



## Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

28 febbraio 2013\*

«Inadempimento di uno Stato — Sviluppo delle ferrovie comunitarie — Direttiva 2001/14/CE — Ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria — Imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura — Diritti — Indipendenza di gestione»

Nella causa C-483/10,

avente ad oggetto il ricorso per inadempimento, ai sensi dell'articolo 258 TFUE, proposto il 6 ottobre 2010,

**Commissione europea**, rappresentata da H. Støvlbæk e R. Vidal Puig, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

**Regno di Spagna**, rappresentato da S. Centeno Huerta e B. Plaza Cruz, in qualità di agenti,

convenuto,

sostenuto da:

**Repubblica ceca**, rappresentata da M. Smolek, T. Müller e J. Očková, in qualità di agenti,

**Repubblica francese**, rappresentata da G. de Bergues e M. Perrot, in qualità di agenti,

intervententi,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta dal sig. A. Tizzano, presidente di sezione, dai sigg. A. Borg Barthet (relatore), E. Levits e J.-J. Kasel, e dalla sig.ra M. Berger, giudici,

avvocato generale: sig. N. Jääskinen

cancelliere: sig.ra C. Strömholm, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 23 maggio 2012,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 6 settembre 2012,

\* Lingua processuale: lo spagnolo.

ha pronunciato la seguente

### **Sentenza**

- 1 Con il suo ricorso, la Commissione europea chiede alla Corte di dichiarare che, non avendo adottato tutte le misure legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi:
  - agli articoli 4, paragrafo 1, 11, 13, paragrafo 2, 14, paragrafo 1, e 30, paragrafo 1, della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (GU L 75, pag. 29), come modificata dalla direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007 (GU L 315, pag. 44; in prosieguo: la «direttiva 2001/14»), e
  - all'articolo 10, paragrafo 7, della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 237, pag. 25), come modificata dalla direttiva 2006/103/CE del Consiglio, del 20 novembre 2006 (GU L 363, pag. 344; in prosieguo: la «direttiva 91/440»),

il Regno di Spagna è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in virtù di tali disposizioni.

### **Contesto normativo**

#### *Diritto dell'Unione*

- 2 Ai termini dell'articolo 4 della direttiva 91/440, che figura nella Sezione II della medesima, intitolata «Indipendenza gestionale»:
  - «1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché, in materia di gestione, di amministrazione e di controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile, le imprese ferroviarie abbiano uno status indipendente in virtù del quale dispongano, in particolare, di un patrimonio, di un bilancio e di una contabilità distinti da quelli degli Stati.
  - 2. Nel rispetto delle regole quadro e specifiche in materia di diritti e di assegnazione stabilite dagli Stati membri, il gestore dell'infrastruttura è responsabile della propria gestione, della propria amministrazione e del proprio controllo interno».
- 3 I considerando da undicesimo a tredicesimo e trentaquattresimo della direttiva 2001/14 sono formulati come segue:
  - «(11) I sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo e di assegnazione della capacità dovrebbero consentire un accesso equo e non discriminatorio a tutte le imprese e cercare, per quanto possibile, di soddisfare le esigenze di tutti i tipi di utenti e di traffico in maniera equa e non discriminatoria.
  - (12) Nell'ambito stabilito dagli Stati membri i sistemi di imposizione del diritto di utilizzo e di assegnazione della capacità dovrebbero incoraggiare i gestori dell'infrastruttura ferroviaria ad ottimizzare l'utilizzo della loro infrastruttura.
  - (13) I sistemi di ripartizione della capacità dovrebbero fornire alle imprese ferroviarie segnali chiari e coerenti affinché esse possano adottare decisioni razionali.

(...)

(34) Sono auspicabili investimenti nell'infrastruttura ferroviaria ed è opportuno che i sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura forniscano incentivi per i gestori ad effettuare investimenti redditizi».

- 4 L'articolo 4 della direttiva 2001/14, intitolato «Fissazione, calcolo e riscossione dei diritti», dispone al suo paragrafo 1:

«Gli Stati membri istituiscono un quadro per l'imposizione dei diritti rispettando l'indipendenza di gestione di cui dall'articolo 4 della direttiva 91/440/CEE.

Fatta salva la condizione dell'indipendenza di gestione, gli Stati membri stabiliscono inoltre regole specifiche in materia di imposizione o delegano tale competenza al gestore dell'infrastruttura. Il gestore dell'infrastruttura determina i diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla loro riscossione».

- 5 L'articolo 11 della direttiva 2001/14, intitolato «Sistema di prestazioni», prevede, al suo paragrafo 1:

«I sistemi di imposizione dei diritti incoraggiano, mediante un sistema di prestazioni, le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura a ridurre al minimo le perturbazioni e a migliorare le prestazioni della rete ferroviaria. Questo sistema può prevedere sanzioni per atti che perturbano il funzionamento della rete, compensazioni per le imprese vittime di tali perturbazioni nonché premi in caso di prestazioni superiori alle previsioni».

- 6 L'articolo 13 di detta direttiva, intitolato «Diritti connessi alla capacità», enuncia al suo paragrafo 2:

«Il diritto di utilizzare capacità specifiche di infrastruttura sotto forma di linee ferroviarie può essere concesso ai richiedenti per una durata massima non superiore alla vigenza di un orario di servizio.

Un gestore dell'infrastruttura e un richiedente possono concludere un accordo quadro, a norma dell'articolo 17, per l'utilizzo della capacità sull'infrastruttura ferroviaria interessata per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio».

- 7 Con il titolo «Assegnazione della capacità», l'articolo 14, paragrafo 1, della medesima direttiva è formulato come segue:

«Gli Stati membri possono istituire un quadro per l'assegnazione della capacità di infrastruttura rispettando tuttavia l'indipendenza di gestione di cui all'articolo 4 della direttiva 91/440/CEE. Devono essere stabilite regole specifiche per l'assegnazione della capacità. Il gestore dell'infrastruttura svolge le procedure di assegnazione della capacità. In particolare, egli assicura che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo non discriminatorio e nel rispetto del diritto comunitario».

