



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a zecea)

12 noiembrie 2020 \*

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru – Directiva 2007/59/CE –  
Certificarea mecanicilor de locomotivă – Articolul 3 litera (a) – Autoritate națională competentă –  
Directiva 2004/49/CE – Articolul 16 alineatul (1) – Autoritate de siguranță – Desemnarea mai  
multor autorități”

În cauza C-796/19,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 258  
TFUE, introdusă la 29 octombrie 2019,

**Comisia Europeană**, reprezentată de W. Mölls și C. Vrignon, în calitate de agenți,

reclamantă,

împotriva

**Republicii Austria**, reprezentată de J. Schmoll și A. Posch, în calitate de agenți,

pârâtă,

CURTEA (camera a zecea),

compusă din domnul M. Ilešič (raportor), președinte de cameră, și domnii C. Lycourgos și I. Jarukaitis,  
judecători,

avocat general: domnul M. Campos Sánchez-Bordona,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

### Hotărâre

- 1 Prin cererea introductivă, Comisia Europeană solicită Curții să constate că, prin faptul că a desemnat drept „autoritate competentă”, în sensul Directivei 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc

\* Limba de procedură: germana.

locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar (JO 2007, L 315, p. 51), altă autoritate decât autoritatea de siguranță menționată la articolul 16 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară) (JO 2004, L 164, p. 44, rectificare în JO 2004, L 220, p. 16, Ediție specială, 07/vol. 14, p. 62), Republica Austria nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 3 litera (a) din Directiva 2007/59.

## Cadrul juridic

### *Dreptul Uniunii*

#### *Directiva 2004/49*

- 2 Considerentele (13) și (22) ale Directivei 2004/49 au următorul cuprins:

„(13) În cursul îndeplinirii sarcinilor și a responsabilităților lor, gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare ar trebui să pună în aplicare un sistem de gestionare a siguranței, îndeplinind cerințele comunitare și cuprinzând elemente comune. Informațiile privind siguranța și punerea în aplicare a sistemului de management al siguranței ar trebui prezentate autorității de siguranță din statul membru în cauză.

[...]

(22) În noul cadru de reglementare comun pentru siguranța feroviară, ar trebui instituite în toate statele membre autorități naționale pentru reglementarea și controlarea siguranței feroviare. Pentru a facilita cooperarea dintre acestea la nivel comunitar, acestora ar trebui să li se dea aceleași sarcini și responsabilități minime. Autorităților naționale de siguranță ar trebui să li se acorde un grad înalt de independență. Acestea ar trebui să-și îndeplinească sarcinile în mod deschis și nediscriminatoriu pentru a ajuta la crearea unui sistem feroviar comunitar unic și să coopereze pentru coordonarea criteriilor lor de decizie, în special în privința certificării de siguranță a întreprinderilor feroviare care exploatează servicii de transport internațional.”

- 3 Potrivit articolului 1 din Directiva 2004/49, „[obiectul acesteia] este de a asigura dezvoltarea și ameliorarea siguranței pe căile ferate comunitare și un acces îmbunătățit la piață pentru serviciile de transport feroviar prin:

[...]

(d) solicitarea instituirii, în fiecare stat membru, a unei autorități de siguranță și a unui organism de anchetare a accidentelor și incidentelor;

[...]”

- 4 Articolul 3 din această directivă, intitulat „Definiții”, prevede:

„În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

[...]

(g) «autoritate de siguranță» înseamnă organismul național răspunzător de sarcinile referitoare la siguranța feroviară, în conformitate cu prezenta directivă, sau orice organism binațional căruia statele membre i-au încredințat aceste sarcini pentru a asigura un regim de siguranță unificat pentru infrastructurile specializate transfrontaliere;

[...]”

5 Articolul 9 alineatul (4) din directiva menționată prevede:

„Toți gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare prezintă anual autorității de siguranță, până la 30 iunie, un raport de siguranță referitor la anul calendaristic precedent. Raportul de siguranță conține:

- (a) informații privind modul în care sunt atinse obiectivele de siguranță ale organizației și rezultatele planului de siguranță;
- (b) elaborarea indicatorilor de siguranță naționali și a [indicatorilor de siguranță comuni (ISC)] prevăzuți în anexa I, în măsura în care este relevant pentru organizația raportoare;
- (c) rezultatele auditurilor de siguranță interne;
- (d) observații privind defecțiunile și deficiențele de funcționare ale operațiunilor feroviare [a se citi: «observații privind defecțiunile și deficiențele de funcționare ale operațiunilor feroviare și ale gestionării infrastructurii, care pot prezenta interes pentru autoritatea de siguranță»].”

