Ġabra tal-ġurisprudenza

KONKLUŻJONIJIET TAL-AVUKAT ĠENERALI
JÄÄSKINEN
ippreżentati fis-6 ta' Settembru 2012[1]

Kawża C-483/10

Il-Kummissjoni Ewropea
vs

Ir-Renju ta' Spanja

"Rikors għal nuqqas ta' twettiq ta' obbligu — Direttiva 2001/14/KE — Allokazzjoni tal-kapaċitajiet ta' infrastruttura ferrovjarja — Impożizzjoni ta' tariffi għall-infrastruttura ferrovjarja — Artikolu 4(1) — Determinazzjoni tat-tariffi — Rwol tal-amministratur tal-infrastruttura — Indipendenza tal-amministrazzjoni — Artikolu 11 — Stabbiliment ta' sistema ta' titjib tal-operat — Artikolu 13(2) — Dritt li jintużaw kapaċitajiet determinati tal-infrastruttura — Artikolu 14(1) — Qafas għall-allokazzjoni tal-kapaċitajiet tal-infrastruttura — Allokazzjoni ekwa u nondiskriminatorja"

I – Introduzzjoni

1. Permezz ta' dan ir-rikors għal nuqqas ta' twettiq ta' obbligu, il-Kummissjoni Ewropea titlob lill-Qorti tal-Ġustizzja biex tikkonstata li r-Renju ta' Spanja naqas milli jwettaq l-obbligi tiegħu taħt l-Artikoli 4(1), 11, 13(2), kif ukoll 14(1) tad-Direttiva 2001/14/KE[2], kif emendata l-aħħar bid-Direttiva 2007/58/KE[3] (iktar 'il quddiem id-"Direttiva 2001/14"). Ir-Renju ta' Spanja jitlob li jiġi miċħud ir-rikors tal-Kummissjoni.

2. Din il-kawża hija waħda minn għadd ta' rikorsi għal nuqqas ta' twettiq ta' obbligu[4] li ġew ippreżentati mill-Kummissjoni fl-2010 u fl-2011, u li jirrigwardaw l-applikazzjoni mill-Istati Membri tad-Direttiva 91/440/KEE[5], kif emendata bid-Direttiva 2001/12/KE[6] (iktar 'il quddiem id-"Direttiva 91/440"), u bid-Direttiva 2001/14, b'mod partikolari fir-rigward tal-aċċess tal-impriżi

1 — Lingwa oriġinali: il-Franċiż.

2 — Direttiva 2001/14/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill, tas-26 ta' Frar 2001, dwar l-allokazzjoni ta' kapaċità ta' infrastruttura tal-ferroviji u t-tqegħid ta' piżijiet għall-użu ta' infrastruttura tal-ferroviji u ċertifikazzjoni tas-sigurtà (ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 5, p. 404) It-titolu tad-Direttiva 2001/14 ġie emendat bl-Artikolu 30 tad-Direttiva 2004/49/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill, tad-29 ta' April 2004, fuq is-sigurtà tal-linji tal-ferrovija tal-Komunità (ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 8, p. 227). Din issa jisimha "Id-Direttiva 2001/14/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-26 ta' Frar 2001 fuq l-allokazzjoni tal-kapaċità ta' l-infrastruttura tal-ferrovija u l-intaxxar tal-piżijiet għall-użu tal-infrastruttura tal-ferrovija".

3 — Direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-23 ta' Ottubru 2007 (ĠU L 315, p. 44).

4 — Dawn huma l-kawżi pendenti quddiem il-Qorti tal-Ġustizzja Il-Kummissjoni vs L-Ungerija (C-473/10); Il-Kummissjoni vs Il-Polonja (C-512/10); Il-Kummissjoni vs Il-Greċja (C-528/10); Il-Kummissjoni vs Ir-Repubblika Ċeka (C-545/10); Il-Kummissjoni vs L-Awstrija (C-557/10); Il-Kummissjoni vs Il-Ġermanja (C-556/10); Il-Kummissjoni vs Il-Portugall (C-557/10) ; Il-Kummissjoni vs Franza (C-625/10); Il-Kummissjoni vs Is-Slovenja (C-627/10); Il-Kummissjoni vs L-Italja (C-369/11), u Il-Kummissjoni vs Il-Lussemburgu (C-412/11).

5 — Direttiva tal-Kunsill, tad-29 ta' Lulju 1991, dwar l-iżvilupp tal-ferroviji tal-Komunità (ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 1, p. 341).

6 — Direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-26 ta' Frar 2001 (ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 5, p. 376).

ferrovjarji għall-infrastruttura, jiġifieri għan-netwerk ferrovjarju. Dawn ir-rikorsi huma mingħajr preċedent, għaliex joffru lill-Qorti tal-Ġustizzja opportunità għall-ewwel darba li tesprimi l-pożizzjoni tagħha dwar il-liberalizzazzjoni tal-linji tal-ferrovija fl-Unjoni Ewropea u b'mod partikolari li tinterpreta l-hekk imsejjaħ "l-ewwel pakkett ferrovjarju".

II – Il-kuntest ġuridiku

A – *Id-dritt tal-Unjoni*

3. L-Artikolu 4(1) u (2) tad-Direttiva 2001/14 jipprovdi:

"1. L-Istati Membri għandhom jistabbilixxu qafas tal-piżijiet [tal-impożizzjoni ta' tariffi] waqt li jirrespettaw l-indipendenza ta' l-amministrazzjoni stabbilita fl- Artikolu 4 tad-Direttiva 91 /440/KEE.

Bla ħsara għall-kundizzjoni msemmija ta' indipendenza ta' l-amministrazzjoni, l-Istati Membri għandhom ukoll jistabbilixxu regoli speċifiċi dwar il-piżijiet [tariffi] jew jiddelegaw dawn il-poteri għall-amministratur ta' l-infrastruttura. Id-determinazzjoni tal-piż [tariffa] għall-użu ta' l-infrastruttura u l-ġbir ta' dan il-piż għandhom jitwettqu mill-amministratur ta' l-infrastruttura.

2. Meta l-amministratur ta' l-infrastruttura, fil-forma legali, l-organizzazzjoni jew fil-funzjonijiet ta' teħid tad-deċiżjonijiet tiegħu, ma huwiex indipendenti minn kull impriża tal-ferroviji, il-funzjonijiet, deskritti f' dan il-Kapitolu, ta' xort' oħra mill-ġbir tal-piżijiet għandhom jitwettqu minn korp tal-piżijiet [tal-impożizzjoni ta' tariffi] li hu indipendenti fil-forma legali, fl-organizzazzjoni u fit-teħid-tad-deċiżjonijiet tiegħu minn kull impriża tal-ferroviji."

4. L-Artikolu 11(1) tad-Direttiva 2001/14 jipprovdi:

"Skemi tal-piżijiet [Sistemi tal-impożizzjoni ta' tariffi] infrastrutturali għandhom permezz ta' skema tal-ħidma jinkoraġġixxu l-impriżi tal-ferroviji u lill-amministratur ta' l-infrastruttura biex jimminimizzaw it-telf u jtejbu l-ħidma tan-network tal-ferrovija. Dan jista' jinkludi penali għal azzjonijiet li jtellfu l-operazzjoni tan-network, il-kumpens għall-impriżi li jbatu minn telf u bonuses li jippremjaw ħidma aħjar minn dak li ġie ppjanat."

5. Skont l-Artikolu 13(2) tal-istess direttiva:

"Id-dritt ta' l-użu ta' kapaċità speċifika infrastrutturali fil-forma ta' mogħdija tal-ferrovija jista' jingħata lil applikanti għal terminu massimu ta' perjodu wieħed kalendarju ta' ħidma.

Amministratur ta' l-infrastruttura u applikant jistgħu jidħlu fi ftehim tal-qafas kif stabbilit fl-Artikolu 17 għall-użu tal-kapaċità fuq l-infrastruttura tal-ferroviji relevanti għal terminu itwal minn terminu wieħed kalendarju ta' ħidma."

6. L-Artikolu 14(1) tal-istess direttiva jipprovdi:

"L-Istati Membri jistgħu jistabbilixxu qafas għall-allokazzjoni ta' kapaċità infrastrutturali filwaqt li jirrispettaw l-indipendenza amministrattiva stabbilita fl-Artikolu 4 tad-Direttiva [91/440]. Regoli speċifiċi ta' allokazzjoni ta' kapaċità għandhom jiġu stabbiliti. L-amministratur infrastrutturali għandu jwettaq il-proċessi ta' l-allokazzjoni tal-kapaċità. Partikolarment, l-amministratur tal-infrastruttura għandu jassigura li l-kapaċità infrastrutturali tiġi allokata fuq bażi ġusta u non-diskriminatorja u skont il-liġi Komunitarja."