### *Il diritto spagnolo*

- 8 La legge 39/2003 relativa al settore ferroviario (Ley 39/2003 del Sector Ferroviario), del 17 novembre 2003 (BOE n. 276, del 18 novembre 2003, pag. 40532; in prosieguo: la «LSF») elenca, al suo articolo 21, le competenze e le funzioni del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, fra le quali figura la riscossione dei diritti di utilizzo di detta infrastruttura.

- 9 Ai sensi dell'articolo 73, paragrafo 5, della LSF, è possibile tenere conto, al fine di fissare l'ammontare dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, in conformità dell'efficiente gestione della rete ferroviaria di interesse generale, di considerazioni che riflettono il grado di congestione

dell'infrastruttura, lo sviluppo di nuovi servizi di trasporto ferroviario, nonché la necessità di favorire l'uso di talune linee sottoutilizzate, garantendo in ogni caso una concorrenza ottimale fra le imprese ferroviarie.

10 L'articolo 76 della LSF dispone ai suoi paragrafi 1 e 2:

«1. La gestione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria spetta al gestore di quest'ultima, che può richiedere, per quanto riguarda il diritto per l'utilizzo delle stazioni e gli altri impianti ferroviari, la presentazione di qualsiasi documento necessario per procedere alle liquidazioni appropriate.

2. Le modalità possono essere liquidate individualmente o congiuntamente, nei termini previsti dal decreto ministeriale che adotta le modalità di liquidazione e che fissa i termini e i mezzi per consentire la riscossione effettiva degli importi esigibili».

11 L'articolo 77, paragrafo 1, della LSF prevede che la fissazione degli importi del diritto di utilizzo delle linee ferroviarie appartenenti alla rete ferroviaria di interesse generale e del diritto di gestione delle stazioni e altri impianti ferroviari verrà effettuata con decreto ministeriale.

12 L'articolo 81, paragrafo 1, lettera j), della LSF stabilisce, in particolare, che la fissazione o, se del caso, la modifica dell'importo dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria rientra nella competenza del Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti.

13 Gli articoli 88 e 89 della LSF considerano come infrazioni rispettivamente molto gravi o gravi, idonee a dare luogo all'applicazione di sanzioni, talune condotte delle imprese ferroviarie legate a turbative del funzionamento della rete.

14 Il regio decreto 2395/2004, del 30 dicembre 2004, che approva lo statuto dell'impresa pubblica che gestisce l'infrastruttura ferroviaria (BOE n. 315, del 31 dicembre 2004, pag. 42785), contiene, in allegato, il testo dello statuto di detta impresa pubblica (in prosieguo: l'«ADIF») il cui articolo 1 stabilisce che quest'ultima è un ente pubblico assimilabile alla categoria delle imprese pubbliche di cui all'articolo 43, paragrafo 1, lettera b), della legge 6, del 14 aprile 1997, sull'organizzazione e sul funzionamento dell'amministrazione generale dello Stato. L'ADIF è collegato per legge al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti, il quale è incaricato, conformemente al paragrafo 2 del medesimo articolo 43, della direzione strategica, della valutazione e del controllo dell'attività di detta impresa.

15 Lo statuto dell'ADIF elenca, al suo articolo 3, paragrafo 1, le competenze e le funzioni di tale impresa pubblica, fra le quali figura la riscossione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

16 Il regio decreto 2396/2004 del 30 dicembre 2004 che approva lo statuto dell'impresa pubblica RENFE-Operadora (BOE n. 315, del 31 dicembre 2004, pag. 42797), dispone che la RENFE-Operadora è un'impresa pubblica, collegata per legge al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti, il quale è incaricato della direzione strategica, della valutazione e del controllo della sua attività.

17 Il decreto del ministeriale FOM/898/2005, dell'8 aprile 2005 (BOE n. 85, del 9 aprile 2005, pag. 12331), fissa gli importi dei diritti di utilizzo, da una parte, delle linee ferroviarie appartenenti alla rete ferroviaria di interesse generale e, dall'altra, delle stazioni e degli altri impianti ferroviari.

18 Il decreto ministeriale FOM/897/2005, del 7 aprile 2005, concernente la dichiarazione relativa alla rete e alla procedura di ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria (BOE n. 85, del 9 aprile 2005, pag. 12324; in prosieguo: il «decreto ministeriale 897/2005»), prevede, al suo articolo 11:

«Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria ripartisce nel modo seguente le capacità d'infrastruttura richieste:

(...)

b) qualora si verifichi un accavallamento delle domande in relazione ad un medesimo segmento orario o la rete sia stata dichiarata saturata, ai fini della ripartizione devono essere prese in considerazione, in ordine decrescente, le seguenti priorità:

1. quelle fissate eventualmente dal Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti in relazione ai diversi tipi di servizi su ciascuna linea, tenendo conto, in particolare, dei servizi di carico.

(...)

4. la ripartizione e l'utilizzazione effettiva, da parte del richiedente, di orari di servizio anteriori ai segmenti orari dei quali viene chiesta l'utilizzazione.

(...)».

#### **Fase precontenziosa e procedimento dinanzi alla Corte**

19 Il 15 giugno 2007, la Commissione ha trasmesso alle autorità spagnole un questionario sull'applicazione segnatamente delle direttive 91/440 e 2001/14.

20 A seguito di uno scambio di corrispondenza con dette autorità, la Commissione, con lettera del 27 giugno 2008, ha indirizzato al Regno di Spagna una diffida, nella quale esprimeva i suoi dubbi quanto alla compatibilità di taluni aspetti della normativa spagnola in materia ferroviaria con tali direttive.

21 Con lettera del 16 ottobre 2008 detto Stato membro ha risposto a tale lettera di diffida. Con lettere del 5 febbraio e del 13 luglio 2009 esso ha inoltre comunicato alla Commissione informazioni supplementari.

22 Con lettera del 9 ottobre 2009 la Commissione ha inviato al Regno di Spagna un parere motivato nel quale faceva valere che la normativa spagnola in materia ferroviaria non era conforme alle direttive 91/440 e 2001/14, e invitava quest'ultimo ad adottare le misure necessarie per conformarsi a detto parere entro un termine di due mesi a decorrere dalla notifica del medesimo. Detto Stato membro ha risposto a tale parere con lettera del 16 dicembre 2009.