6 Articolul 10 alineatele (3) și (4) din aceeași directivă are următorul cuprins:

„(3) Autoritatea de siguranță din statul membru în care întreprinderea feroviară își stabilește prima dată activitățile acordă certificarea în conformitate cu alineatul (2).

Certificarea acordată în conformitate cu alineatul (2) trebuie să specifice tipul și amploarea operațiunilor feroviare acoperite. Certificarea acordată în conformitate cu alineatul (2) litera (a) este valabilă în întreaga Comunitate pentru operațiuni echivalente de transport feroviar.

(4) Autoritatea de siguranță din statul membru în care întreprinderea feroviară intenționează să presteze servicii suplimentare de transport feroviar acordă certificarea națională suplimentară necesară în conformitate cu alineatul (2) litera (b).”

7 Articolul 16 din Directiva 2004/49, intitulat „Sarcini”, prevede la alineatul (1):

„Fiecare stat membru instituie o autoritate de siguranță. Această autoritate poate fi ministerul însărcinat cu chestiunile de transport și este independentă în organizarea, structura juridică și procesul decizional de orice întreprindere feroviară, gestionar de infrastructură și entitate achizitoare [a se citi: «de orice întreprindere feroviară, gestionar de infrastructură, solicitant de certificare și entitate achizitoare»].”

8 Alineatul (2) al acestui articol 16 enumeră sarcinile minime care sunt încredințate autorității de siguranță menționate la alineatul (1) al articolului menționat.

9 Articolul 18 din această directivă, intitulat „Raport anual”, prevede:

„Autoritatea de siguranță publică anual un raport privind activitățile sale în anul precedent și îl trimite Agenției [Uniunii Europene pentru Căile Ferate] până la 30 septembrie. Raportul cuprinde informații privind următoarele:

(a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o agregare la nivelul statelor membre a ISC stabiliți în anexa I;

[...]”

10 Articolul 25 din directiva menționată, intitulat „Recomandări de siguranță”, prevede la alineatele (2) și (3):

„(2) Recomandările sunt adresate autorității de siguranță și, atunci când este necesar din cauza caracterului recomandării, altor organisme sau autorități din statul membru sau alte state membre. Statele membre și autoritățile lor de siguranță iau măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de organismele de anchetă sunt luate în considerare și, dacă este cazul, urmate.

(3) Autoritatea de siguranță și alte autorități sau organisme ori, dacă este cazul, alte state membre cărora li s-au adresat recomandări raportează cel puțin anual organismului de anchetă cu privire la măsurile luate sau planificate a fi luate drept consecință a recomandării.”

11 Anexa I la aceeași directivă prevede indicatorii de siguranță comuni care trebuie raportați Comisiei de autoritățile de siguranță.

*Directiva 2007/59*

12 Considerentele (17) și (19) ale Directivei 2007/59 au următorul cuprins:

„(17) Pentru a garanta uniformitatea și transparența necesare, Comunitatea ar trebui să stabilească un model unic de certificare recunoscut în mod reciproc de către statele membre, care să ateste respectarea de către mecanicii de locomotivă a unor condiții minime, precum și calificarea lor profesională și competența lingvistică și care să lase autorităților competente din statele membre responsabilitatea eliberării de permise, iar întreprinderilor feroviare și gestionarilor de infrastructură, responsabilitatea eliberării certificatelor complementare armonizate.

[...]

(19) Toate informațiile cuprinse în permise, în certificatele complementare armonizate și în registrele de permise și certificatele complementare armonizate [a se citi: «registrele de permise și certificate complementare armonizate»] ar trebui să fie utilizate de către autoritățile în domeniul siguranței pentru a facilita evaluarea procesului de certificare a personalului, prevăzut la articolele 10 și 11 din Directiva 2004/49/CE și pentru accelerarea eliberării certificatelor de siguranță prevăzute la articolele menționate anterior.”

13 Potrivit articolului 1 din Directiva 2007/59:

„Prezenta directivă prevede condițiile și procedurile de certificare a mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din interiorul Comunității. Prezenta directivă specifică sarcinile pentru care sunt responsabile autoritățile competente din statele membre, mecanicii de locomotivă, precum și alte părți implicate în sector, în special întreprinderile feroviare, gestionarii de infrastructură și centrele de formare.”

14 Articolul 3 din această directivă, intitulat „Definiții”, prevede:

„În sensul prezentei directive:

(a) «autorități competente» înseamnă autoritățile de siguranță menționate la articolul 16 din Directiva 2004/49/CE;

[...]”

15 Articolul 5 din directiva menționată, intitulat „Măsurile împotriva falsificării”, prevede:

„Autoritățile competente și organismele emitente iau toate măsurile necesare pentru a evita riscul de falsificare a permiselor și a certificatelor și de modificare ilicită a registrelor prevăzute la articolul 22.”

