



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
NIILO JÄÄSKINEN
prezentate la 6 septembrie 2012¹

Cauza C-483/10

**Comisia Europeană
împotriva**

Regatului Spaniei

„Acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor — Directiva 2001/14/CE — Repartizarea capacităților de infrastructură feroviară — Perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare — Articolul 4 alineatul (1) — Calcularea tarifelor — Rolul administratorului infrastructurii — Independența administrării — Articolul 11 — Stabilirea unui sistem de creștere a performanței — Articolul 13 alineatul (2) — Dreptul de a utiliza capacități determinate ale infrastructurii — Articolul 14 alineatul (1) — Cadru pentru repartizarea capacităților de infrastructură — Repartizare echitabilă și nediscriminatorie”

I – Introducere

1. Prin prezenta acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, Comisia Europeană solicită Curții să constate că Regatul Spaniei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 4 alineatul (1), al articolului 11, al articolului 13 alineatul (2), precum și al articolului 14 alineatul (1) din Directiva 2001/14/CE², astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2007/58/CE³ (denumită în continuare „Directiva 2001/14”). Regatul Spaniei solicită respingerea acțiunii Comisiei.

2. Cauza de față se înscrie într-o serie de acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor⁴ introduse de Comisie în 2010 și în 2011, privind aplicarea de către statele membre a Directivei 91/440/CEE⁵, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2001/12/CE⁶ (denumită în continuare „Directiva 91/440”), și a Directivei 2001/14, în particular în ceea ce privește accesul întreprinderilor feroviare la infrastructură, și anume la rețeaua feroviară. Aceste acțiuni sunt inedite întrucât oferă Curții prima posibilitate de a se exprima cu privire la liberalizarea rețelei feroviare în Uniunea Europeană și în special de a interpreta ceea ce este denumit în mod convențional „primul pachet feroviar”.

1 — Limba originală: franceza.

2 — Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară, tariful de utilizare a infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (JO L 75, p. 29, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 66). Titlul Directivei 2001/14 a fost modificat prin articolul 30 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare (JO L 164, p. 44, Ediție specială, 07/vol. 14, p. 62). Aceasta se intitulează în prezent „Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare”.

3 — Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 (JO L 315, p. 44).

4 — Este vorba despre cauzele aflate pe rolul Curții Comisia/Ungaria (C-473/10), Comisia/Polonia (C-512/10), Comisia/Grecia (C-528/10), Comisia/Republica Cehă (C-545/10), Comisia/Austria (C-555/10), Comisia/Germania (C-556/10), Comisia/Portugalia (C-557/10), Comisia/Franța (C-625/10), Comisia/Slovenia (C-627/10), Comisia/Italia (C-369/11) și Comisia/Luxemburg (C-412/11).

5 — Directiva Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (JO L 237, p. 25, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 86).

6 — Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 (JO L 75, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 38).

II – Cadrul juridic

A – Dreptul Uniunii

3. Articolul 4 alineatele (1) și (2) din Directiva 2001/14 prevede:

„(1) Statele membre stabilesc un cadru de tarificare cu respectarea independenței administrării prevăzute la articolul 4 din Directiva [91/440].

Sub rezerva amintitei condiții de independență a administrării, statele membre stabilesc și regulile specifice de tarificare sau transferă această competență administratorului infrastructurii. Calcularea tarifului pentru utilizarea infrastructurii și perceperea acestuia sunt realizate de administratorul infrastructurii.

(2) În situația în care administratorul infrastructurii, prin cadrul legal, organizatoric sau decizional nu este independent față de toate întreprinderile feroviare, atribuțiile expuse în prezentul capitol, cu excepția perceperii tarifelor, sunt preluate de un organism de tarificare independent prin cadrul legal, organizatoric și decizional.”

4. Articolul 11 alineatul (1) din Directiva 2001/14 este redactat astfel:

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

5. Potrivit articolului 13 alineatul (2) din aceeași directivă:

„Dreptul de a utiliza capacități determinate ale infrastructurii sub formă de trasă poate fi acordat solicitanților pe durata maximă corespunzătoare unui grafic de circulație.