23 Non ritenendo soddisfacente la risposta del Regno di Spagna a detto parere motivato, la Commissione ha deciso di proporre il presente ricorso, che è fondato su cinque censure.

24 Con ordinanze del presidente della Corte del 16 febbraio e dell'8 settembre 2011, la Repubblica ceca e Repubblica francese sono state ammesse ad intervenire a sostegno delle conclusioni del Regno di Spagna.

25 Con atto depositato presso la cancelleria della Corte il 26 marzo 2012, la Commissione ha annunciato che, a seguito dell'adozione, da parte del Regno di Spagna, della legge 2/2011 sull'economia sostenibile (Ley 2/2011 de Economía Sostenible) del 4 marzo 2011 (BOE n. 55, del 5 marzo 2011, pag. 25033), essa

rinunciava alla terza e alla quarta censura del suo ricorso, fondate rispettivamente su una violazione dell'articolo 30, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 e dell'articolo 10, paragrafo 7, della direttiva 91/440.

## Sul ricorso

*Sulla prima censura, relativa alla violazione dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2001/14*

### Argomenti delle parti

- 26 La Commissione sostiene che la normativa spagnola non è conforme all'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, in quanto l'importo dei diritti è determinato integralmente per decreto ministeriale, con la conseguenza che l'unica funzione attribuita al gestore dell'infrastruttura, vale a dire l'ADIF, consiste nella riscossione dei diritti. L'ADIF, infatti, si limiterebbe a calcolare l'importo del diritto in ciascun caso concreto, applicando una formula fissata in precedenza e in maniera esaustiva dalle autorità nazionali. Tale ente non disporrebbe pertanto di alcun potere discrezionale per modulare l'importo del diritto in ciascun caso concreto.
- 27 Secondo la Commissione, la normativa spagnola non soddisferebbe neanche l'esigenza di rispettare l'autonomia gestionale del gestore dell'infrastruttura, in quanto, affidando alle sole autorità ministeriali la fissazione dell'importo dei diritti, essa priverebbe suddetto gestore di uno strumento di gestione essenziale.
- 28 Secondo la Commissione l'interpretazione del termine «determina» figurante all'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, della direttiva 2001/14, proposta dal Regno di Spagna è eccessivamente restrittiva, sia con riferimento al senso corrente di tale termine che al requisito, enunciato al primo comma del medesimo paragrafo, che implica che l'autonomia di gestione del gestore dell'infrastruttura sia rispettata. Detto articolo 4 prevederebbe che la determinazione del diritto per l'utilizzo dell'infrastruttura spetta al gestore dell'infrastruttura, senza operare la minima distinzione tra i diversi tipi di determinazione fatti valere da detto Stato membro.
- 29 La Commissione considera inoltre che l'interpretazione dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, invocata da detto Stato membro non è compatibile con le altre disposizioni di detta direttiva, che presupporrebbero obbligatoriamente che le funzioni del gestore dell'infrastruttura non siano limitate alla liquidazione o alla riscossione dei diritti.
- 30 Il Regno di Spagna sostiene che i diritti sono stati qualificati come tasse. Secondo la normativa nazionale, si tratterebbe pertanto di imposte il cui fatto generatore è costituito dall'utilizzo privato del demanio pubblico ferroviario. Infatti, gli elementi essenziali di tali diritti dovrebbero essere regolati per legge e l'importo concreto dovrebbe, quanto ad esso, essere fissato da una disposizione amministrativa generale, e segnatamente perlomeno da un decreto ministeriale.
- 31 Detto Stato membro osserva che l'ADIF è un'impresa pubblica che, secondo la normativa nazionale, deve necessariamente dipendere da un ministero e non è abilitata, di conseguenza, ad adottare norme di legge, spettando tale competenza al ministero dal quale essa dipende. L'articolo 76 della LSF attribuirebbe all'ADIF la gestione di detti diritti, il che comprenderebbe certe funzioni di controllo, di liquidazione e di fissazione del diritto dovuto in ciascun caso concreto, nonché la riscossione del medesimo. Inoltre, l'ADIF potrebbe proporre al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti l'applicazione di altri tipi di diritti nel caso di riclassificazione di una linea o di una stazione ferroviaria.



- 32 Il Regno di Spagna sostiene che il termine «determina» contenuto all'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, della direttiva 2001/14 non esige necessariamente la fissazione dell'importo dei diritti. A suo avviso, tale disposizione dovrebbe essere intesa nel senso che si riferisce unicamente alla fissazione del diritto concreto dovuto in ragione dell'utilizzo dell'infrastruttura in ciascun caso specifico.
- 33 Di conseguenza, la normativa spagnola opererebbe una distinzione fra, da un lato, la determinazione in via generale dei diritti, fissando in definitiva l'ambito e il sistema di imposizione corrispondenti a tali diritti, nonché la determinazione dei sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura, incombenti al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti, e, dall'altro, la fissazione del diritto concreto corrispondente a ciascun caso particolare, la quale spetta all'ADIF.
- 34 Sulla base di tale distinzione, detto Stato membro ritiene che l'interpretazione da esso sostenuta dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 sia conforme alle altre disposizioni di tale direttiva.
- 35 Il Regno di Spagna sottolinea anche che l'interpretazione proposta dalla Commissione è difficilmente compatibile con il contesto attuale della normativa spagnola, a meno di non modificare radicalmente la normativa amministrativa e tributaria nazionale.
- 36 Il governo ceco rileva che, in occasione dell'istituzione di un quadro per l'imposizione dei diritti di utilizzo, gli Stati membri sono tenuti ad assicurare «lo status indipendente delle imprese di trasporti» e non quello del responsabile dell'infrastruttura ferroviaria. Da ciò essa conclude che l'intervento dello Stato membro di cui trattasi per il tramite della fissazione di imposizioni specifiche costituirebbe uno strumento accettabile sotto il profilo dei requisiti posti dalla direttiva 2001/14.