16 Articolul 19 din Directiva 2007/59, intitulat „Sarcinile autorității competente”, prevede la alineatul (1):

„Autoritatea competentă îndeplinește următoarele sarcini în mod transparent și nediscriminatoriu:

(a) eliberarea și actualizarea permiselor și eliberarea de duplicate, în conformitate cu articolele 6 și 14;

(b) asigurarea examinărilor periodice și/sau a testelor [a se citi «examinărilor și/sau a testelor periodice»] în conformitate cu articolul 16 alineatul (1);

(c) suspendarea și retragerea permiselor și notificarea organismului emitent cu privire la primirea solicitărilor justificate de suspendare a certificatelor, în conformitate cu articolul 29;

[...]”

17 Articolul 22 din această directivă prevede diverse obligații care trebuie îndeplinite printre altele de autoritățile competente, în materie de registre și schimb de informații.

### ***Dreptul austriac***

18 Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Legea federală privind căile ferate, materialul rulant feroviar și traficul feroviar) (BGBl. 60/1957), cu modificările ulterioare (denumită în continuare „Eisenbahngesetz 1957”), a încredințat, în principiu, ministrului federal al transporturilor, inovației și tehnologiei (denumit în continuare „ministrul”) sarcinile autorității de siguranță, în sensul articolului 16 din Directiva 2004/49.

- 19 Articolul 130 din Eisenbahngesetz 1957, care figurează în capitolul 9 al acestei legi, referitor la „mecanicii de locomotivă”, stabilește o competență derogatorie în privința acestora. Articolul menționat are următorul cuprins:

„(1) Competența în materie de eliberare a unui permis, de actualizare a datelor unui permis, de reînnoire a unui permis sau de eliberare a unui duplicat al permisului, precum și de retragere a unui permis și de suspendare a unui permis aparține Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH. Aceasta trebuie să aplice [Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (Legea generală privind procedura administrativă din 1991) (BGBl. 51/1991), cu modificările ulterioare], în cadrul procedurii administrative.

(2) [Ministrul] poate da Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH instrucțiuni cu privire la exercitarea competențelor sale. În domeniile menționate la alineatul (1), [ministrul] este autoritatea superioară de referință, în sensul articolelor 5 și 68 din Legea generală privind procedura administrativă din 1991, cu modificările ulterioare.”

- 20 Articolele 3, 4, 6 și 10 din Bundesgesetz über die Errichtung einer Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft (Legea federală privind crearea unei societăți de finanțare a infrastructurilor feroviare) (BGBl. 201/1996) au următorul cuprins:

„Sarcini

Articolul 3

(1) Sarcinile ce revin Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH sunt în special:

[...]

3. îndeplinirea tuturor operațiunilor și activităților necesare pentru dezvoltarea și ameliorarea nediscriminatorii ale sectorului feroviar, precum și ale noilor tehnologii feroviare în rețeaua feroviară, îndeplinirea tuturor operațiunilor și activităților conexe care contribuie la ameliorarea rezultatului Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, participarea la coordonarea tuturor măsurilor de cercetare și de dezvoltare în domeniul feroviar;
4. îndeplinirea tuturor operațiunilor și activităților unui organism de control acreditat (organism desemnat) în sectorul feroviar;
5. în urma transferului de către o întreprindere de infrastructură feroviară, misiunea unui organism de tarifare în conformitate cu capitolul 6 al Eisenbahngesetz 1957;
6. administrarea comisiei de experți în conformitate cu articolul 48 alineatul (4) din Eisenbahngesetz 1957;
7. exercitarea competenței în conformitate cu articolul 130 din Eisenbahngesetz 1957;
8. îndeplinirea sarcinilor legate de crearea și gestionarea registrelor, astfel cum sunt transferate Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH în conformitate cu Eisenbahngesetz 1957 sau cu o ordonanță adoptată în temeiul acestei legi;

[...]

Gestionarea titlurilor de participare

#### Articolul 4

Gestionarea titlurilor de participare la Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH este asigurată în numele statului federal de [ministru]. Acesta are dreptul să adreseze Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH instrucțiuni generale referitoare la îndeplinirea sarcinilor sale în sensul prezentei legi federale și să solicite informații cu privire activitatea sa. Statutul societății trebuie să prevadă că organele se supun obligației de a urma aceste instrucțiuni și celei de a comunica informații.

[...]

Cheltuielile Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

#### Articolul 6

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH trebuie administrată în mod economic, prudent și conform obiectivului său. Statul federal este obligat să suporte costurile legate de personal, precum și costurile materiale ale Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, în măsura în care aceste costuri rezultă din îndeplinirea sarcinilor care îi sunt încredințate prin prezenta lege federală și nu pot fi îndeplinite de terți. Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH trebuie să întocmească un plan de finanțare anual în acest scop și trebuie să obțină acordul ministrului federal al finanțelor și al [ministrului].