7. It-test tal-Artikolu 30 tal-istess direttiva huwa skont kif ġej:

"1. […] l-Istati Membri għandhom jistabbilixxu korp regolatorju. Dan il-korp, li jista' jkun il-Ministeru responsabbli għall-affarijiet tat-trasport jew kwalunkwe korp ieħhor, għandu jkun indipendenti fl-organizzazzjoni tiegħu, fid-deċiżjonijiet tiegħu dwar fondi, struttura legali u t-teħid tad-deċiżjonijiet minn kull amministratur ta' l-infrastruttura, korp tal-piżijiet [tal-impożizzjoni ta' tariffi], korp jew applikant ta' l-allokazzjoni. […]

[…]

3. Il-korp regulatorju għandu jassigura li l-piżijiet [t-tariffi] stabbiliti mill-amministratur ta' l-infrastruttura jikkonformaw mal-Kapitolu II u ma humiex diskriminatorji. […]"

B – *Id-dritt Spanjol*

8. Il-Liġi 39/2003 dwar is-settur ferrovjarju (Ley 39/2003 del Sector Ferroviario) [7], tas-17 ta' Novembru 2003 (iktar 'il quddiem l-"LSF") telenka fl-Artikolu 21 tagħha l-kompetenzi u l-funzjonijiet tal-amministratur tal-infrastruttura ferrovjarja, li fosthom insibu l-irkupru tat-tariffi għall-użu tal-infrastruttura ferrovjarja.

9. Skont l-Artikolu 73(5) tal-LSF, huwa possibbli li jittieħdu inkunsiderazzjoni, sabiex jiġi ffissat l-ammont tat-tariffi ferrovjarji, b'mod konformi mal-operat effikaċi tan-netwerk ferrovjarju ta' interess ġenerali, kunsiderazzjonijiet li jirriflettu l-grad ta' konġestjoni tal-infrastruttura, l-iżvilupp ta' servizzi ġodda ta' trasport ferrovjarju kif ukoll in-neċessità li jiġi promoss l-użu ta' linji li ma jintużawx biżżejjed, waqt li tiġi ggarantita fi kwalunkwe każ kompetizzjoni ottimali bejn l-impriżi ferrovjarji.

10. Din l-istess liġi tipprovdi fl-Artikolu 77(1), li l-iffissar tal-ammonti tat-tariffa għall-użu tal-linji tal-ferrovija li jappartjenu lin-netwerk ferrovjarju ta' interess ġenerali u t-tariffa għall-użu tal-istazzjonijiet u installazzjonijiet ferrovjarji oħrajn għandu jsir b'digriet ministerjali.

11. L-Artikolu 81 tal-LSF jipprovdi b'mod partikolari li l-iffissar jew, skont il-każ, il-modifika tal-ammont tat-tariffi għall-użu tal-infrastruttura ferrovjarja jaqgħu taħt il-kompetenza tal-Ministeru tat-Tagħmir u tat-Trasport.

12. L-Artikoli 88 u 89 tal-LSF jikklassifikaw fost il-ksur amministrattiv li jistgħu jagħtu lok għall-applikazzjoni ta' sanzjonijiet, ċertu aġir li huwa "marbut ma' tfixkil tal-funzjonament tan-netwerk".

13. Id-Digriet Irjali 2395/2004, tat-30 ta' Diċembru 2004, japprova l-istatut tal-impriża pubblika li tamministra l-infrastruttura ferrovjarja (Real decreto 2395/2004 por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) [8]. L-Artikolu 1 tal-imsemmi statut jipprovdi li l-amministratur tal-infrastruttura ferrovjarja (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, iktar 'il quddiem l-"ADIF") hija korp pubbliku, li jista' jixxebbah mal-kategorija tal-impriżi pubbliċi. L-ADIF huwa kkollegat mal-Ministeru tat-Tagħmir u t-Trasport, li huwa inkarigat mid-direzzjoni strateġika, mill-evalwazzjoni u mill-kontroll tal-attività tiegħu.

14. L-istatut tal-ADIF jelenka fl-Artikolu 3 tiegħu l-kompetenzi u l-funzjonijiet ta' din l-entità, li fosthom insibu l-irkupru tat-tariffi għall-użu tal-infrastruttura ferrovjarja.

7 — BOE Nru 276, tat-18 ta' Novembru 2003.

8 — BOE Nru 315, tal-31 ta' Diċembru 2004.

15. Mill-Artikoli 14, 15 u 23 tal-imsemmi statut jirriżulta li l-amministrazzjoni tal-ADIF titwettaq mill-Bord tad-Diretturi u l-President, li huwa wkoll il-president tal-istess bord tad-diretturi. Dan l-istess Artikolu 15 jipprovdi li l-membri tal-Bord tad-Diretturi jinħatru jew jitneħħew mill-funzjonijiet tagħhom liberament mill-Ministru għat-Tagħmir u t-Trasport. Skont l-Artikolu 23(1) ta' dan l-istess statut, il-President tal-ADIF jinħatar mill-Kunsill tal-Ministri fuq proposta tal-imsemmi Ministru.

16. Id-Digriet Irjali 2396/2004, tat-30 ta' Diċembru 2004, japprova l-istatut tal-impriża pubblika RENFE-Operadora (Real decreto 2396/2004 por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora)[9]. L-Artikolu 1 tal-imsemmi statut jipprovdi li, bħall-ADIF, ir-RENFE-Operadora huwa korp pubbliku, li jista' jixxebbah mal-kategorija ta' impriżi pubbliċi, u huwa legalment relatat mal-Ministeru tat-Tagħmir u t-Trasport, li huwa inkarigat mid-direzzjoni strateġika, mill-evalwazzjoni u mill-kontroll tal-attività tiegħu.

17. Skont l-Artikoli 7 u 8 tal-istatut ta' RENFE-Operadora, l-amministrazzjoni tagħha titwettaq mill-Bord tad-Diretturi u l-president, li huwa wkoll il-President tal-istess bord tad-diretturi. L-Artikolu 8(1) tal-istess statut jipprovdi li l-membri tal-Bord tad-Diretturi jinħatru jew jitneħħew mill-funzjonijiet tagħhom liberament mill-Ministru għat-Tagħmir u t-Trasport. Il-president jinħatar mill-Kunsill tal-Ministri fuq proposta tal-imsemmi Ministru, b'mod konformi mal-Artikolu 16(1) tal-istess statut.

18. Id-digriet tal-Ministru għall-Iżvilupp FOM/898/2005 jiffissa l-ammonti tal-tariffi ferrovjarji previsti mill-Artikoli 74 u 75 tal-Liġi 39/2003 (Orden del Ministerio de Fomento FOM/898/2005 por la que se fijan las cuantías de las cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003)[10], tat-8 ta' April 2005.

19. Id-Digriet tal-Ministru għall-Iżvilupp FOM/897/2005, li jirrigwarda d-dikjarazzjoni dwar in-netwerk u l-proċedura għall-allokazzjoni tal-kapaċità tal-infrastruttura ferrovjarja (Orden del Ministerio del Fomento FOM/897/2005 relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria)[11], tas-7 ta' April 2005 (iktar 'il quddiem id-"Digriet FOM/897/2005"), jipprovdi fl-Artikolu 11 tiegħu:

"[L-ADIF] jalloka l-kapaċitajiet tal-infrastruttura mitluba skont kif ġej:

a) […]

b) jekk tinħoloq sovraprożizzjoni ta' talbiet għall-istess mogħdija tal-ferrovija fl-istess ħin jew jekk in-netwerk ikun ġie ddikjarat saturat, il-prijoritajiet segwenti għandhom jittieħdu inkunsiderazzjoni għall-allokazzjoni, f'ordni dixxendenti:

1. dawk iffissati jekk ikun il-każ mill-ministeru għat-Tagħmir u t-Trasport għad-diversi tipi ta' servizzi fuq kull linja, waqt li jittieħdu inkunsiderazzjoni b'mod partikolari s-servizzi ta' trasport ta' merkanzija.

[…]

4. l-allokazzjoni u l-użu effettiv minn min jitlob l-iskeda ta' servizzi anterjuri għall-mogħdijiet tal-ferrovija u ħinijiet li l-użu tagħhom jintalab.

[…]"

9 — BOE Nru 315, tal-31 ta' Diċembru 2004.

10 — BOE Nru 85, tad-9 ta' April 2005.

11 — BOE Nru 85, tad-9 ta' April 2005.

III – Il-proċedura prekontenzjuża u l-proċedura quddiem il-Qorti tal-Ġustizzja

20. Fil-15 ta' Ġunju 2007, il-Kummissjoni bagħtet lill-awtoritajiet Spanjoli kwestjonarju dwar l-applikazzjoni tad-Direttivi 91/440, 95/18/KE [12] u 2001/14.

21. Wara skambju ta' posta bejn l-awtoritajiet Spanjoli, il-Kummissjoni, b'ittra tas-27 ta' Ġunju 2008, bagħtet ittra ta' intimazzjoni lir-Renju ta' Spanja fejn hija espremiet id-dubji tagħha dwar il-kompatibbiltà ta' ċerti aspetti tal-leġiżlazzjoni Spanjola fil-qasam ferrovjarju mad-Direttivi 91/440 u 2001/14.