#### Giudizio della Corte

- 37 Con la sua prima censura la Commissione sostiene che la normativa spagnola non è conforme all'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, in quanto, da una parte, attribuirebbe al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti la determinazione dell'importo dei diritti mediante decreto ministeriale, con la conseguenza che l'unica funzione attribuita all'ADIF, che è il gestore dell'infrastruttura, consisterebbe nella riscossione dei diritti e, dall'altra, essa non sarebbe compatibile con il requisito dell'autonomia di gestione del gestore.
- 38 A tal proposito, la Commissione e il Regno di Spagna non concordano sulla questione dell'interpretazione che occorre dare all'espressione «determina i diritti» figurante all'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, della direttiva 2001/14. Secondo detto Stato membro, tali termini si riferiscono solo alla determinazione del diritto concreto dovuto a titolo dell'utilizzo dell'infrastruttura in ciascun caso particolare e non alla determinazione dell'importo dei diritti sulla base del quadro per l'imposizione dei diritti stabilito dagli Stati membri. Infatti, in Spagna, tale diritto avrebbe natura fiscale e la sua determinazione spetterebbe esclusivamente allo Stato.
- 39 In virtù dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, gli Stati membri devono istituire un quadro per l'imposizione dei diritti e possono anche stabilire regole specifiche in materia di imposizione, rispettando l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. Conformemente a dette disposizioni, spetta a quest'ultimo, da un lato, determinare i diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e, dall'altro, procedere alla loro riscossione.
- 40 Innanzitutto è giocoforza constatare che detto articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, della direttiva 2001/14 contiene solo l'espressione «determina i diritti», senza altre precisazioni e senza operare distinzioni tra diversi tipi o livelli di determinazione dei diritti, contrariamente a quanto prevede la normativa spagnola pertinente.

- 41 Occorre poi rilevare che il medesimo articolo 4 effettua una ripartizione di competenze tra gli Stati membri e il gestore dell'infrastruttura per quanto riguarda i sistemi di imposizione dei diritti. Infatti, spetta agli Stati membri stabilire un quadro per l'imposizione dei diritti mentre la determinazione del diritto e la sua riscossione spettano al gestore dell'infrastruttura.
- 42 Per rispettare una tale ripartizione delle competenze e come ha rilevato l'avvocato generale al paragrafo 45 delle sue conclusioni, occorre attribuire al termine «determina» un significato più ampio del termine «liquidazione», che è menzionato all'articolo 76, paragrafo 1, della LFS. Infatti, poiché la liquidazione costituisce unicamente una tappa nella procedura di percepimento dei diritti, come indica la Commissione, essa deve essere considerata ricompresa dal termine «riscossione» figurante all'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, seconda frase, della direttiva 2001/14.
- 43 Infine, questa interpretazione è corroborata dagli obiettivi di detta direttiva nonché dal contesto normativo in cui si inserisce l'articolo 4, paragrafo 1, della medesima.
- 44 Infatti, in primo luogo, uno degli obiettivi perseguiti dal sistema di imposizione dei diritti di utilizzo introdotto dalla direttiva 2001/14 è quello di assicurare l'indipendenza di gestione del gestore dell'infrastruttura. In altri termini, quest'ultimo deve far uso del sistema di imposizione dei diritti di utilizzo in quanto strumento di gestione, come ha rilevato l'avvocato generale al paragrafo 50 delle sue conclusioni. Emerge pertanto dal dodicesimo considerando di detta direttiva che sistemi di imposizione del diritto di utilizzo e di assegnazione della capacità dovrebbero incoraggiare i gestori dell'infrastruttura ferroviaria ad ottimizzare l'utilizzo della loro infrastruttura nel quadro definito dagli Stati membri. Orbene, detti gestori non potrebbero giungere ad una tale ottimizzazione mediante il sistema di imposizione dei diritti di utilizzo se il loro ruolo dovesse limitarsi a calcolare l'importo del diritto in ciascun caso concreto, applicando una formula fissata in precedenza mediante decreto ministeriale. Detti gestori devono dunque disporre di un certo grado di flessibilità nella fissazione dell'importo dei diritti.
- 45 Parimenti, il trentaquattresimo considerando di detta direttiva enuncia che sono auspicabili investimenti nell'infrastruttura ferroviaria ed è opportuno che i sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura forniscano incentivi per i gestori ad effettuare investimenti redditizi. I gestori non sarebbero incentivati a investire nell'infrastruttura se non disponessero di un certo grado di flessibilità nel quadro del sistema di imposizione dei diritti di utilizzo.
- 46 In secondo luogo, altre disposizioni della direttiva 2001/14 corroborano un'interpretazione dell'espressione «determina i diritti», figurante all'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, della medesima, più ampia di quella proposta dal Regno di Spagna. Infatti, conformemente all'articolo 6, paragrafo 2, di detta direttiva, devono essere concessi incentivi ai gestori per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei diritti di accesso. L'articolo 8, paragrafo 2, della medesima direttiva dispone che il gestore dell'infrastruttura può stabilire o mantenere diritti più elevati, sulla base dei costi a lungo termine di taluni progetti di investimento. L'articolo 9 di detta direttiva consente al gestore dell'infrastruttura di introdurre sistemi di riduzioni sui diritti imposti ad un operatore.
- 47 Parimenti, dall'articolo 30, paragrafi 2 e 3, della direttiva 2001/14 emerge che le decisioni adottate dal gestore dell'infrastruttura per quanto riguarda il sistema di imposizione dei diritti di utilizzo o il livello o la struttura dei diritti d'utilizzo dell'infrastruttura possono essere oggetto di un ricorso dinanzi all'organismo di regolamentazione. Orbene, l'esistenza stessa di un sindacato di tali decisioni sarebbe privo di senso se il ruolo del gestore fosse limitato, come sostiene il Regno di Spagna, alla fissazione del diritto concreto applicando una formula fissata in precedenza mediante decreto ministeriale.
- 48 Inoltre, conformemente alla normativa spagnola pertinente, spetta al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti agire in quanto organismo di regolamentazione. Orbene anche se l'articolo 30, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 autorizza la designazione del ministero competente in materia di trasporti in



quanto organismo di regolamentazione, tale disposizione richiede, tuttavia, che quest'ultimo sia indipendente dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti. Non si può quindi ritenere che tale ministero svolga la sua missione di regolamentazione in conformità a detta disposizione in quanto, in concomitanza con la sua funzione di regolamentazione, detto ministero determina anche gli importi dei diritti.