[...]

Scutire de taxe

#### Articolul 10

(1) Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH este scutită de taxele stabilite prin legile federale, cu excepția impozitului pe cifra de afaceri, a cheltuielilor de judecată și a taxelor legate de administrarea judiciară, precum și de taxele legate de administrația federală, în măsura în care aceste taxe și cheltuieli rezultă din îndeplinirea sarcinilor ce revin acestei societăți în temeiul prezentei legi federale.

[...]”

- 21 Articolul 20 din Gesetz über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung (Legea privind societățile cu răspundere limitată) (RGBL. 58/1906) are următorul cuprins:

„(1) În ceea ce privește conținutul puterii lor de reprezentare a societății, administratorii societății sunt obligați față de aceasta să respecte toate restricțiile prevăzute de statut, de deciziile asociaților sau de un ordin al consiliului de supraveghere, cu caracter obligatoriu pentru administratori.

[...]”

#### Procedura precontencioasă

- 22 Printr-o scrisoare de punere în întârziere din 20 noiembrie 2015, Comisia a informat Republica Austria în legătură cu îndoielile sale referitoare la compatibilitatea cu dispozițiile Directivei 2007/59, în special cu articolul 3 litera (a) din această directivă, a desemnării ca autoritate competentă în sensul acestei directive a unei entități diferite de autoritatea competentă menționată la articolul 16 din Directiva 2004/49.

- 23 În răspunsul său din 22 ianuarie 2016 la această scrisoare de punere în întârziere, Republica Austria a susținut că reglementarea în discuție era conformă dreptului Uniunii. Aceasta a subliniat printre altele că, în conformitate cu principiul autonomiei instituționale a statelor membre, Directiva 2007/59 nu se opunea ca acest stat membru să însărcineze un organism federal, precum Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, cu îndeplinirea, sub tutela ministrului, a anumitor sarcini ce revin autorității competente, în sensul acestei directive.
- 24 Întrucât a considerat nesatisfăcătoare răspunsurile acestui stat membru, Comisia i-a adresat, la 28 aprilie 2017, un aviz motivat în care a menținut critica exprimată în scrisoarea sa de punere în întârziere.
- 25 Republica Austria a răspuns la acest aviz motivat printr-o scrisoare din 21 iunie 2017. În scrisoare, acest stat membru a reiterat în esență poziția exprimată în răspunsul din 22 ianuarie 2016 la scrisoarea de punere în întârziere a Comisiei.
- 26 Întrucât a considerat nesatisfăcătoare răspunsurile Republicii Austria, Comisia a introdus prezenta acțiune.

### **Cu privire la acțiune**

#### ***Argumentația părților***

- 27 Comisia subliniază că articolul 3 litera (a) din Directiva 2007/59 definește autoritățile competente în sensul acestei directive ca fiind „autoritățile de siguranță menționate la articolul 16 din Directiva 2004/49/CE”. Aceasta concluzionează că numai acestor autorități le pot încredința statele membre sarcinile autorității competente în sensul Directivei 2007/59, întrucât legiuitorul național nu are libertatea de a desemna un alt organism în acest scop.
- 28 Or, deși Republica Austria l-ar fi desemnat pe ministru drept „autoritate de siguranță” în sensul Directivei 2004/49, „autoritatea competentă” în sensul Directivei 2007/59 ar fi Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, în special pentru îndeplinirea sarcinilor încredințate acestei autorități și enumerate la articolul 19 alineatul (1) literele (a)-(c) din această din urmă directivă.
- 29 În aceste condiții, Comisia consideră că Republica Austria nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul Directivei 2007/59.
- 30 Această instituție apreciază, în acest sens, că argumentele invocate de Republica Austria pentru a demonstra conformitatea cu Directiva 2007/59 a transpunerii efectuate de acest stat membru trebuie înlăturate.
- 31 În primul rând, nu ar putea fi reținut argumentul potrivit căruia articolul 16 din Directiva 2004/49 nu impune ca sarcinile autorității de siguranță să fie încredințate unei autorități unice.
- 32 *Primo*, la articolul 1 litera (d) și la articolul 16 alineatul (1) din Directiva 2004/49, legiuitorul Uniunii ar fi utilizat forma de singular pentru a desemna autoritatea de siguranță. De asemenea, articolul 3 litera (g) din această directivă ar defini, utilizând forma de singular, „autoritatea de siguranță” ca fiind „organismul național” răspunzător de sarcinile referitoare la siguranța feroviară, în sensul directivei menționate. Articolul 16 alineatul (2) din aceeași directivă s-ar înscrie pe aceeași linie, deoarece ar prevedea că „[a]utorității de siguranță” trebuie să i se încredințeze sarcinile care sunt enumerate în



acest articol. Desigur, Directiva 2004/49 s-ar referi în unele dintre dispozițiile sale, utilizând forma de plural, la „autoritățile de siguranță”. Totuși, ar fi necesar să se constate că, procedând astfel, aceasta ar viza în mod colectiv autoritățile de siguranță ale tuturor statelor membre.