22. B'ittra tas-16 ta' Ottubru 2008, ir-Renju ta' Spanja rrisponda għall-ittra ta' intimazzjoni. Huwa kkomunika lill-Kummissjoni informazzjoni addizjonali fl-emails tiegħu tal-5 ta' Frar u t-13 ta' Lulju 2009.

23. B'ittra tad-9 ta' Ottubru 2009, il-Kummissjoni sussegwentement indirizzat lir-Renju ta' Spanja opinjoni motivata fejn hija sostniet li l-leġiżlazzjoni ma kinitx konformi mad-Direttivi 91/440 u 2001/14, u li għaliha dan l-Istat Membru rrisponda b'ittra tas-16 ta' Diċembru 2009.

24. Peress li ma kinitx sodisfatta bir-risposta ta' dan tal-aħħar, il-Kummissjoni ddeċidiet li tippreżenta dan ir-rikors li wasal għand il-Qorti tal-Ġustizzja fis-6 ta' Ottubru 2010.

25. B'digriet tal-president tal-Qorti tal-Ġustizzja tas-16 ta' Frar 2011, ir-Repubblika Ċeka ġiet ammessa biex tintervjeni insostenn tat-talbiet tar-Renju ta' Spanja. B'digriet tat-8 ta' Settembru 2011, ir-Repubblika Franċiża ġiet ammessa biex tintervjeni insostenn tat-talbiet tar-Renju ta' Spanja.

26. B'att ippreżentat fir-Reġistru tal-Qorti tal-Ġustizzja fis-26 ta' Marzu 2012, il-Kummissjoni ħabbret li, wara l-adozzjoni mir-Renju ta' Spanja tal-Liġi 2/2011, dwar l-ekonomija sostenibbli (Ley 2/2011 de Economía Sostenible) [13], tal-4 ta' Marzu 2011, hija kienet qed tirrinunzja għat-tielet u r-raba' lmenti tar-rikors tagħha, ibbażati rispettivament fuq ksur tal-Artikolu 30(1) tad-Direttiva 2001/14 u l-Artikolu 10(7) tad-Direttiva 91/440 [14].

27. Il-Kummissjoni, il-Gvern Spanjol kif ukoll il-Gvern Franċiż kienu rrappreżentati matul is-seduta li saret fit-23 ta' Mejju 2012.

IV – Analiżi tar-rikors għal nuqqas ta' twettiq ta' obbligu

A – *Fuq l-ewwel ilment, dwar ksur tal-Artikolu 4(1) tad-Direttiva 2001/14*

1. Argumenti tal-partijiet

28. Il-Kummissjoni ssostni li l-leġiżlazzjoni Spanjola ma hijiex konformi mal-Artikolu 4(1) tad-Direttiva 2001/14, sa fejn l-ammont ta' tariffi huwa ddeterminat kompletament b'digriet ministerjali, bil-konsegwenza li l-unika funzjoni attribwita lill-ADIF hija l-irkupru tat-tariffi. Effettivament, l-ADIF ma jagħmel xejn ħlief tikkalkula l-ammont tat-tariffa f'kull każ konkret, billi tapplika formola ffissata minn qabel u b'mod eżawrjenti mill-awtoritajiet nazzjonali. B'hekk, din l-entità ma għandha ebda marġni ta' diskrezzjoni biex tbiddel l-ammont tat-tariffa f'kull każ konkret.

12 — Direttiva tal-Kunsill 95/18/KE, tad-19 ta' Ġunju 1995, dwar il-liċenzjar ta' impriżi ferrovjarji (ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 2, p. 258).

13 — BOE Nru 55, tal-5 ta' Marzu 2011.

14 — Wara r-rinunzja parzjali tal-Kummissjoni, parti mill-osservazzjonijiet tar-Repubblika Ċeka dwar l-Artikolu 30(1) tad-Direttiva 2001/14 kif ukoll dwar l-Artikolu 10(7) tad-Direttiva 91/440 tilfu r-rilevanza tagħhom.

29. Skont il-Kummissjoni, il-leġiżlazzjoni Spanjola lanqas tosserva r-rekwiżit li tiġi osservata l-awtonomija tal-ġestjoni tal-amministratur tal-infrastruttura, peress li, billi fdat esklużivament lill-awtoritajiet nazzjonali l-kompitu li jiffissaw l-ammont tat-tariffi, hija ċaħħdet lill-imsemmi amministratur minn strument ta' ġestjoni essenzjali.

30. L-Artikolu 6(2) tal-imsemmija direttiva, billi tipprovdi li l-amministratur tal-infrastruttura huwa mħeġġeġ minn miżuri ta' inċentiv oħrajn biex inaqqas l-ispejjeż għall-provvista tal-infrastruttura u l-livell tat-tariffi, jimplika b'mod obbligatorju li l-ammont tat-tariffi għandu jiġi ffissat mill-amministratur tal-infrastruttura u mhux mill-Istati Membri.

31. Il-kontroll tat-tariffi ffissati mill-amministratur tal-infrastruttura previst fl-Artikolu 30(3) ta' din l-istess direttiva huwa, skont il-Kummissjoni, mingħajr ebda sens, jekk l-ammont tat-tariffi kien iffissat kompletament mill-awtoritajiet tal-Istati Membri.

32. Il-Gvern Spanjol isostni li t-tariffi ġew iddefiniti bħala taxxi. Skont il-leġiżlazzjoni nazzjonali, b'hekk tipprovdi li dawn jirrigwardaw taxxi li l-fatt ġeneratur tagħhom huwa l-użu esklużiv tal-qasam pubbliku ferrovjarju. B'hekk, l-elementi essenzjali ta' dawk it-tariffi għandhom jiġu rregolati legalment u l-ammont konkret tat-tariffi għandu jkun iffissat minn miżura amministrattiva ġenerali, jiġifieri bħala minimu digriet ministerjali.

33. Il-Gvern Spanjol jindika li l-ADIF, l-amministratur tal-infrastruttura fit-territorju Spanjol, hija impriża pubblika li għandha, skont il-leġiżlazzjoni nazzjonali, neċessarjament tiddependi minn ministeru u ma hijiex awtorizzata, konsegwentement, li tadotta dispożizzjonijiet legali, għaliex din il-kompetenza hija tal-ministeru li fuqu hija tiddependi. L-Artikolu 76 tal-LSF jalloka lill-ADIF il-ġestjoni ta' dawn it-tariffi, li tinkludi ċerti funzjonijiet ta' kontroll, ta' likwidazzjoni u tal-iffissar tat-tariffi dovuti f'kull każ konkret kif ukoll l-irkupru tagħhom. L-ADIF tista', barra minn hekk, tipproponi lill-Ministeru għat-Tagħmir u t-Trasport li tipi oħrajn ta' tariffi jiġu applikati meta ssir klassifikazzjoni mill-ġdid ta' linja jew ta' stazzjon tal-ferrovija.

34. Il-Gvern Spanjol ma jaqbilx mal-interpretazzjoni tal-Kummissjoni tal-Artikolu 4(1) tad-Direttiva 2001/14 u jsostni li t-terminu "jiddetermina" użat f'dan l-artikolu ma jeħtiġx neċessarjament l-iffissar tal-ammont tat-tariffi. Effettivament, meta din id-dispożizzjoni tindika li d-determinazzjoni tat-tariffi hija r-responsabbiltà tal-amministratur tal-infrastruttura, ikun hemm lok li jinftiehem li din tirreferi unikament għall-iffissar tat-tariffa konkret dovut abbażi tal-użu tal-infrastruttura f'kull każ partikolari.

35. Peress li l-istess Artikolu 4 jirreferi għall-istabbiliment u għall-irkupru tat-tariffi, hemm lok li ssir distinzjoni bejn, minn naħa, id-determinazzjoni tat-tariffi b'mod ġenerali, billi jiġu stabbiliti b'mod definittiv il-qafas u s-sistema ta' impożizzjoni ta' tariffi li jikkorrispondu magħhom u d-determinazzjoni tas-sistemi ta' impożizzjoni ta' tariffi tal-infrastruttura, li huma r-responsabbiltà tal-Ministru għat-Tagħmir u t-Trasport u, min-naħa l-oħra, l-iffissar tat-tariffa konkret li jikkorrispondi għal kull każ partikolari, li jaqa' taħt ir-responsabbiltà tal-ADIF.

36. Billi jibbaża fuq din id-distinzjoni, il-Gvern Spanjol iqis li l-interpretazzjoni li huwa jissuġġerixxi tal-Artikolu 4(1) tad-Direttiva 2001/14 hija konformi mad-dispożizzjonijiet l-oħrajn ta' din l-istess direttiva.

37. Effettivament, mill-Artikolu 6(2) tad-Direttiva 2001/14 jirriżulta b'mod ċar li hija r-responsabbiltà tal-Istat, u mhux tal-amministratur tal-infrastruttura, li jnaqqas l-ammont tat-tariffi għall-aċċess għan-netwerk ferrovjarju.

