime totală este mai mare de 300 km și a căror viteză depășește 70 km/h nu formează 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, acest din urmă articol impune ca statele membre să introducă în mod efectiv un sistem de creștere a performanței în sistemul de tarifare.

Pe de altă parte, nici dispozițiile 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 nu constituie un sistem de creștere a performanței.

În ceea ce privește, în sfârșit, crearea cu titlu experimental a unui mecanism specific de creștere a performanței prevăzut de un contract de performanță, acest mecanism cade exclusiv în sarcina administratorului infrastructurii. 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.

(a se vedea punctele 70 și 72-74)

4. Din cuprinsul articolului 6 alineatele (2) și (3) din Directiva 2001/14 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare rezultă că statelor membre le este permis să aplice măsurile de stimulare a limitării costurilor de furnizare a infrastructurii și a

reducerii nivelului tarifelor de acces în cadrul unui contract multianual sau prin intermediul unor măsuri de reglementare. În schimb, nu se prevede nicidecum că aceste măsuri trebuie adoptate în mod distinct.

De altfel, măsurile de stimulare care vizează reducerea costurilor de furnizare a infrastructurii nu vor putea să determine decât 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.

(a se vedea punctele 78 și 83-86)