- 49 Dalle considerazioni che precedono deriva che, per garantire l'obiettivo di indipendenza di gestione del gestore dell'infrastruttura, il medesimo deve disporre, nel quadro dell'imposizione dei diritti di utilizzo come definito dagli Stati membri, di un certo grado di flessibilità per la determinazione dell'importo dei diritti in modo da consentirgli di farne uso in quanto strumento di gestione.
- 50 Nella fattispecie, emerge dagli atti che l'ADIF non dispone dell'indipendenza di gestione necessaria all'esercizio delle sue competenze poiché queste ultime sono limitate alla fissazione del diritto concreto in ciascun caso particolare, applicando una formula fissata in precedenza mediante decreto ministeriale. Occorre concludere, di conseguenza, che la normativa spagnola a tal riguardo non è conforme all'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2001/14.
- 51 Tale conclusione non può essere messa in discussione dalle difficoltà che il Regno di Spagna sostiene di aver incontrato al momento dell'adeguamento della normativa nazionale ai requisiti dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2001/14. Infatti, secondo una costante giurisprudenza della Corte, uno Stato membro non può eccepire disposizioni, prassi o situazioni del proprio ordinamento giuridico interno per giustificare l'inosservanza degli obblighi e dei termini previsti da una direttiva (v., segnatamente, sentenze del 7 luglio 2009, Commissione/Grecia, C-369/07, Racc. pag. I-5703, punto 45, e del 25 febbraio 2010, Commissione/Spagna, C-295/09, punto 10).
- 52 Alla luce di tutte le suesposte considerazioni, la prima censura formulata dalla Commissione a sostegno del proprio ricorso dev'essere accolta.

*Sulla seconda censura, relativa alla violazione dell'articolo 11 della direttiva 2001/14*

Argomenti delle parti

- 53 La Commissione addebita alla normativa spagnola di non prevedere alcuna misura idonea ad attuare l'articolo 11 della direttiva 2001/14, che prevede un sistema di prestazioni.
- 54 Infatti, gli articoli 88 e 89 della LSF, i quali qualificano come gravi o molto gravi talune infrazioni alla regolamentazione ferroviaria, non farebbero parte del «sistema di imposizione dei diritti di utilizzo». Le ammende alle quali tali infrazioni possono dar luogo consentirebbero di sanzionare le imprese ferroviarie, e non il gestore dell'infrastruttura.
- 55 La Commissione aggiunge che l'articolo 73, paragrafo 5, della LSF non è sufficiente, di per sé, ad attuare il sistema di miglioramento delle prestazioni contemplato all'articolo 11 della direttiva 2001/14, limitandosi a prevedere la possibilità di istituire un siffatto sistema. Ora, l'introduzione di quest'ultimo non costituirebbe una prerogativa il cui esercizio viene lasciato alla discrezionalità degli Stati membri, bensì un obbligo imposto da detta direttiva.
- 56 La Commissione rileva anche che, al punto 6.2.5 della dichiarazione relativa alla rete ferroviaria per il 2010, intitolato «Sistema di misure di miglioramento delle prestazioni», l'ADIF presenta l'attuazione del sistema di incentivi come una mera possibilità, e non come un obbligo imposto dall'articolo 11 della direttiva 2001/14.
- 57 Il Regno di Spagna contesta la censura secondo cui la normativa nazionale non contiene disposizioni che recepiscono l'articolo 11 della direttiva 2001/14.

- 58 In primo luogo, detto Stato membro sostiene che l'articolo 73, paragrafo 5, della LSF prevede la possibilità, per fissare l'importo dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, di tenere conto di considerazioni che riflettano il grado di saturazione dell'infrastruttura, lo sviluppo di nuovi servizi di trasporto ferroviario, nonché la necessità di incentivare l'uso delle linee sottoutilizzate, garantendo, in ogni caso, una concorrenza ottimale fra le imprese ferroviarie.
- 59 In secondo luogo, gli articoli 88 e 89 della LSF qualificerebbero talune condotte che presentano un legame con perturbazioni della rete come infrazioni amministrative che verrebbero sanzionate mediante l'irrogazione di ammende.
- 60 In terzo luogo, il Regno di Spagna afferma che, conformemente al punto 6.2.5 della dichiarazione relativa alla rete ferroviaria per il 2010, l'ADIF tenta di fidelizzare le imprese ferroviarie che assicurano un ampio rispetto dei criteri nella capacità d'infrastruttura attribuita. Detto punto prosegue indicando, segnatamente, che l'articolo 11 della direttiva 2001/14 prevede anche la «possibilità di incoraggiare», mediante un sistema di prestazioni, a ridurre al minimo le perturbazioni e a migliorare le prestazioni della rete ferroviaria.
- 61 In quarto luogo, detto Stato membro sostiene che tutte le imprese ferroviarie che chiedono un segmento orario e l'ottengono devono pagare un diritto per la riserva al momento della sua concessione, prima dell'utilizzo effettivo del segmento. Il pagamento di tale diritto implicherebbe un impegno da parte dell'impresa ferroviaria a conformarsi all'utilizzo della rete richiesto, pena la perdita del diritto preteso.
- 62 La Repubblica francese ha fatto valere, in udienza, che l'articolo 11 della direttiva 2001/14 deve essere interpretato nel senso che fissa un obiettivo e impone agli Stati membri un obbligo di mezzi, che dev'essere adempiuto al fine di tentare di realizzare tale obiettivo. Come il Regno di Spagna, essa considera che tale direttiva non impone che le misure adottate rientrino necessariamente in un sistema indipendente inteso al miglioramento delle prestazioni.