38. Id-dispożizzjoni stabbilita fl-Artikolu 9(3) tad-Direttiva 2001/14, li tipprovdi li l-amministraturi tal-infrastruttura jistgħu jistabbilixxu sistemi ta' tnaqqis tinsab espressament fl-Artikolu 73(5) tal-LSF. Il-fatt li din id-dispożizzjoni hija fformulata b'mod ġenerali ma timplikax li t-tnaqqis ma jistax jeżisti.

39. Ir-referiment għat-tariffi iffissati mill-amministratur li tinsab fl-Artikolu 30(3) tad-Direttiva 2001/14 tirreferi għat-tariffi applikati mill-amministratur f'mument partikolari, fil-każ partikolari. L-użu tat-terminu "jiffissa" ma jistax jirreferi għall-iffissar b'mod ġenerali tat-tariffi u tal-ammonti tagħhom, li jaqa' taħt ir-responsabbiltà tal-Ministeru għat-Tagħmir u t-Trasport.

40. Finalment, ir-Repubblika Ċeka tirrileva li, meta jistabbilixxu qafas għall-impożizzjoni ta' tariffi, l-Istati Membri huma obbligati li jiżguraw, skont l-Artikolu 4 tad-Direttiva 91/440, li "l-impriżi tal-ferroviji għandhom status indipendenti", u ma jirreferix għall-istatus ta' min hu responsabbli għall-infrastruttura ferrovjarja. Hija tikkonkludi li l-intervent tal-Istat ikkonċernat permezz tal-iffissar ta' tariffi speċifiċi huwa strument aċċettabbli mill-perspettiva tal-Artikolu 4(1) tad-Direttiva 2001/14.

2. Eżami tal-ewwel ilment

41. Permezz ta' dan l-ilment, il-Kummissjoni ssostni, essenzjalment, li l-leġiżlazzjoni Spanjola ma hijiex konformi mal-Artikolu 4(1) tad-Direttiva 2001/14, sa fejn huwa l-Ministeru għat-Tagħmir u t-Trasport li jiffissa l-ammont tat-tariffi permezz ta' digriet ministerjali. B'hekk, l-amministratur tal-infrastruttura huwa unikament inkarigat mill-irkupru tat-tariffi. Għal dik ir-raġuni, il-leġiżlazzjoni nazzjonali inkwistjoni ma hijiex kompatibbli mar-rekwiżit li tiġi osservata l-awtonomija tal-ġestjoni tal-amministratur.

42. Għandu jiġi osservat fl-ewwel lok li l-ewwel ilment iqajjem l-istess problema bħat-tieni lment fil-kawża Il-Kummissjoni vs L-Ungerija (C-473/10), dwar l-indipendenza tal-impożizzjoni ta' tariffi, iżda minn perspettiva bil-maqlub. F'din l-istess kawża, effettivament, l-imsemmi lment kien jirrigwarda b'mod iktar preċiż l-interpretazzjoni tat-termini "ġbir" u "rkupru", funzjoni li ma taqax taħt il-kunċett ta' "funzjoni essenzjali" fis-sens tal-Artikolu 6(3) tad-Direttiva 91/440, li trid tiġi eżerċitata ta' bilfors minn amministratur tal-infrastruttura li jkun indipendenti mill-kumpanniji ferrovjarji [15]. Din l-aħħar kwistjoni tqum ukoll f'termini kemmxejn differenti fil-kawża Il-Kummissjoni vs Ir-Repubblika Ċeka (C-545/10).

43. Nixtieq infakkar li, skont l-Artikolu 4(1) tad-Direttiva 2001/14, l-Istati Membri għandhom jistabbilixxu qafas għall-impożizzjoni ta' tariffi. F'dan ir-rigward, huma jistgħu jistabbilixxu wkoll regoli dwar l-impożizzjoni ta' tariffi speċifiċi, waqt li josservaw l-indipendenza tal-amministratur tal-infrastruttura. Hija r-responsabbiltà ta' dan tal-aħħar biex jiddetermina t-tariffa għall-finijiet tal-użu tal-infrastruttura. Barra minn hekk, huwa għandu jkun responsabbli għall-irkupru tal-imsemmija tariffa. Dan l-aħħar kompitu b'hekk ma jikkostitwixxix funzjoni essenzjali li tista' b'hekk tiġi ddelegata lill-operaturi mhux indipendenti jew lil kull entità oħra. Ma' dan għandu jingħad ukoll li l-Artikolu 4(4) u (5), l-Artikolu 8(1) kif ukoll l-Artikolu 11 ta' din id-direttiva jutilizzaw il-kunċett ta' "skema ta' pizijiet [sistema ta' impożizzjoni ta' tariffi]".

44. L-argument prinċipali mressaq mill-Gvern Spanjol biex jikkontesta dan l-ilment huwa bbażat fuq interpretazzjoni tal-espressjoni "id-determinazzjoni tal-piż [tariffa]", li tinsab fl-Artikolu 4(1) tad-Direttiva 2001/14. Skont dan il-gvern, l-imsemmija espressjoni tirreferi unikament għall-iffissar tat-tariffa konkreta dovuta abbażi tal-użu tal-infrastruttura f'kull każ partikolari.

15 — Għandu jiġi ppreċiżat, f'dan ir-rigward, li b'mod konformi mal-Artikolu 6(3) tad-Direttiva 91/440, il-funzjonijiet essenzjali, kif elenkati fl-Anness II tagħha, għandhom jiġu fdati lil korpi li ma jkunux huma stess fornituri ta' servizzi ta' trasport ferrovjarju għall-finijiet li jiggarantixxu aċċess ekwu u nondiskriminatorju għall-infrastruttura.

45. Dan l-argument ma jistax jiġi aċċettat. Id-Direttiva 2001/14 tistabbilixxi distinzjoni bejn, minn naħa, il-qafas għall-impożizzjoni ta' tariffi u, min-naħa l-oħra, id-determinazzjoni tat-tariffa. Meta titqies din id-distinzjoni, huwa neċessarju, kif tissuġġerixxi l-Kummissjoni, li t-terminu "determinazzjoni" jingħata tifsira iktar wiesa' mit-terminu "likwidazzjoni", li huwa biss stadju fil-proċedura ta' ġbir u għandu jitqies li jaqa' taħt il-kunċett ta' "irkupru". Din l-interpretazzjoni hija kkorroborata mill-analiżi tal-kuntest regolatorju tad-dispożizzjoni inkwistjoni kif ukoll mill-għanijiet tad-direttiva inkwistjoni.

46. F'dan il-kuntest, huwa utli li jiġi stabbilit parallell mal-argument tal-Gvern Ungeriż fil-kawża Il-Kummissjoni vs L-Ungerija (C-473/10). Skont dan il-gvern, tista' ssir distinzjoni bejn il-formazzjoni tat-tariffi, l-iffissar effettiv u l-irkupru tagħhom. L-ewwel wieħed jikkorrispondi għall-istabbiliment ta' regoli differenti ta' impożizzjoni ta' tariffi li jsir mill-Istat Membru jew mill-amministratur tal-infrastruttura. It-tieni wieħed jirrigwarda, min-naħa l-oħra, l-iffissar tad-diversi tariffi individwali li impriża ferrovjarja partikolari għandha tħallas f'sitwazzjoni konkreta skont is-servizzi li hija tkun applikat għalih. It-tielet wieħed jirreferi għall-att konkret ta' ħlas tat-tariffa, skont proċeduri ffissati minn qabel, lill-amministratur tal-infrastruttura.

47. F'din il-kawża, il-Kummissjoni takkuża lir-Renju ta' Spanja bil-fatt li l-ammont tat-tariffi huwa ffissat kollu kemm hu b'digriet ministerjali, b'mod li l-irkupru tat-tariffi biss huwa fdat lill-ADIF.

48. Ċertament, għandu jiġi rikonoxxut li l-ewwel subparagrafu tal-Artikolu 8 tad-Direttiva 91/440 jipprovdi li, wara li jkunu kkonsultaw lill-amministratur ikkonċernat, "l-Istati Membri jridu jistabbilixxu r-regoli biex jistabbilixxu dan il-tariffa". F'dan ir-rigward, is-sitt premessa tal-imsemmija direttiva tidher li hija saħansitra iktar inekwivoka. Skont din tal-aħħar, "Billi, fin-nuqqas ta' regoli komuni dwar l-allokazzjoni ta' spejjeż ta' l-infrastruttura, l-Istati Membri, wara li jikkonsultaw lit-tmexxija ta' l-infrastruttura, iridu jistabilixxu regoli li jaħsbu għall-ħlas [tariffa] minn impriżi tal-ferrovija u l-gruppi tagħhom għall-użu ta' l-infrastruttura tal-ferrovija".