- 33 *Secundo*, contextul în care se înscriu aceste dispoziții ar confirma că forma de singular a fost aleasă în mod intenționat de legiuitorul Uniunii și că nu există nicio marjă de apreciere care să permită repartizarea sarcinilor între mai multe autorități. Astfel, articolul 10 alineatele (3) și (4) din Directiva 2004/49 ar asocia în mod sistematic un stat membru unei autorități de siguranță. De asemenea, articolul 25 alineatele (2) și (3) din această directivă ar distinge, pentru fiecare stat membru, „autoritatea de siguranță” de „alte organisme sau autorități”. Acest lucru ar fi valabil și pentru articolul 18 din directiva menționată, care prevede că „autoritatea de siguranță” publică „un raport” anual privind activitățile „sale” în anul precedent și îl trimite Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate. Acest raport ar trebui să cuprindă o imagine de ansamblu pertinentă a situației din statul membru în cauză.
- 34 *Tertio*, interpretarea literală și contextuală a dispozițiilor în cauză ar trebui să țină seama în principal de modul de redactare a articolului 3 litera (a) din Directiva 2007/59, care impune ca „autorități competente”, în sensul acestei directive, să fie „autoritățile de siguranță menționate la articolul 16 din Directiva 2004/49/CE”, și să se întemeieze, prin urmare, în mod necesar pe premisa potrivit căreia sarcinile enumerate la articolul 16 menționat sunt îndeplinite de o autoritate unică, ce ar trebui de asemenea să îndeplinească sarcinile autorității de siguranță în sensul Directivei 2007/59.
- 35 În al doilea rând, în ceea ce privește argumentul Republicii Austria, potrivit căruia articolul 35 din Directiva 2009/72/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind normele comune pentru piața internă a energiei electrice și de abrogare a Directivei 2003/54/CE (JO 2009, L 211, p. 55) și articolul 55 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO 2012, L 343, p. 32) ar însărcina statele membre să desemneze „o singură autoritate de reglementare națională” și, respectiv, să instituie „un organism național unic de reglementare”, astfel încât ar trebui, *a contrario*, să se considere că Directiva 2004/49, care nu cuprinde astfel de calificative, permite desemnarea mai multor autorități, Comisia răspunde că, întrucât aceste dispoziții au înlocuit dispoziții anterioare care prevedeau desemnarea mai multor organe sau organisme distincte, era necesar să se evidențieze în mod clar aceste distincții în raport cu actele astfel modificate.
- 36 În al treilea rând, în ceea ce privește argumentul Republicii Austria întemeiat pe posibilitatea statelor membre, în lipsa unor cerințe specifice în dreptul Uniunii, de a aplica normele lor naționale atunci când pun în aplicare dreptul Uniunii, Comisia susține că Directiva 2007/59 conține efectiv asemenea cerințe specifice. În plus, împrejurarea că Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH este o societate instituită în mod direct prin legislația federală, ale cărei participații sunt administrate de ministru, care îndeplinește sarcini pentru statul federal în strânsă colaborare și sub controlul ministrului în calitatea sa de autoritate de siguranță competentă la nivel central ar confirma existența a două autorități distincte. Astfel, ministrul nu ar fi autoritatea însăși, ci autoritatea superioară de referință, în sensul articolelor 5 și 68 din Legea generală privind procedura administrativă din 1991, cu modificările ulterioare, și anume cea care, pe de o parte, statuează cu privire la „conflictele de competență dintre autorități” și, pe de altă parte, dispune de dreptul de a anula, a modifica sau a declara nule și neavenite deciziile autorităților care îi sunt subordonate, în cazuri foarte limitate. Prin urmare, ar trebui să se concluzioneze că aceste autorități sunt „alte autorități”.
- 37 Republica Austria contestă pretinsa neîndeplinire a obligațiilor.
- 38 Aceasta arată, în primul rând, că Directivele 2004/49 și 2007/59 menționează, utilizând forma de plural, „autoritățile de siguranță” și „autoritățile competente” ale statelor membre. În această privință, articolul 16 alineatul (2) din Directiva 2004/49 nu s-ar opune atribuirii unor sarcini multiple mai multor autorități, întrucât acest articol prevede numai că o „autoritate de siguranță” este obligată să

asigure un ansamblu de sarcini în materie de siguranță feroviară. În plus, obligația autorității de siguranță de a publica un raport anual privind activitățile sale, prevăzută la articolul 18 din Directiva 2004/49, nu ar exclude întocmirea în mod coordonat, de către mai multe autorități, a unui asemenea raport unic.