#### Giudizio della Corte

- 63 Conformemente all'articolo 11, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, i sistemi di imposizione dei diritti incoraggiano, mediante un sistema di prestazioni, le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura a ridurre al minimo le perturbazioni e a migliorare le prestazioni della rete ferroviaria. Secondo la medesima disposizione, tale sistema può prevedere sanzioni, compensazioni e premi.
- 64 Ne deriva, da una parte, che gli Stati membri devono includere nei sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura un sistema di prestazioni diretto a incentivare sia le imprese ferroviarie sia il gestore dell'infrastruttura a migliorare le prestazioni della rete. D'altra parte, per quanto riguarda il tipo di incentivi che possono essere attuati negli Stati membri, questi ultimi conservano la libertà di scelta delle misure concrete facenti parte di detto sistema purché costituiscano un insieme coerente e trasparente che possa essere qualificato come «sistema di prestazioni», come ha rilevato l'avvocato generale ai paragrafi 69 e 70 delle sue conclusioni.
- 65 Al fine di esaminare la fondatezza della seconda censura sollevata dalla Commissione, occorre quindi verificare se le misure contenute nella normativa spagnola a tal proposito siano conformi ai requisiti dell'articolo 11 della direttiva 2001/14.
- 66 Per quanto riguarda la possibilità, prevista all'articolo 73, paragrafo 5, della LSF, di tenere conto, al fine di fissare l'ammontare dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, di considerazioni relative al miglioramento delle prestazioni della rete e allo sviluppo della medesima, è giocoforza constatare che, anche se tale disposizione fa parte del sistema di imposizione dei diritti di utilizzo, la semplice possibilità di introdurre un sistema di prestazioni non può bastare ad attuare l'articolo 11 della direttiva

2001/14. Infatti, come è stato dichiarato al punto 64 della presente sentenza, quest'ultimo articolo richiede che gli Stati membri attuino effettivamente un sistema di prestazioni nel sistema di imposizione dei diritti di utilizzo. Parimenti, occorre respingere, per il medesimo motivo, l'argomento che il Regno di Spagna trae dalla dichiarazione sulla rete ferroviaria per l'anno 2010.

- 67 In merito alle sanzioni previste agli articoli 88 e 89 della LSF, occorre rilevare che le medesime non fanno parte di un sistema di imposizione dei diritti di utilizzo perché figurano al titolo VII della LSF, intitolato «Regime di sanzione e di ispezione». Inoltre, tali sanzioni reprimono talune infrazioni legate a perturbazioni della rete dovute alle sole imprese ferroviarie e non al gestore dell'infrastruttura.
- 68 Per quanto riguarda infine il diritto di riserva previsto dalla normativa spagnola, occorre rilevare che la possibilità per il gestore dell'infrastruttura di percepire un tale diritto a titolo delle capacità ferroviarie richieste, ma non utilizzate, come prevista dall'articolo 12 della direttiva 2001/14, ha una finalità più limitata di quella di incentivare a ridurre le perturbazioni e a migliorare le prestazioni della rete, vale a dire quella di usare in modo efficace le capacità.
- 69 Dalle considerazioni che precedono risulta che la seconda censura dedotta dalla Commissione a sostegno del suo ricorso deve essere accolta.

*Sulla quinta censura, relativa alla violazione degli articoli 13, paragrafo 2, e 14, paragrafo 1, della direttiva 2001/14*

#### Argomenti delle parti

- 70 La Commissione fa valere che la priorità di ripartizione della capacità di infrastruttura prevista dall'articolo 11, lettera b), punto 1, del decreto ministeriale 897/2005 (in prosieguo: la «prima priorità di ripartizione») è contraria all'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, in quanto lascerebbe al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti di cui trattasi un potere discrezionale, mentre il suddetto articolo 14 prevede la necessità di fissare regole di assegnazione di capacità specifiche.
- 71 La Commissione sostiene anche che la priorità di ripartizione della capacità dell'infrastruttura, prevista all'articolo 11, lettera b), punto 4, di detto decreto ministeriale (in prosieguo: la «quarta priorità di ripartizione»), è, da un lato, contraria all'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2001/14, in quanto potrebbe condurre, in pratica, un'impresa ferroviaria a beneficiare del diritto di usare una linea ferroviaria in modo indefinito, privando così di effetto utile il divieto enunciato in quest'ultima disposizione, secondo cui le linee ferroviarie non potrebbero essere accordate per una durata superiore alla vigenza di un orario di servizio.
- 72 La Commissione ritiene che la quarta priorità di ripartizione, d'altro lato, non rispetta l'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 in quanto, in pratica, potrebbe impedire l'accesso a linee ferroviarie più attraenti per i nuovi entranti, in generale delle imprese aventi sede in Stati membri diversi dal Regno di Spagna e mantenere i vantaggi degli utenti abituali i quali sono generalmente imprese spagnole, circostanza che sarebbe discriminatoria.
- 73 Il Regno di Spagna nega che la prima priorità di ripartizione sia contraria all'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2001/14. Infatti, il criterio di ripartizione ivi enunciato lascerebbe aperta la possibilità, in circostanze speciali o eccezionali, di privilegiare un altro tipo di servizi, distinto dai servizi merci, al fine di evitare una saturazione della rete ferroviaria. Esso precisa che, a partire dall'entrata in vigore del decreto ministeriale 897/2005, il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti non si è mai avvalso di tale possibilità, il che dimostrerebbe l'assenza di qualsivoglia potere discrezionale in materia.
- 74 Detto Stato membro nega anche che la quarta priorità di ripartizione sia contraria agli articoli 13, paragrafo 2, e 14, paragrafo 1, della direttiva 2001/14.