49. Madankollu, mill-premessa 12 tad-Direttiva 2001/14 jirriżulta li s-sistemi ta' impożizzjoni ta' tariffi u ta' allokazzjoni tal-kapaċitajiet għandhom l-għan li jagħtu inċentiv lill-amministraturi tal-infrastruttura ferrovjarja biex jottimizzaw l-użu tal-infrastruttura tagħhom fil-kuntest iddefinit mill-Istati Membri. Tali ottimazzjoni permezz tal-impożizzjoni ta' tariffi ma jidhirlix li hija possibbli ħlief jekk, fil-kuntest ta' sistema ta' impożizzjoni ta' tariffi, ċerta diskrezzjoni tingħata lill-amministratur tal-infrastruttura u l-irwol ta' dan l-aħħar imur lil hinn minn sempliċi kalkolu tat-tariffi. L-istess kunsiderazzjonijiet japplikaw fir-rigward tal-kompetenzi tal-amministratur tal-infrastruttura msemmija fl-Artikoli 8(2) u 9 tad-Direttiva 2001/14, f'dak li jirrigwarda ż-żieda jew it-tnaqqis tat-tariffi.

50. Effettivament, id-Direttiva 2001/14 tistabbilixxi qasam ta' impożizzjoni ta' tariffi rriżervat għall-amministratur tal-infrastruttura. Fil-konfront tal-Istat, il-limitu superjuri ta' dan il-qasam jirriżulta mir-rekwiżit ta' marġni ta' flessibbiltà fil-kuntest tal-impożizzjoni ta' tariffi intiża biex tippermetti użu ġust bħala strument ta' ġestjoni. Sabiex jiġi żgurat l-għan ta' ġestjoni indipendenti, il-qafas regolatorju u finanzjarju biss jista' jiġi ddefinit mill-Istat. Fir-rigward tal-operaturi mhux indipendenti, il-limitu inferjuri ta' dan il-qasam – li taħtu jkun hemm biss "irkupru" – jikkorrispondi għal distinzjoni bejn, minn naħa, is-sempliċi kalkolu tat-tariffa fuq il-bażi ta' data u kriterji oġġettivi u, min-naħa l-oħra, id-deċiżjonijiet li jeħtieġu għażliet u evalwazzjonijiet fir-rigward tal-fatturi inklużi f'dawn il-kalkoli. Din l-aħħar distinzjoni hija dik determinanti għall-finijiet li tiġi evalwata n-neċessità tal-eżistenza ta' korp ta' impożizzjoni ta' tariffi indipendenti fis-sens tal-Artikolu 4(2), tad-Direttiva 2001/14, fil-każ fejn l-amministratur tal-infrastruttura ma jkunx indipendenti mill-aspett ġuridiku, organizzattiv jew deċiżjonali.

51. Din l-interpretazzjoni hija barra minn hekk ikkorroborata mill-ispirtu ġenerali tad-Direttiva 2001/14 kif ukoll mill-kuntest tad-dispożizzjoni inkwistjoni fir-reġim stabbilit minn din id-direttiva. Għandu jitfakkar, f'dan ir-rigward, li skont l-Artikolu 6(2) tad-Direttiva 2001/14, l-amministratur tal-infrastruttura huwa mħeġġeġ permezz ta' miżuri ta' inċentiv li jnaqqas l-ispejjeż tal-provvista tal-infrastruttura u l-livell tal-tariffi ta' aċċess. Il-qari tal-Artikolu 9(2) tal-istess Direttiva jirrivela li l-amministratur jista' jagħti tnaqqis fuq il-tariffi mitluba lil impriża ferrovjarja. Finalment, l-Artikolu 30(2) u (3) tal-imsemmija direttiva juri li l-marġni ta' diskrezzjoni li għandu jkollu l-amministratur tal-infrastruttura jikkonċerna b'mod partikolari l-kriterji li jinsabu fid-dokument ta' referenza, il-proċedura ta' allokazzjoni u r-riżultati tagħha, is-sistema ta' impożizzjoni ta' tariffi kif ukoll il-livell jew l-istruttura tat-tariffi għall-użu tal-infrastruttura.

52. F'din il-kawża, huwa l-ministeru kkonċernat, jiġifieri l-Ministeru għat-Tagħmir u t-Trasport, li jaġixxi bħala l-korp regolatorju fi Spanja. Madankollu, l-imsemmi ministeru għandu rwol doppju fil-funzjonament tas-sistema ta' impożizzjoni ta' tariffi billi jiddetermina wkoll it-tariffi. Għalkemm huwa minnu li l-Artikolu 30(1) tad-Direttiva 2001/14 jirrikonoxxi n-nomina ta' ministeru kompetenti bħala korp regolatorju, l-istess dispożizzjoni teżiġi, bħala kumpens, l-indipendenza ta' dan il-korp. Għall-finijiet biex iwettaq il-funzjoni tiegħu ta' kontroll, b'mod partikolari billi jiżgura l-legalità tat-tariffi iffissati mill-ADIF, il-ministeru Spanjol ma jistax b'mod parallel jiddetermina dawn it-tariffi, kif huwa l-każ attwalment fi Spanja [16].

53. Konsegwentement, anki jekk l-Istat Membru jista' jiffissa l-elementi u l-kriterji li għandhom jiġu applikati fid-determinazzjoni tal-ammont tat-tariffa, huwa l-amministratur tal-infrastruttura li għandu jiddetermina, filwaqt li jiġi osservat il-qafas regolatorju u finanzjarju stabbilit mill-Istat, it-tariffi f'każijiet individwali b'mod li jmur lil hinn minn sempliċi kalkolu tat-tariffa fuq il-bażi ta' formola ddeterminata minn qabel totalment mill-Istat, kif huwa l-każ fi Spanja. F'dan ir-rigward, l-ADIF ma għandha ebda marġni diskrezzjonali għall-finijiet li tiddetermina l-ammont tat-tariffa f'każijiet individwali, li jmur kontra l-Artikolu 4(1) tad-Direttiva 2001/14.

54. Finalment, nosserva li skont il-ġurisprudenza stabbilita, Stat Membru ma jistax jeċċepixxi dispożizzjonijiet, prattiki jew sitwazzjonijiet tas-sistema ġuridika interna tiegħu biex jiġġustifika n-nuqqas ta' osservanza tal-obbligi u t-termini stipulati minn direttiva [17]. Barra minn hekk mill-ġurisprudenza jirriżulta li dan japplika anki meta d-dispożizzjonijiet interni inkwistjoni jkunu jinsabu fil-livell kostituzzjonali [18].

55. Minn dan isegwi li r-regoli dwar id-determinazzjoni tat-taxxi u dwar in-natura ġuridika tal-ADIF bħala impriża pubblika invokati mill-Gvern Spanjol ma għandhomx effett fuq l-analiżi tan-nuqqas ta' twettiq ta' obbligu f'din il-kawża.

56. Minn dan nikkonkludi li l-ewwel ilment tal-Kummissjoni għandu jintlaqa'.

16 — Għandu jingħad ukoll li l-organizzazzjoni stabbilita fi Spanja titpoġġa taħt il-kontroll sħiħ tal-Istat. L-ADIF u l-operatur storiku (RENFE) huma impriżi pubbliċi kollegati mal-Ministeru tat-Tagħmir u t-Trasport. Il-korp regolatorju huwa integrat fi ħdan l-imsemmi ministeru u d-deċiżjonijiet tiegħu jistgħu jiġu kkontestati b'rikors quddiem il-ministru.

17 — Ara, *inter alia,* is-sentenza tal-25 ta' Frar 2010, Il-Kummissjoni vs Spanja (C-295/09, punt 10 u l-ġurisprudenza ċċitata).

18 — Sentenza tas-6 ta' Mejju 1980, Il-Kummissjoni vs Il-Belġju (102/79, Ġabra p. 1473, punt 15). Ara, reċentiment, is-sentenza tal-1 ta' April 2008, Gouvernement de la Communauté française u gouvernement wallon (C-212/06, Ġabra p. I-1683, punt 58 u l-ġurisprudenza ċċitata).

B – *Fuq it-tieni lment, ibbażat fuq il-ksur tal-Artikolu 11 tad-Direttiva 2001/14*

1. Argumenti tal-partijiet

57. Il-Kummissjoni tilmenta li l-leġiżlazzjoni Spanjola ma tinkludi ebda miżura li tista' timplementa l-Artikolu 11 tad-Direttiva 2001/14. Effettivament, l-Artikolu 11 tas-Digriet FOM/897/2005 jiffissa kriterji għall-allokazzjoni tal-kapaċitajiet tal-infrastruttura u ma jagħmilx parti mill-"iskema ta' piżijiet [sistema ta' impożizzjoni ta' tariffi]", għall-kuntrarju ta' dak li jeħtieġ l-Artikolu 11 tad-Direttiva 2001/14.

58. Bl-istess mod, l-Artikoli 88 u 89 tal-LSF li jikklassfikaw ċerti ksur tal-leġiżlazzjoni ferrovjarja bħala "serji" jew "serji ħafna" ma jagħmlux parti mill-"iskema ta' piżijiet [sistema ta' impożizzjoni ta' tariffi]". Il-multi li jistgħu jiġu imposti għal dawn il-ksur huma sanzjonijiet ta' natura amministrattiva. Dawn id-dispożizzjonijiet jippermettu li jiġu ssanzjonati l-impriżi ferrovjarji, u mhux l-ADIF.