Un administrator al infrastructurii și un solicitant pot încheia un acord-cadru în conformitate cu articolul 17 pentru utilizarea capacității unei infrastructuri feroviare relevante pe o perioadă mai lungă decât a unui grafic de circulație.”

6. Articolul 14 alineatul (1) din directiva menționată prevede:

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

7. Cuprinsul articolului 30 din aceeași directivă este următorul:

„(1) [...] statele membre înființează un organism de control. Acest organism, care poate fi ministerul responsabil cu problemele de transport sau orice alt organism, este independent în ceea ce privește organizarea internă, deciziile financiare, structura juridică și decizională față de orice administrator al infrastructurii, organism de tarificare sau alocare ori solicitant. [...]

[...]

(3) Organismul de control se asigură că tarifele stabilite de către administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu capitolul II și sunt nediscriminatorii. [...]”

B – *Dreptul spaniol*

8. Legea 39/2003 privind sectorul feroviar (Ley 39/2003 del Sector Ferroviario)⁷ din 17 noiembrie 2003 (denumită în continuare „LSF”) enumeră la articolul 21 competențele și funcțiile administratorului infrastructurii feroviare, printre care figurează perceperea tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare.

9. În temeiul articolului 73 alineatul (5) din LSF, este posibil să se ia în considerare, pentru stabilirea cuantumului tarifelor feroviare, în conformitate cu exploatarea eficientă a rețelei feroviare de interes general, considerații care reflectă gradul de încărcare a infrastructurii, dezvoltarea de noi servicii de transport feroviar, precum și necesitatea de a favoriza utilizarea liniilor subutilizate, garantând în orice caz o concurență optimă între întreprinderile feroviare.

10. Aceeași lege prevede la articolul 77 alineatul (1) că stabilirea cuantumurilor tarifului pentru utilizarea liniilor rețelei feroviare aparținând rețelei feroviare de interes general și a tarifului de exploatare a gărilor și a celorlalte instalații feroviare se face prin decret ministerial.

11. Articolul 81 din LSF prevede în special că stabilirea sau, dacă este cazul, modificarea cuantumului tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare intră în competența Ministerului Dezvoltării și Transporturilor.

12. Articolele 88 și 89 din LSF înscriu printre încălcările administrative care pot conduce la aplicarea de sancțiuni anumite conduite care „sunt în legătură cu perturbările funcționării rețelei”.

13. Decretul regal 2395/2004 din 30 decembrie 2004 privește aprobarea statutului întreprinderii publice administrator al infrastructurii feroviare (Real decreto 2395/2004 por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias)⁸. Articolul 1 din acest statut prevede că administratorul infrastructurii feroviare (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, denumit în continuare „ADIF”) este un organism public, asimilabil categoriei întreprinderilor publice. ADIF este subordonat Ministerului Dezvoltării și Transporturilor, care este însărcinat cu conducerea strategică, cu evaluarea și cu controlul activității sale.

14. Statutul ADIF enumeră la articolul 3 competențele și funcțiile acestei entități, printre care figurează perceperea tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare.

15. Reiese de la articolele 14, 15 și 23 din acest statut că administrarea ADIF este asigurată de consiliul de administrație și de președinte, care este și președintele consiliului de administrație. Același articol 15 prevede că membrii consiliului de administrație sunt numiți sau demisi din funcție în mod liber de ministrul dezvoltării și transporturilor. În temeiul articolului 23 alineatul (1) din același statut, președintele ADIF este numit de Consiliul de miniștri la propunerea ministrului menționat.

7 — BOE nr. 276 din 18 noiembrie 2003.

8 — BOE nr. 315 din 31 decembrie 2004.

16. Decretul regal 2396/2004 din 30 decembrie 2004 privește aprobarea statutului întreprinderii publice RENFE-Operadora (Real decreto 2396/2004 por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora)⁹. Articolul 1 din acest statut prevede că, la fel ca ADIF, RENFE-Operadora este un organism public, asimilabil categoriei întreprinderilor publice, subordonat prin lege Ministerului Dezvoltării și Transporturilor, care este însărcinat cu conducerea strategică, cu evaluarea și cu controlul activității sale.