- 39 În al doilea rând, acest stat membru se referă la diferențele dintre terminologia utilizată în Directiva 2004/49, pe de o parte, și în directivele 2009/72 și 2012/34, pe de altă parte, acestea din urmă prevăzând că se instituie „o singură autoritate de reglementare națională” și, respectiv, un „organism național unic de reglementare”, pentru a susține că Directiva 2004/49 ar trebui interpretată, *a contrario*, în sensul că permite desemnarea mai multor autorități.
- 40 În al treilea rând, în statele membre cu o structură federală, ar putea fi necesară, din motive de organizare a statului sau de repartizare națională a competențelor, îndeplinirea anumitor sarcini în mod descentralizat. În această privință, ar trebui respectate principiile autonomiei instituționale a statelor membre, proporționalității și subsidiarității, care ar impune Comisiei să respecte reglementările naționale existente, precum și structura și funcționarea sistemelor juridice ale statelor membre.
- 41 Așadar, nu ar putea fi criticată soluția organizatorică aleasă de Republica Austria în cadrul transpunerii Directivelor 2004/49 și 2007/59, care constă în a încredința sarcini ministrului, în calitate de autoritate de siguranță centrală competentă pentru ansamblul teritoriului Austriei, și în a încredința Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, subordonată ministrului, îndeplinirea sarcinilor operaționale legate de certificarea mecanicilor de locomotivă. Acest lucru ar fi *a fortiori* valabil, din moment ce Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH este o societate instituită direct printr-o lege federală, ale cărei participații sunt administrate de ministru, ale cărei costuri materiale și de personal sunt în sarcina statului federal și al cărei domeniu de activitate este reglementat prin lege. În plus, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ar fi, în mai multe privințe, obligată să respecte instrucțiunile ministrului.

### ***Apresiasi Curții***

- 42 Comisia reproșează Republicii Austria că a încălcat articolul 3 litera (a) din Directiva 2007/59 prin faptul că a desemnat drept „autoritate competentă”, în sensul aplicării acestei directive, altă autoritate decât „autoritatea de siguranță” menționată la articolul 16 din Directiva 2004/49.
- 43 Nu se contestă în speță că, în acest stat membru, autoritatea de siguranță menționată la articolul 16 din Directiva 2004/49 este ministrul, în timp ce „autoritatea competentă”, care a fost desemnată să îndeplinească anumite sarcini vizate în special la articolul 19 alineatul (1) literele (a)-(c) din Directiva 2007/59, este Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, o societate înființată printr-o lege federală.
- 44 Articolul 3 litera (a) din Directiva 2007/59 definește „autoritățile competente” ca fiind „autoritățile de siguranță menționate la articolul 16 din Directiva 2004/49/CE”.
- 45 Pentru a stabili dacă, astfel cum susține Republica Austria, aceste dispoziții permit unui stat membru să încredințeze unor autorități distincte sarcinile care sunt atribuite „autorității competente” și, respectiv, „autorității de siguranță” prin aceste directive, trebuie să se țină seama nu numai de formularea dispozițiilor în cauză, ci și de contextul acestora, de obiectivele urmărite de reglementarea din care fac parte și, după caz, de geneza acestora (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 decembrie 2019, *Nederlands Uitgeversverbond și Groep Algemene Uitgevers*, C-263/18, EU:C:2019:1111, punctul 38, precum și jurisprudența citată).