59. Il-Kummissjoni tiddikjara wkoll li l-Artikolu 73(5) tal-LSF ma huwiex suffiċjenti bħala tali biex jimplementa s-sistema ta' titjib tal-operat msemmija fl-Artikolu 11 tad-Direttiva 2001/14, inkwantu dan sempliċement jipprovdi għall-possibbiltà li tiddaħħal tali sistema. L-introduzzjoni ta' tali sistema ma hijiex prerogattiva li l-eżerċitar tagħha jitħalla għad-diskrezzjoni tal-Istati Membri, iżda rekwiżit impost mid- Direttiva 2001/14.

60. Il-Kummissjoni finalment tirrileva li l-ADIF tippreżenta l-istabbiliment ta' sistema ta' miżuri ta' inċentiv bħala sempliċi possibbiltà, u mhux bħala obbligu li jimponi l-Artikolu 11 tad-Direttiva 2001/14.

61. Il-Gvern Spanjol jikkontesta li l-leġiżlazzjoni nazzjonali tiegħu ma tinkludix dispożizzjonijiet li jittrasponu l-Artikolu 11 tad-Direttiva 2001/14.

62. Fl-ewwel lok, huwa jsostni li l-Artikolu 73(5) tal-LSF jipprovdi għall-possibbiltà, biex jiġi ffissat l-ammont tat-tariffi ferrovjarji, li jitqiesu kunsiderazzjonijiet li jirriflettu l-grad ta' saturazzjoni tal-infrastruttura, l-iżvilupp ta' servizzi ġodda ta' trasport ferrovjarju, kif ukoll in-neċessità li jiġi promoss l-użu ta' linji li ma jintużawx biżżejjed, waqt li tiġi ggarantita, fi kwalunkwe każ, kompetizzjoni ottimali bejn l-impriżi ferrovjarji.

63. Fit-tieni lok, l-Artikoli 88 u 89 tal-LSF jikklassifikaw bħala ksur amministrattiv ċertu aġir li għandu konnessjoni ma' ħsarat fin-netwerk u li, meta jitwettqu, huma ssanzjonati bl-impożizzjoni ta' multi.

64. Fit-tielet lok, il-Gvern Spanjol jafferma li l-ADIF tipprova tiffavorixxi lill-impriżi ferrovjarji li josservaw il-kapaċitajiet infrastrutturali allokati bil-għan, b'mod partikolari, li jitħeġġeġ it-tnaqqis għall-minimu tal-inċidenti fuq in-netwerk.

65. Finalment, huwa jsostni li kull impriża ferrovjarja li titlob mogħdija tal-ferrovija f'ħin partikolari u li tiksibha għandha tħallas biex tirriżervaha fil-mument meta tingħatalha, qabel l-użu effettiv tal-mogħdija. Dan il-ħlas jimplika impenn min-naħa tal-impriża ferrovjarja li tikkonforma mal-użu tan-netwerk li hija tkun talbet, u fin-nuqqas hija titlef it-tariffa li tkun ħallset minn qabel.

66. Il-Gvern Franċiż jidhirlu li l-Artikolu 11 tad-Direttiva 2001/14 għandu jiġi interpretat fis-sens li jiffissa għan u jimponi fuq l-Istati Membri l-obbligu li jimplementaw il-mezzi sabiex jintlaħaq dan l-għan. Fil-fehma tiegħu, l-Istati Membri b'hekk jibqgħu liberi fir-rigward tal-għażla tal-mezzi implementati f'dan il-kuntest. Bħall-Gvern Spanjol, il-Gvern Franċiż huwa tal-fehma li dawn il-miżuri ma għandhomx għalfejn isiru fil-kuntest ta' sistema indipendenti ta' titjib tal-operat sabiex ikunu jistgħu jikkonformaw mar-rekwiżiti tal-Artikolu 11 tad-Direttiva 2001/14.

2. Eżami tat-tieni lment

67. Fl-ewwel lok għandu jiġi rrilevat, hekk kif jirriżulta mill-Artikolu 11 tad-Direttiva 2001/14, li s-sistemi ta' impożizzjoni ta' tariffi tal-infrastruttura għandhom jinkoraġġixxu lill-impriżi ferrovjarji u lill-amministratur tal-infrastruttura biex inaqqas għall-minimu t-tfixkil u li jtejbu s-servizzi tan-netwerk ferrovjarju billi jistabbilixxu "sistema ta' titjib tal-operat".

68. Mill-proċess ippreżentat lill-Qorti tal-Ġustizzja jirriżulta li l-leġiżlazzjoni Spanjola rilevanti tinkludi miżuri għall-allokazzjoni tal-kapaċitajiet tal-infrastruttura jew sanzjonijiet fil-każ ta' ksur tal-leġiżlazzjoni ferrovjarja.

69. Madankollu, għandu jiġi osservat li l-miżuri u s-sanzjonijiet li għalihom jirreferi l-Gvern Spanjol ma jifformawx sistema fis-sens tal-Artikolu 11 tad-Direttiva 2001/14. L-imsemmija miżuri u sanzjonijiet, li barra minn hekk ma jifformawx parti mis-sistema ta' impożizzjoni ta' tariffi u li jippermettu unikament li jiġu imposti sanzjonijiet kontra l-impriżi ferrovjarji, u mhux kontra l-amministratur tal-infrastruttura, ma jifformawx ħaġa sħiħa koerenti u trasparenti, b'mod li ma jistgħux jiġu kkwalifikati bħala sistema ta' titjib tal-operat skont ir-rekwiżiti tad-Direttiva 2001/14. Għall-kuntrarju, dawn huma miżuri u sanzjonijiet iżolati u indipendenti minn xulxin.

70. Fi kliem ieħor, l-Istati Membri huma obbligati li jistabbilixxu sistema ta' titjib tal-operat li tagħmel parti mis-sistema ta' impożizzjoni ta' tariffi tal-infrastruttura b'mod konformi mal-Artikolu 11 tad-Direttiva 2001/14. Sussegwentement, fir-rigward tal-miżuri ta' inċentiv, l-Istati Membri jibqgħu liberi fl-għażliet tagħhom ta' miżuri adatti, kemm-il darba josservaw ir-rekwiżiti tal-imsemmija direttiva u b'mod partikolari dawk tal-Artikolu 11 li jeħtieġ l-istabbiliment ta' sistema ta' titjib tal-operat, iżda li jħalli marġni ta' diskrezzjoni fir-rigward tal-miżuri konkreti li fihom għandha tikkonsisti dik is-sistema.

71. Barra minn hekk, mill-proċess ippreżentat lill-Qorti tal-Ġustizzja jirriżulta li l-ADIF tippreżenta l-istabbiliment tas-sistema ta' inċentiv prevista fl-Artikolu 11 tad-Direttiva 2001/14 bħala sempliċi possibbiltà u mhux bħala obbligu li l-awtoritajiet Spanjoli huma obbligati li josservaw. Bl-istess mod bħall-Kummissjoni, jidhirli li s-sempliċi riferiment għall-possibbiltà li tiġi stabbilita tali sistema ma hijiex biżżejjed biex jiġi żgurat l-osservanza tal-Artikolu 11 tal-imsemmija direttiva, li l-kontenut tiegħu barra minn hekk ma jikkorrobora b'ebda mod l-interpretazzjoni ta' din id-dispożizzjoni proposta mill-Gvern Spanjol.

72. Minn dan nikkonkludi li t-tieni ilment tal-Kummissjoni għandu jintlaqa'.

C – *Fuq il-ħames ilment, ibbażat fuq il-ksur tal-Artikoli 13(2) u 14(1) tad-Direttiva 2001/14*

1. Argumenti tal-partijiet

73. Il-Kummissjoni ssostni li l-ewwel prijorità ta' allokazzjoni tal-kapaċitajiet tal-infrastruttura msemmija fl-Artikolu 11(b)(1) tad-Digriet FOM/897/2005 tmur kontra l-Artikolu 14(1) tad-Direttiva 2001/14, sa fejn din tagħti lill-ministru kkonċernat marġni ta' diskrezzjoni eċċessiva filwaqt li l-imsemmi Artikolu 14 jipprovdi li għandhom jiġu stabbiliti regoli speċifiċi dwar l-allokazzjoni tal-kapaċitajiet.

74. Il-Gvern Spanjol jikkontesta li l-ewwel prijorità ta' allokazzjoni tmur kontra l-Artikolu 14(1) tad-Direttiva 2001/14. Effettivament, dak il-kriterju ta' allokazzjoni jħalli miftuħa l-possibbiltà, f'ċirkustanzi speċjali jew eċċezzjonali, li tingħata prijorità lil tip ieħor ta' servizzi, distinti mis-servizzi ta' trasport tal-merkanzija, sabiex tiġi evitata saturazzjoni tan-netwerk ferrovjarju.

75. Dan l-istess Gvern jippreċiża li, wara d-dħul fis-seħħ tad-Digriet FOM/897/2005, il-Ministeru għat-Tagħmir u għat-Trasport qatt ma uża din il-possibbiltà, li juri n-nuqqas ta' kull setgħa diskrezzjonali f'dan il-qasam.