17. În temeiul articolelor 7 și 8 din statutul RENFE-Operadora, administrația acesteia este asigurată de consiliul de administrație și de președinte, care este și președintele acestui consiliu. Articolul 8 alineatul (1) din același statut prevede că membrii consiliului sunt numiți sau demși din funcție în mod liber de ministrul dezvoltării și transporturilor. Președintele este desemnat de Consiliul de miniștri la propunerea ministrului menționat, potrivit articolului 16 alineatul (1) din același statut.

18. Decretul Ministerului Dezvoltării FOM/898/2005 stabilește cuantumul tarifelor feroviare prevăzute de articolele 74 și 75 din Legea 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 din 8 aprilie 2005.

19. Decretul Ministerului Dezvoltării FOM/897/2005 privind declarația referitoare la rețea și la procedura de repartizare a capacităților de infrastructură feroviară (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 din 7 aprilie 2005 (denumit în continuare „Decretul FOM/897/2005”) prevede la articolul 11:

„[ADIF] repartizează capacitățile de infrastructură solicitate astfel:

- a) [...]
- b) dacă are loc o suprapunere a solicitărilor pentru aceeași trasă orară sau dacă rețeaua a fost declarată saturată, următoarele priorități vor fi luate în considerare pentru repartizare, în ordine descrescătoare:

1. cele stabilite dacă este cazul de Ministerul Dezvoltării și Transporturilor pentru diferitele tipuri de servicii pe fiecare linie, ținând seama în particular de serviciile de transport al mărfurilor.

[...]

4. repartizarea și utilizarea efectivă de către solicitantul de grafice de circulație anterioare traselor orare a căror utilizare este solicitată.

[...]”

III – Procedura precontencioasă și procedura în fața Curții

20. La 15 iunie 2007, Comisia a transmis autorităților spaniole un chestionar referitor la aplicarea Directivelor 91/440, 95/18/CE¹² și 2001/14.

9 — BOE nr. 315 din 31 decembrie 2004.

10 — BOE nr. 85 din 9 aprilie 2005.

11 — BOE nr. 85 din 9 aprilie 2005.

12 — Directiva Consiliului din 19 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare (JO L 143, p. 70, Ediție specială, 07/vol. 3, p. 155).

21. În urma unui schimb de scrisori cu autoritățile spaniole, prin scrisoarea din 27 iunie 2008, Comisia a adresat Regatului Spaniei o punere în întârziere în care își exprima îndoielile cu privire la compatibilitatea anumitor aspecte ale reglementării spaniole în materie feroviară cu Directivele 91/440 și 2001/14.
22. Prin scrisoarea din 16 octombrie 2008, Regatul Spaniei a răspuns la scrisoarea de punere în întârziere. Acesta a comunicat Comisiei informații suplimentare prin scrisorile din 5 februarie și din 13 iulie 2009.
23. Prin scrisoarea din 9 octombrie 2009, Comisia a trimis Regatului Spaniei un aviz motivat în care susținea că reglementarea în cauză nu era conformă cu Directivele 91/440 și 2001/14, la care acest stat membru a răspuns prin scrisoarea din 16 decembrie 2009.
24. Nefiind satisfăcută de răspunsul acestuia, Comisia a decis să introducă prezenta acțiune primită la Curte la 6 octombrie 2010.
25. Prin Ordonanța președintelui Curții din 16 februarie 2011, s-a admis intervenția Republicii Cehe în sprijinul concluziilor Regatului Spaniei. Prin Ordonanța din 8 septembrie 2011, s-a admis intervenția Republicii Franceze în sprijinul concluziilor Regatului Spaniei.
26. Prin act depus la grefa Curții la 26 martie 2012, Comisia a anunțat că, în urma adoptării de către Regatul Spaniei a Legii nr. 2/2011 privind economia durabilă (*Ley 2/2011 de Economía Sostenible*)¹³ din 4 martie 2011, renunță la al treilea și al patrulea motiv al acțiunii sale, întemeiate pe încălcarea articolului 30 alineatul (1) din Directiva 2001/14 și, respectiv, a articolului 10 alineatul (7) din Directiva 91/440¹⁴.
27. Comisia, guvernul spaniol și guvernul francez au fost reprezentate la ședința care a avut loc la 23 mai 2012.