- 46 De la bun început, în ceea ce privește modul de redactare a dispozițiilor în cauză, se menționează, la articolul 3 litera (a) din Directiva 2007/59, că autoritatea competentă, în sensul acestei directive, este autoritatea de siguranță menționată la articolul 16 din Directiva 2004/49.
- 47 Acest articol 16 prevede instituirea de către fiecare stat membru a unei „[autorități] de siguranță”, care, potrivit articolului menționat, poate fi ministerul însărcinat cu chestiunile de transport. Noțiunea de „autoritate de siguranță”, în sensul acestei directive, este definită în mod specific la articolul 3 litera (g) din aceasta ca „organismul național răspunzător de sarcinile referitoare la siguranța feroviară, în conformitate cu [directiva menționată], sau orice organism binațional căruiua statele membre i-au încredințat aceste sarcini pentru a asigura un regim de siguranță unificat pentru infrastructurile specializate transfrontaliere”.
- 48 Rezultă astfel din coroborarea articolului 3 litera (g) și a articolului 16 alineatul (1) din Directiva 2004/49, în special din utilizarea de către legiuitorul Uniunii, pe de o parte, a formei de singular pentru a desemna autoritatea de siguranță și, pe de altă parte, din calificativul „național” care îi este atașat, că aceste dispoziții prevăd desemnarea, în fiecare stat membru, a unui singur organism național răspunzător de sarcinile referitoare la siguranța feroviară, două state membre putând totuși, după caz, să încredințeze unui organism binațional îndeplinirea acestor sarcini.
- 49 Această interpretare este confirmată de economia Directivei 2004/49, din care reiese că informațiile privind siguranța feroviară în Uniune trebuie, în fiecare stat membru, să fie comunicate în mod centralizat unei autorități de siguranță unice, care este răspunzătoare de eliberarea certificărilor necesare sau de elaborarea ori publicarea indicatorilor de siguranță pentru statul membru în cauză.
- 50 Astfel, mai întâi, articolul 9 alineatul (4) din Directiva 2004/49 coroborat cu considerentul (13) al acestei directive prevede că toți gestionarii de infrastructură și toate întreprinderile feroviare trebuie să prezinte „autorității de siguranță din statul membru în cauză” un raport anual care conține informații privind siguranța și punerea în aplicare a sistemului de management al siguranței, iar un asemenea raport de siguranță conține printre altele elaborarea indicatorilor de siguranță „naționali”.
- 51 În continuare, potrivit articolului 10 alineatele (3) și (4) din directiva menționată, „[a]utoritatea de siguranță din statul membru” în care întreprinderea feroviară își stabilește prima dată activitățile sau intenționează să presteze servicii de transport feroviar este cea care acordă certificările necesare.
- 52 În sfârșit, în conformitate cu articolul 18 din Directiva 2004/49, autoritatea de siguranță publică anual un raport privind activitățile sale în anul precedent, care conține printre altele, potrivit literei (a) a acestui articol, o „agregare la nivelul statelor membre” a indicatorilor de siguranță comuni definiți în anexa I la această directivă.
- 53 În plus, se poate sublinia că interpretarea întemeiată pe modul de redactare a dispozițiilor în discuție, amintită la punctul 48 din prezenta hotărâre, este susținută de asemenea de lucrările legislative care au precedat atât adoptarea Directivei 2004/49, cât și pe cea a Directivei 2007/59.
- 54 Astfel, pe de o parte, expunerea de motive a propunerii de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței [COM(2002) 21 final], care a precedat adoptarea Directivei 2004/49, prevedea, în secțiunea consacrată autorităților de siguranță națională, că, „[î]n temeiul directivelor în prezent în vigoare, reglementarea siguranței poate fi asigurată de diverse organisme. [...] Pe termen lung, acest lucru nu este compatibil cu îndeplinirea sarcinilor de control al siguranței. O reglementare echitabilă și transparentă impune egalitatea de tratament a tuturor actorilor din sector, sub controlul unei autorități publice. [...] Pentru a facilita coordonarea la nivel european a reglementării siguranței, este necesar să se instituie structuri armonizate în toate statele