76. Fir-rigward ta-ewwel prijorità ta' allokazzjoni, il-Kummissjoni tosserva li l-interpretazzjoni proposta mill-Gvern Spanjol ma ssib ebda bażi fit-test tal-Artikolu 11(b)(1) tad-Digriet FOM/897/2005. Fil-fehma tagħha, din l-aħħar dispożizzjoni ma tirreferix għall-eżistenza ta' ċirkustanzi eċċezzjonali jew speċifiċi bħal dawk imsemmija mill-Gvern Spanjol. Il-Kummissjoni tiddikjara wkoll li s-sempliċi eżistenza tal-ewwel prijorità tikkostitwixxi sors ta' inċertezza ġuridika għall-operaturi, b'mod li l-allegata prattika tal-awtoritajiet Spanjoli, li tikkonsisti fin-nuqqas li jiffissaw prijoritajiet supplimentari, ħlief fil-każ ta' ċirkustanzi eċċezzjonali, ma setgħetx titqies bħala suffiċjenti għall-finijiet tal-implementazzjoni tal-Artikolu 14(1) tad-Direttiva 2001/14.

77. Il-Gvern Spanjol jenfasizza f'dan ir-rigward li l-Artikolu 14(1) tad-Direttiva 2001/14 ma jipprevedix b'mod espliċitu s-sitwazzjoni fejn ċirkustanzi eċċezzjonali jkunu jeħtieġu li jiġu mmodifikati l-prijoritajiet iffissati minn qabel, iżda li lanqas ma jipprojbixxi li tittieħed inkunsiderazzjoni tali sitwazzjoni. Għaldaqstant, l-interpretazzjoni tal-imsemmi Artikolu 14 proposta mill-Gvern Spanjol ma tistax titqies li tmur kontra d-Direttiva 2001/14.

78. Il-Kummissjoni ssostni wkoll li r-raba' prijorità ta' allokazzjoni tal-kapaċitajiet tal-infrastruttura msemmija fl-Artikolu 11(b)(1) tad-Digriet FOM/897/2005 tmur kontra l-Artikoli 13(2) u 14(1) tad-Direttiva 2001/14.

79. Minn naħa, il-Kummissjoni tikkunsidra li din ir-raba' prijorità ta' allokazzjoni tikser l-Artikolu 13(2) tal-imsemmija direttiva inkwantu tista' twassal, fil-prattika, biex impriża ferrovjarja tibbenefika mid-dritt li tuża mogħdija tal-ferrovija b'mod indefinit. Tali prattika tneħħi l-effett utli tal-projbizzjoni li tinsab fl-istess Artikolu 13, li jistipula li l-mogħdijiet tal-ferrovija ma jistgħux jingħataw għal tul ta' żmien itwal mill-perijodu applikabbli għall-iskeda tas-servizz.

80. Min-naħa l-oħra, il-Kummissjoni hija tal-fehma li r-raba' prijorità tal-allokazzjoni ma tosservax l-Artikolu 14(1) tad-Direttiva 2001/14, inkwantu din tista' tostakola, fil-prattika, l-aċċess għall-mogħdijiet tal-ferrovija l-iktar attraenti għal impriżi ġodda fis-suq (ġeneralment impriżi ta' Stati Membri oħrajn) u żżomm il-vantaġġi għall-utenti abitwali (ġeneralment impriżi Spanjoli), li jkun diskriminatorju.

81. Fil-kuntest tar-raba' prijorità ta' allokazzjoni, il-Kummissjoni tenfasizza li l-Artikolu 12 tad-Direttiva 2001/14 jipprovdi espressament il-possibbiltà għall-amministraturi tal-infrastruttura li japplikaw tariffa ta' riżerva sabiex jimmassimizzaw il-profitabbiltà tal-operat tas-sistema ferrovjarja. Waqt li ma topponix t-teħid inkunsiderazzjoni, fost kriterji oħrajn tal-allokazzjoni, tal-passat tal-użu tal-operaturi, il-Kummissjoni madankollu hija tal-fehma li, sabiex l-utent abitwali ta' mogħdija tal-ferrovija f'ħin partikolari ma jiġix ivvantaġġat b'mod diskriminatorju fil-konfront ta' operaturi ġodda fis-suq, jeħtieġ li jittieħed inkunsiderazzjoni mhux biss il-passat tal-użu tal-mogħdija tal-ferrovija f'ħin partikolari kkonċernata f'kull proċedura ta' allokazzjoni iżda wkoll il-passat tal-użu ta' operaturi oħrajn f'mogħdijiet tal-ferrovija komparabbli.

82. Hija tippreċiża li l-Artikolu 22 tad-Direttiva 2001/14 huwa applikabbli biss fil-każ ta' infrastruttura saturata, waqt li l-Artikolu 11(b)(4) tad-Digriet FOM/897/2005 huwa applikabbli mhux biss f'dan il-każ, iżda wkoll, b'mod ġenerali, meta jkun hemm sovrapożizzjoni fit-talbiet għall-istess mogħdija tal-ferrovija f'ħin partikolari. Fi kwalunkwe każ, ebda waħda mid-dispożizzjonijiet li jinsabu fl-imsemmi Artikolu 22 ma tippermetti lill-Istati Membri li jadottaw kriterju ta' allokazzjoni bħal dak li jirrigwarda dan l-ilment.

83. Il-possibbiltà prevista fl-Artikolu 13(2) tad-Direttiva 2001/14 li jiġu konkluż ftehim qafas u li hija invokata mill-Gvern Spanjol tikkostitwixxi eċċezzjonali għar-regola ġenerali, li l-eżerċizzju tagħha hija suġġetta għall-kundizzjonijiet stipulati fl-Artikolu 17 tad-Direttiva 2001/14.

84. Il-Gvern Spanjol jikkontesta li r-raba' prijorità ta' allokazzjoni tmur kontra l-Artikoli 13(2) u 14(1) tad-Direttiva 2001/14.

85. Effettivament, il-kriterju msemmi fl-Artikolu 11(b)(4) tad-Digriet FOM/897/2005 huwa biss kriterju fost oħrajn għall-finijiet tal-allokazzjoni tal-kapaċitajiet meta dawn ma jkunux suffiċjenti jew meta jkun hemm diversi talbiet għall-istess mogħdija tal-ferrovija. Skont il-Gvern Spanjol, dan il-kriterju jimplika diskriminazzjoni razzjonali u ġusta inkwantu huwa raġonevoli li jittieħed inkunsiderazzjoni l-passat tal-użu effettiv tal-kapaċitajiet tal-operaturi għall-finijiet li jiġi ottimizzata l-użu tan-netwerk ferrovjarju.

86. F'dan il-kuntest, il-Gvern Spanjol jirreferi għall-Artikolu 22(4) tad-Direttiva 2001/14, li jistabbilixxi li fil-każ ta' infrastruttura saturata, il-kriterji ta' prijorità għandhom jieħdu inkunsiderazzjoni l-importanza ta' servizz għall-kollettività, meta mqabbel ma' kull servizz ieħor li jkun eskluż għal dan il-fatt.

87. Skont dan l-istess gvern, l-Artikolu 13(2) tad-Direttiva 2001/14 ma jipprojbixxix b'mod assolut li impriża tgawdi b'mod indefinit mogħdija tal-ferrovija f'ħin partikolari. Din l-interpretazzjoni hija kkorroborata mill-fatt li din id-dispożizzjoni tipprovdi l-possibbiltà li jiġi konkluż ftehim qafas dwar l-użu tal-kapaċitajiet fuq l-infrastruttura ferrovjarja kkonċernata, għal tul ta' żmien itwal minn perijodu wieħed ta' validità tal-iskeda tas-servizz.

88. Il-Gvern Spanjol iqis ukoll li l-fatt li jittieħdu inkunsiderazzjoni mogħdijiet tal-ferrovija komparabbli meta jittieħed inkunsiderazzjoni l-passat ta' użu jżid element ta' inċertezza ġuridika, peress li n-natura komparabbli tagħhom ma hijiex definita.

89. L-istess gvern jikkunsidra finalment li l-argument tal-Kummissjoni li l-Artikolu 11(b)(4) tad-Digriet FOM/897/2005 huwa applikabbli, b'mod ġenerali, fil-każ ta' sovrapożizzjoni tat-talbiet, huwa daqsxejn sfurzat, peress li l-fatt li jkun hemm sovrapożizzjoni ta' talbiet għall-istess mogħdija tal-ferrovija f'ħin partikolari tagħmilha saturata.

2. Eżami tal-ħames ilment

90. Fir-rigward, fl-ewwel lok, tal-ewwel prijorità ta' allokazzjoni tal-kapaċitajiet tal-infrastruttura, stabbilita mill-Artikolu 11(b)(1) tad-Digriet FOM/897/2005, għandu jiġi rrilevat li l-Artikolu 14(1) tad-Direttiva 2001/14 jipprovdi espressament li regoli speċifiċi ta' allokazzjoni tal-kapaċitajiet għandhom jiġu stabbiliti mill-Istati Membri li jistgħu wkoll jistabbilixxu qafas għall-allokazzjoni tal-kapaċitajiet tal-infrastruttura filwaqt li josservaw l-indipendenza tal-amministrazzjoni prevista fl-Artikolu 4 tad-Direttiva 91/440.