IV – Analiza acțiunii în constatarea neîndeplinirii obligațiilor

A – Cu privire la primul motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 4 alineatul (1) din Directiva 2001/14

1. Argumentele părților

28. Comisia susține că legislația spaniolă nu este conformă cu articolul 4 alineatul (1) din Directiva 2001/14, în măsura în care quantumul tarifelor este determinat în întregime prin decret ministerial, cu consecința că unica funcție atribuită ADIF este perceperea tarifelor. Astfel, ADIF nu ar face decât să calculeze quantumul tarifului în fiecare caz concret, aplicând o formulă stabilită în prealabil și în mod exhaustiv de autoritățile naționale. Astfel, această entitate nu ar dispune de nicio marjă discreționară pentru a adapta quantumul tarifului în fiecare caz concret.
29. Potrivit Comisiei, reglementarea spaniolă nu ar respecta nici cerința asigurării autonomiei activității administratorului infrastructurii, întrucât, prin încredințarea numai autorităților naționale a stabilirii quantumului tarifelor, aceasta ar lipsi respectivul administrator de un instrument de administrare esențial.

¹³ — BOE nr. 55 din 5 martie 2011.

¹⁴ — În urma desistării parțiale a Comisiei, o parte a observațiilor Republicii Cehe privind articolul 30 alineatul (1) din Directiva 2001/14, precum și articolul 10 alineatul (7) din Directiva 91/440 a rămas fără obiect.

30. Articolul 6 alineatul (2) din directiva menționată, întrucât prevede că administratorul infrastructurii este încurajat prin măsuri de stimulare să reducă costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul tarifelor, ar implica în mod obligatoriu ca stabilirea cuantumului tarifelor să fie realizată de administratorul infrastructurii, iar nu de statele membre.

31. Controlul tarifelor stabilite de administratorul infrastructurii prevăzut la articolul 30 alineatul (3) din aceeași directivă ar fi, potrivit Comisiei, lipsit de sens în cazul în care cuantumul tarifelor ar fi stabilit în întregime de autoritățile statelor membre.

32. Guvernul spaniol susține că tarifele au fost definite drept taxe. Potrivit legislației naționale, ar fi vorba așadar de impozite al căror fapt generator îl reprezintă utilizarea privată a domeniului public feroviar. Astfel, elementele esențiale ale acestor tarife ar trebui să fie reglementate prin lege, iar cuantumul concret al tarifelor ar trebui să fie stabilit printr-o normă administrativă generală, respectiv cel puțin printr-un decret ministerial.

33. Guvernul spaniol arată că ADIF, administratorul infrastructurii pe teritoriul spaniol, este o întreprindere publică care, potrivit legislației naționale, trebuie să depindă de un minister și nu are, în consecință, competența să adopte dispoziții legale, întrucât această competență revine ministerului de care depinde. Articolul 76 din LSF ar acorda ADIF administrarea tarifelor menționate, ceea ce ar include anumite funcții de control, de lichidare și de stabilire a tarifului datorat în fiecare caz concret, precum și perceperea acestuia. În plus, ADIF ar putea să propună Ministerului Dezvoltării și Transporturilor aplicarea altor tipuri de tarife cu ocazia reclasificării unei linii sau a unei gări feroviare.

34. Guvernul spaniol nu împărtășește interpretarea pe care o dă Comisia articolului 4 alineatul (1) din Directiva 2001/14 și susține că termenul „a calcula” menționat aici nu impune în mod necesar stabilirea cuantumului tarifelor. Astfel, deși această dispoziție indică faptul că calcularea tarifelor revine administratorului infrastructurii, ar trebui să se înțeleagă că aceasta se referă numai la stabilirea tarifelor concrete datorate în temeiul utilizării infrastructurii în fiecare caz particular.