- 75 Infatti, il criterio contemplato all'articolo 11, lettera b), punto 4, di detto decreto ministeriale sarebbe solo uno dei criteri impiegati per la ripartizione delle capacità qualora esse non siano sufficienti o qualora sussistano più domande in relazione al medesimo segmento. Secondo il Regno di Spagna, tale criterio implica una discriminazione razionale e legittima, in quanto è ragionevole tenere conto della cronistoria dell'utilizzo effettivo delle capacità degli operatori al fine di ottimizzare l'utilizzo della rete ferroviaria.
- 76 Detto Stato membro fa riferimento all'articolo 22, paragrafo 4, della direttiva 2001/14, secondo il quale, in caso di un'infrastruttura saturata, i criteri di priorità terrebbero conto dell'importanza di un servizio per la collettività rispetto a qualsiasi altro servizio, che sarebbe per questo motivo escluso.
- 77 Secondo il medesimo Stato membro, l'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2001/14 non impedisce in maniera assoluta che un'impresa benefici indefinitamente di un segmento orario. Tale interpretazione troverebbe conferma nel fatto che questa disposizione prevede la possibilità di concludere accordi quadro per l'utilizzo della capacità sull'infrastruttura ferroviaria interessata per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio.
- 78 Nella sua replica la Commissione fa valere, quanto alla prima priorità di ripartizione, che l'articolo 11, lettera b), punto 1, del decreto ministeriale 897/2005 non fa alcun riferimento all'esistenza di circostanze eccezionali o specifiche quali quelle menzionate dal Regno di Spagna. Essa aggiunge che la semplice esistenza della prima priorità costituisce di per sé una fonte di incertezza giuridica per gli operatori.
- 79 Quanto alla quarta priorità di ripartizione, la Commissione sottolinea che l'articolo 12 della direttiva 2001/14 prevede espressamente la possibilità, per i gestori dell'infrastruttura, di applicare un diritto di riserva, al fine di sfruttare al massimo la prestazione del sistema ferroviario.
- 80 Detta istituzione precisa che l'articolo 22 della direttiva 2001/14 si applica unicamente nel caso di un'infrastruttura saturata, mentre l'articolo 11, lettera b), punto 4, del decreto ministeriale 897/2005 è applicabile non solo in siffatto caso, bensì anche, in generale, allorché si verifichi un accavallamento di domande in relazione ad un medesimo segmento orario. In ogni caso, nessuna delle disposizioni che figurano nel suddetto articolo 22 consentirebbe agli Stati membri di adottare un criterio di ripartizione quale quello contemplato dalla presente censura.
- 81 La Commissione sostiene che la possibilità prevista dall'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2001/14 di concludere accordi quadro costituisce un'eccezione alla regola generale, il cui esercizio è assoggettato alle condizioni fissate all'articolo 17 della direttiva 2001/14.
- 82 Nella sua controreplica, il Regno di Spagna sottolinea, per quanto riguarda la prima priorità di ripartizione, che l'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 non contempla esplicitamente la situazione secondo la quale circostanze eccezionali necessitano una modifica delle priorità fissate in precedenza, ma non vieta neanche di prendere in considerazione una siffatta situazione.
- 83 Quanto alla quarta priorità di ripartizione, detto Stato membro ritiene che il fatto di prendere in considerazione segmenti analoghi nel momento in cui si tiene conto della cronistoria dell'utilizzo aggiunga un elemento di incertezza giuridica, in quanto il carattere equiparabile dei medesimi non è definito.

#### Giudizio della Corte

- 84 In primo luogo, per quanto riguarda l'argomento della Commissione relativo alla mancata conformità della prima priorità di ripartizione all'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, occorre ricordare che l'articolo 11, lettera b), punto 1, del decreto ministeriale 897/2005, prevede che qualora

si verifichi un accavallamento delle domande in relazione ad un medesimo segmento orario o la rete sia saturata, il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti può fissare, eventualmente, priorità di ripartizione in relazione ai diversi tipi di servizi su ciascuna linea, tenendo conto, in particolare, dei servizi di carico.

- 85 L'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 prevede espressamente che gli Stati membri devono stabilire regole specifiche per l'assegnazione della capacità. Conformemente a detta disposizione, essi possono anche istituire un quadro per l'assegnazione della capacità rispettando tuttavia l'indipendenza di gestione di cui all'articolo 4 della direttiva 91/440.
- 86 Occorre rilevare che, secondo il tredicesimo considerando della direttiva 2001/14, i sistemi di ripartizione della capacità devono fornire alle imprese ferroviarie segnali chiari e coerenti affinché esse possano adottare decisioni razionali.
- 87 Ne risulta che le regole specifiche di ripartizione della capacità di cui all'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 non possono essere interpretate nel senso che conferiscono un potere di valutazione discrezionale al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti per attribuire le capacità dell'infrastruttura, come ha rilevato l'avvocato generale al paragrafo 91 delle sue conclusioni.
- 88 Tale constatazione è confortata dall'articolo 20, paragrafo 2, della direttiva 2001/14, che dispone che il gestore dell'infrastruttura può accordare la priorità a taluni servizi, ma soltanto nei casi di cui agli articoli 22 e 24 di detta direttiva e relativi, rispettivamente, alla saturazione dell'infrastruttura e all'infrastruttura specializzata.
- 89 Ne consegue che non si può considerare che l'articolo 11, lettera b), punto 1, del decreto ministeriale 897/2005 rispetti il requisito previsto dall'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, secondo cui devono essere stabilite regole specifiche per l'assegnazione della capacità.
- 90 Tale constatazione non può essere rimessa in discussione dall'interpretazione che il Regno di Spagna fornisce della prima priorità di ripartizione, secondo cui quest'ultima lascia aperta la possibilità, in circostanze speciali o eccezionali, di dare la priorità ad un altro tipo di servizio, distinto da quello di carico. Infatti, la lettera dell'articolo 11, lettera b), punto 1, del decreto ministeriale 897/2005 non fa alcun riferimento all'esistenza di «circostanze speciali o eccezionali», e l'unico criterio menzionato in tale disposizione è quello consistente nel tener conto in particolare dei servizi di carico. Parimenti, la circostanza che questa medesima disposizione non sia stata ancora mai applicata dal Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti non elimina affatto la possibilità per quest'ultimo di fissare, eventualmente, priorità di ripartizione supplementari in applicazione di detta disposizione. La semplice esistenza di tale prima priorità di ripartizione costituisce di per sé una fonte di incertezza giuridica per gli operatori, come ha rilevato la Commissione, e non si può ritenere che essa osservi il requisito previsto all'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2001/14.
- 91 In secondo luogo, per quanto riguarda, da un lato, l'asserita mancata conformità della quarta priorità di ripartizione all'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2001/14, occorre ricordare che, in virtù del primo comma di tale disposizione, il diritto di utilizzare capacità specifiche di infrastruttura sotto forma di linee ferroviarie può avere una durata massima non superiore alla vigenza di un orario di servizio. Il secondo comma della medesima disposizione prevede che un'impresa ferroviaria può utilizzare, in virtù di un accordo quadro, conformemente all'articolo 17 di detta direttiva, le capacità dell'infrastruttura ferroviaria per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio.
- 92 Come emerge segnatamente dall'undicesimo considerando della direttiva 2001/14, uno degli obiettivi della medesima è quello di garantire un accesso equo e non discriminatorio delle imprese ferroviarie alla rete ferroviaria. Alla luce di detto obiettivo, il divieto di utilizzare le capacità dell'infrastruttura per una durata superiore alla vigenza di un orario di servizio previsto dall'articolo 13, paragrafo 2, primo comma, di detta direttiva mira ad evitare che un'impresa benefici del diritto di utilizzare una linea