- membre. [...] Pentru același motiv, este necesar să se concentreze în cadrul unui singur organ toate funcțiile cruciale de control al siguranței, precum adoptarea de norme de siguranță obligatorii din punct de vedere juridic”.
- 55 Pe de altă parte, expunerea de motive a propunerii de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind certificarea persoanelor aflate la bord care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar [COM(2004) 142 final], ce a precedat adoptarea Directivei 2007/59, arată că opțiunea de a desemna autoritatea de siguranță ca autoritate însărcinată cu eliberarea permisului a fost făcută „[p]entru a asigura cea mai mare coerență posibilă a cadrului legislativ adoptat la nivel comunitar în materie de siguranță în domeniul feroviar”.
- 56 În sfârșit, trebuie să se sublinieze că interpretarea reținută la punctul 48 din prezenta hotărâre este conformă cu obiectivul urmărit de Directiva 2004/49. Astfel, după cum s-a arătat la punctul 54 din prezenta hotărâre, această directivă urmărește printre altele să concentreze în cadrul unui singur organ funcțiile esențiale de control al siguranței feroviare, această concentrare permițând să se asigure, în conformitate cu articolul 1 din directiva menționată, dezvoltarea și ameliorarea siguranței pe căile ferate.
- 57 Argumentele invocate de Republica Austria pentru a contesta interpretarea dispozițiilor în discuție, care figurează la punctele 44-55 din prezenta hotărâre, nu pot fi reținute.
- 58 În primul rând, trebuie să se constate că împrejurarea, amintită de Republica Austria, potrivit căreia mai multe dispoziții ale Directivelor 2004/49 și 2007/59 menționează, la forma de plural, „autoritățile de siguranță” și „autoritățile competente” ale statelor membre, nu poate fi decisivă, întrucât asemenea dispoziții se referă în mod vădit, în mod colectiv, la astfel de autorități din diferitele state membre ale Uniunii. O asemenea situație este, pe de o parte, cea a considerentului (22) al Directivei 2004/49, care se referă la necesitatea de a „[institui] în toate statele membre autorități naționale pentru reglementarea și controlarea siguranței feroviare” sau, de asemenea, cea a anexei I la această directivă, care menționează „[i]ndicatorii de siguranță comuni [care trebuie raportați] de către autoritățile de siguranță”, ce fac obiectul, în conformitate cu articolul 18 din directiva menționată, al unei agregări „la nivelul statelor membre”. Pe de altă parte, în ceea ce privește dispozițiile Directivei 2007/59, considerentul (17) al acesteia se referă la „autoritățile competente din statele membre”, în timp ce considerentul (19) al acesteia face trimitere în mod generic la autoritățile de siguranță instituite de Directiva 2004/49. De asemenea, articolele 1, 5 și 22 din Directiva 2007/59 se limitează să menționeze sarcinile pentru care sunt responsabile „autoritățile competente din statele membre” și „autoritățile competente”.
- 59 În al doilea rând, împrejurarea, invocată de Republica Austria, potrivit căreia legiuitorul Uniunii ar fi avut grijă să precizeze, în alte instrumente de drept derivat, caracterul „unic” al autorităților care trebuiau instituite în temeiul acestor instrumente, este lipsită de orice relevanță în scopul interpretării Directivelor 2004/49 și 2007/59.
- 60 În al treilea rând, în ceea ce privește argumentul întemeiat pe principiile autonomiei instituționale a statelor membre, proporționalității și subsidiarității, este suficient să se constate că, deși reiese, desigur, din articolul 288 TFUE că statele membre, la transpunerea unei directive, dispun de o marjă de apreciere considerabilă în alegerea căilor și a mijloacelor destinate să asigure punerea sa în aplicare, această libertate nu afectează obligația fiecăruia dintre statele membre destinate de a adopta toate măsurile necesare pentru a asigura efectul deplin al directivei vizate, conform obiectivului pe care aceasta îl urmărește (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 iulie 2019, Fashion ID, C-40/17, EU:C:2019:629, punctul 49 și jurisprudența citată).

- 61 În aceste condiții, autonomia instituțională de care beneficiază statele membre în organizarea și structurarea autorităților de reglementare instituite în temeiul unei directive trebuie exercitată cu respectarea deplină a obiectivelor și a obligațiilor stabilite prin aceasta (a se vedea prin analogie Hotărârea din 19 octombrie 2016, Ormaetxea Garai și Lorenzo Almendros, C-424/15, EU:C:2016:780, punctul 30, precum și jurisprudența citată).
- 62 Or, astfel cum reiese din cuprinsul punctelor 44-55 din prezenta hotărâre, obligația fiecărui stat membru de a desemna o autoritate de siguranță unică, în sensul Directivei 2004/49, care trebuie considerată „autoritatea competentă”, în sensul articolului 3 litera (a) din Directiva 2007/59, rezultă din dispozițiile în discuție ale acestor directive.
- 63 Având în vedere o asemenea obligație, este lipsită de relevanță în speță împrejurarea că Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH este, după cum susține Republica Austria, subordonată ministrului. Astfel, presupunând că aceasta este situația, un asemenea raport de subordonare între două entități cu personalitate juridică distinctă nu poate permite asigurarea unei transpuneri corecte a obligației amintite la punctul precedent din prezenta hotărâre.
- 64 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, este necesar să se admită acțiunea Comisiei și să se constate că, prin faptul că a desemnat drept „autoritate competentă”, în sensul Directivei 2007/59, altă autoritate decât autoritatea de siguranță menționată la articolul 16 din Directiva 2004/49, Republica Austria nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 3 litera (a) din Directiva 2007/59.

#### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 65 În temeiul articolului 138 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată.
- 66 Întrucât Comisia a solicitat obligarea Republicii Austria la plata cheltuielilor de judecată, iar aceasta a căzut în pretenții, se impune obligarea acesteia să suporte, pe lângă propriile cheltuieli de judecată, pe cele efectuate de Comisie.

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

- 1) **Prin faptul că a desemnat drept „autoritate competentă”, în sensul Directivei 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar, altă autoritate decât autoritatea de siguranță menționată la articolul 16 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară), Republica Austria nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 3 litera (a) din Directiva 2007/59.**
- 2) **Obligă Republica Austria să suporte, pe lângă propriile cheltuieli de judecată, cheltuielile de judecată efectuate de Comisia Europeană.**

Semnături