91. Huwa minnu li, skont l-premessi 18 u 20 tad-Direttiva 2001/14, din tal-aħħar teżiġi li l-amministratur tal-infrastruttura jkollu marġni ta' flessibbiltà għall-finijiet tal-allokazzjoni tal-infrastruttura. Min-naħa l-oħra, it-test tal-imsemmija direttiva ma jippermettix li jiġi konkluż li r-regoli speċifiċi ta' allokazzjoni tal-kapaċitajiet jistgħu jintroduċu element diskrezzjonarju politiku għall-finijiet tal-allokazzjoni tal-infrastruttura. Effettivament, il-kompetenza sabiex tingħata l-prijorità lil ċerti servizzi tappartjeni lill-amministratur tal-infrastruttura li jista' jeżerċitaha biss taħt il-kundizzjonijiet stretti elenkati fl-Artikolu 22, dwar is-saturazzjoni tal-infrastruttura, u l-Artikolu 24, dwar l-infrastruttura speċjalizzata tad-Direttiva 2001/14.

92. Fil-każ tar-Renju ta’ Spanja, il-kompetenza diskrezzjonarja rikonoxxuta lill-ministeru mhux biss fil-każ ta’ ċirkustanzi eċċezzjonali, iżda fuq bażi ġenerali, jidhirli li hija *a fortiori* f’konflitt mad-Direttiva 2001/14, peress li huwa l-ministeru li jaqdi l-funzjoni ta’ korp regolatorju fis-sens tal-Artikolu 30(3) tad-Direttiva 2001/14.

93. F’dak li jirrigwarda r-raba’ prijorità ta’ allokazzjoni, stabbilita mill-Artikolu 11(b)(4) tad-Digriet FOM/897/2005, għandu jiġi rrilevat li, skont l-ewwel subparagrafu tal-Artikolu 13(2) tad-Direttiva 2001/14, it-tul ta’ żmien massimu tal-użu tal-kapaċitajiet determinati tal-infrastruttura fil-forma ta’ mogħdijiet tal-ferrovija jikkorrispondi għal perijodu wieħed tal-iskeda tas-servizz. Skont it-tieni subparagrafu tal-imsemmi paragrafu, impriża ferrovjarja tista’ tuża skont ftehim qafas u b’mod konformi mal-Artikolu 17 tad-Direttiva 2001/14, il-kapaċitajiet infrastrutturali għal terminu ta’ iktar minn perijodu wieħed tal-validità tal-iskeda tas-servizz.

94. F’dan ir-rigward, il-leġiżlazzjoni Spanjola kkonċernata, jiġifieri l-Artikolu 11(b)(4) tad-Digriet FOM/897/2005, ma tissuġġettax għall-eżistenza ta’ ftehim qafas it-teħid inkunsiderazzjoni tal-allokazzjoni u l-użu effettivi mill-applikant ta’ skedi ta’ servizz preċedenti għall-mogħdijiet tal-ferrovija li jintalab l-użu tagħhom, kif teżiġi d-Direttiva 2001/14. Din hija r-raġuni għalfejn il-leġiżlazzjoni Spanjola inkwistjoni ma taqax taħt l-eċċezzjoni prevista mit-tieni subparagrafu tal-Artikolu 13(2) tad-Direttiva 2001/14, li tawtorizza l-għoti ta’ drittijiet li jiġu użati kapaċitajiet determinati tal-infrastruttura fil-forma ta’ mogħdijiet tal-ferrovija għal tul ta’ żmien li jaqbeż perijodu wieħed tal-iskeda tas-servizz.

95. Fir-rigward tan-natura diskriminatorja tar-raba’ prijorità kkritikata mill-Kummissjoni, nosserva li l-Gvern Spanjol stess jirrikonoxxi li din il-prijorità timplika diskriminazzjoni bejn l-utenti abitwali u l-impriżi ġodda fis-suq. Fil-fehma tiegħi, din id-diskriminazzjoni tmur manifestament kontra l-għan prinċipali tal-leġiżlazzjoni ferrovjarja tal-Unjoni, jiġifieri li jiġi żgurat aċċess nondiskriminatorju għall-infrastruttura. Dan l-għan jippromwovi l-ftuħ tas-servizzi ferrovjarji pprovduti mill-operaturi storiċi kontra l-kompetizzjoni minn operaturi ġodda fis-suq.

96. Il-Gvern Spanjol jiġġustifika n-natura diskriminatorja tal-kriterju tal-użu effettiv tan-netwerk, bħala kriterju għall-allokazzjoni tal-kapaċitajiet tal-infrastruttura, bl-għan li jiġi ggarantit użu iktar effikaċi tan-netwerk ferrovjarju. Din il-ġustifikazzjoni ma tistax tiġi aċċettata. Il-fatt li jiġi ffavorit l-operatur abitwali ma jwassalx awtomatikament għal użu effikaċi tan-netwerk.

97. Għandu jingħad ukoll li d-Direttiva 2001/14 tinkludi dispożizzjonijiet partikolari li jħeġġu l-użu effikaċi tal-kapaċitajiet tal-infrastruttura. Dan l-għan ta’ inkoraġġiment jinsab b’mod partikolari fl-Artikolu 12 dwar id-drittijiet ta’ riżervazzjoni tal-kapaċitajiet, l-Artikolu 23(2) dwar in-neċessità li tinżamm kapaċità ta’ riżerva sabiex tkun tista’ tingħata risposta rapida għat-talbiet *ad hoc* prevedibbli tal-kapaċitajiet, u l-Artikolu 27 dwar l-użu tal-mogħdijiet tal-ferrovija, tad-Direttiva 2001/14. Il-fatt li jiġi ffavorit l-operatur storiku ma jinsabx fost il-miżuri previsti mill-imsemmija direttiva li huma intiżi biex jippromwovu l-użu effikaċi tan-netwerk. Minn dan isegwi li tali kriterju ma huwiex kompatibbli mar-rekwiżiti tad-Direttiva 2001/14, u b’mod partikolari mal-Artikolu 13(2) tagħha.

98. Minn dan jirriżulta li l-ħames ilment tal-Kummissjoni għandu jintlaqa’.

V – Fuq l-ispejjeż

99. Skont l-Artikolu 69(2) tar-Regoli tal-Proċedura, il-parti li titlef għandha tħallas l-ispejjeż, jekk dawn ikunu ġew mitluba.

100. Peress li l-Kummissjoni talbet li r-Renju ta’ Spanja jiġi ordnat iħallas l-ispejjeż, din it-talba għandha tintlaqa’ jekk, kif nipproponi jien, ir-rikors għal nuqqas ta’ twettiq ta’ obbligu jiġi miċħud fit-totalità tiegħu

101. Skont l-ewwel subparagrafu tal-Artikolu 69(4) tar-Regoli tal-Proċedura, ir-Repubblika Franċiża u r-Repubblika Ċeka, li talbu l-awtorizzazzjoni biex jintervjenu f'din il-kawża għandhom ibatu l-ispejjeż tagħhom.

VI – Konklużjoni

102. Fid-dawl tal-kunsiderazzjonijiet preċedenti, nipproponi lill-Qorti tal-Ġustizzja sabiex tiddeċiedi kif ġej:

1) Ir-Renju ta' Spanja naqas milli jwettaq l-obbligi tiegħu taħt id-Direttiva 2001/14/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill, tas-26 ta' Frar 2001, dwar l-allokazzjoni ta' kapaċità ta' infrastruttura tal-ferroviji u t-tqegħid ta' piżijiet għall-użu ta' infrastruttura tal-ferroviji, kif emendata bid-Direttiva 2007/58/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill, tat-23 ta' Ottubru 2007, f'dak li jirrigwarda:

   — l-Artikolu 4(1) tagħha, billi pprovda għad-determinazzjoni tat-tariffi għall-użu tal-infrastruttura b'digriet ministerjali;

   — l-Artikolu 11 tagħha, inkwantu ma ħax il-miżuri meħtieġa għall-finijiet tal-istabbiliment ta' sistema ta' titjib tal-operat;

   — l-Artikolu 13(2) tagħha, billi ħalla marġni ta' diskrezzjoni eċċessiv lill-ministru kkonċernat għall-finijiet tal-istabbiliment ta' regoli speċifiċi tal-allokazzjoni tal-kapaċitajiet, u

   — l-Artikolu 14(1), billi jipprovdi li l-allokazzjoni u l-użu effettiv mill-applikant ta' skedi ta' servizz preċedenti jittieħdu inkunsiderazzjoni għall-finijiet tal-allokazzjoni tal-kapaċitajiet tal-infrastruttura ferrovjarja.

2) Ir-Renju ta' Spanja huwa kkundannat għall-ispejjeż.

3) Ir-Repubblika Franċiża u r-Repubblika Ċeka għandhom ibatu l-ispejjeż tagħhom stess.