ferroviaria indefinitamente. Tuttavia, il secondo comma del medesimo paragrafo ammette un'eccezione a tale divieto purché sia stato stipulato un accordo quadro tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, conformemente all'articolo 17 della medesima direttiva.

- 93 A tal proposito, è giocoforza constatare che la normativa spagnola pertinente, ovvero l'articolo 11, lettera b), punto 4, del decreto ministeriale 897/2005, prevede, qualora si verifichi un accavallamento delle domande in relazione ad un medesimo segmento orario o la rete sia saturata, la presa in considerazione della ripartizione e dell'utilizzazione effettiva, da parte del richiedente, di orari di servizio anteriori ai segmenti orari dei quali viene chiesta l'utilizzazione, senza che tale presa in considerazione sia subordinata alla conclusione di un accordo quadro.
- 94 D'altra parte, per quanto riguarda l'argomento della Commissione relativo all'asserito carattere discriminatorio della quarta priorità di ripartizione, occorre ricordare che l'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 dispone che il gestore dell'infrastruttura assicura segnatamente che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo non discriminatorio e nel rispetto del diritto dell'Unione.
- 95 È giocoforza constatare a tal proposito che, come riconosce lo stesso Regno di Spagna, il criterio dell'utilizzo effettivo della rete, quale criterio per la ripartizione delle capacità di infrastruttura, è discriminatorio in quanto, qualora si verifichi un accavallamento delle domande in relazione ad un medesimo segmento orario o la rete sia saturata, porta a mantenere i vantaggi per gli utenti abituali e al blocco dell'accesso ai segmenti orari più attraenti per i nuovi entranti.
- 96 Detto Stato membro giustifica tale carattere discriminatorio con il perseguimento dell'obiettivo di garantire un utilizzo più efficace dell'infrastruttura.
- 97 Tuttavia, supponendo che un tale obiettivo sia idoneo a giustificare il carattere discriminatorio della quarta priorità di ripartizione, basta rilevare che, per raggiungere il medesimo, non è affatto necessario che la misura in questione effettui una discriminazione tra gli operatori della rete né che essa blocchi l'accesso alla medesima di nuovi entranti.
- 98 Infatti, la direttiva 2001/14 contiene disposizioni speciali intese a incentivare l'utilizzo efficiente della capacità di infrastruttura pur mantenendo un accesso equo e non discriminatorio alla rete ferroviaria, come ha rilevato l'avvocato generale al paragrafo 97 delle sue conclusioni. A titolo di esempio, l'articolo 27, paragrafo 2, di detta direttiva prevede la possibilità per il gestore dell'infrastruttura di specificare le condizioni in base alle quali terrà conto dei precedenti livelli di utilizzo delle linee ferroviarie nella determinazione delle priorità nella procedura di assegnazione della capacità. Parimenti, l'articolo 12 della medesima direttiva dispone che il gestore dell'infrastruttura può percepire un diritto di riserva per la capacità richiesta ma non utilizzata per incentivare un utilizzo efficiente della capacità dell'infrastruttura.
- 99 Parimenti, il carattere discriminatorio della quarta priorità di ripartizione non può essere giustificato dall'asserita conformità della stessa con l'articolo 22, paragrafo 4, della direttiva 2001/14, secondo cui in caso di infrastruttura saturata i criteri di priorità devono tenere conto dell'importanza di un servizio per la società, rispetto ad altri servizi che saranno di conseguenza esclusi. Infatti, basta rilevare a tal riguardo che detta disposizione non prevede un criterio di ripartizione come quello indicato dalla quarta priorità di ripartizione in quanto, conformemente al secondo comma di detta disposizione, in caso di infrastruttura saturata, l'assegnazione di capacità dell'infrastruttura deve essere effettuata «in condizioni non discriminatorie».
- 100 Dalle considerazioni che precedono risulta che la quinta censura del presente ricorso deve essere accolta. Pertanto, il ricorso della Commissione deve essere integralmente accolto.



<sup>101</sup> Di conseguenza, occorre constatare che, non avendo adottato le misure legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi agli articoli 4, paragrafo 1, 11, 13, paragrafo 2, e 14, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, il Regno di Spagna è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza di tali disposizioni.

### **Sulle spese**

<sup>102</sup> A norma dell'articolo 138, paragrafo 1, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione ha chiesto la condanna del Regno di Spagna, che è rimasto soccombente, quest'ultimo dev'essere condannato alle spese. Conformemente all'articolo 140, paragrafo 1, del medesimo regolamento, la Repubblica ceca e la Repubblica francese, che sono intervenute nella causa, sopporteranno le proprie spese.

Per questi motivi, la Corte (Prima Sezione) dichiara e statuisce:

- 1) Non avendo adottato le misure legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi agli articoli 4, paragrafo 1, 11, 13, paragrafo 2, e 14, paragrafo 1, della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, come modificata dalla direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, il Regno di Spagna è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza di tali disposizioni.**
- 2) Il Regno di Spagna è condannato alle spese.**
- 3) La Repubblica ceca e la Repubblica francese sopportano le proprie spese.**

Firme