35. Întrucât articolul 4 menționat anterior se referă el însuși la stabilirea și la perceperea tarifelor, ar trebui așadar să se stabilească o distincție între, pe de o parte, calcularea tarifelor în mod general, stabilind în definitiv cadrul și sistemul de percepere a tarifelor corespunzător acestora și determinarea sistemelor de percepere a tarifelor a utilizării infrastructurii, care sunt în sarcina ministrului dezvoltării și transporturilor și, pe de altă parte, stabilirea tarifului concret corespunzător fiecărui caz particular, care revine ADIF.

36. Bazându-se pe această distincție, guvernul spaniol consideră că interpretarea pe care o are în vedere a articolului 4 alineatul (1) din Directiva 2001/14 este conformă cu celelalte dispoziții ale aceleiași directive.

37. Astfel, ar reieși în mod clar din articolul 6 alineatul (2) din Directiva 2001/14 că îi revine statului, iar nu administratorului infrastructurii, sarcina de a reduce cuantumul tarifelor de acces la rețeaua feroviară.

38. Dispoziția vizată la articolul 9 alineatul (3) din Directiva 2001/14, potrivit căreia administratorii infrastructurii pot crea sisteme de reduceri ar figura în mod expres la articolul 73 alineatul (5) din LSF. Împrejurarea că această dispoziție este redactată în mod general nu ar implica faptul că reducerile nu pot exista.

39. Mențiunea tarifelor stabilite de administratorul de la articolul 30 alineatul (3) din Directiva 2001/14 ar trimite la tarifele aplicate de administrator la un anumit moment, într-un caz particular. Utilizarea termenului „a stabili” nu se poate referi la stabilirea în mod general a tarifelor și a cuantumurilor acestora, care ar reveni Ministerului Dezvoltării și Transporturilor.

40. În sfârșit, Republica Cehă arată că, cu ocazia creării cadrului pentru perceperea de tarife, statele membre au obligația de a asigura, în temeiul articolului 4 din Directiva 91/440, „statutul independent al întreprinderilor de transport”, iar nu pe cel al responsabilului infrastructurii feroviare. Aceasta concluzionează că intervenția statului în cauză prin stabilirea tarifelor specifice ar fi un instrument acceptabil din punctul de vedere al articolului 4 alineatul (1) din Directiva 2001/14.

2. Examinarea primului motiv

41. Prin intermediul acestui motiv, Comisia susține, în esență, că legislația spaniolă nu este conformă cu articolul 4 alineatul (1) din Directiva 2001/14, în măsura în care Ministerul Dezvoltării și Transporturilor este cel care stabilește cuantumul tarifelor prin decret ministerial. Astfel, administratorul infrastructurii ar fi însărcinat numai cu perceperea tarifelor. Din acest motiv, legislația națională în cauză nu ar fi compatibilă cu cerința respectării autonomiei activității administratorului.

42. De la bun început trebuie să se observe că primul motiv ridică aceeași problemă precum al doilea motiv din cauza Comisia/Ungaria (C-473/10), referitoare la independența tarifării, dar dintr-o perspectivă inversă. Astfel, în această din urmă cauză, motivul menționat privește mai precis interpretarea termenilor „percepere” și „recuperare”, o funcție care nu se încadrează în noțiunea „funcție esențială” în sensul articolului 6 alineatul (3) din Directiva 91/440, care trebuie să fie exercitată în mod imperativ de un administrator de infrastructură independent de societățile feroviare¹⁵. Această din urmă problemă se pune de asemenea în termeni ușor diferiți în cauza Comisia/Republica Cehă (C-545/10).

43. Am dori să amintim că, în temeiul articolului 4 alineatul (1) din Directiva 2001/14, statele membre trebuie să stabilească un cadru pentru perceperea de tarife. În această privință, ele pot să stabilească și regulile specifice de tarifare, cu respectarea independenței administratorului infrastructurii. Aceștia din urmă îi revine sarcina calculării tarifului pentru utilizarea infrastructurii. În plus, acesta trebuie să efectueze perceperea tarifului menționat. Această din urmă sarcină nu constituie așadar o funcție esențială care să poată fi delegată astfel operatorilor neindependenți sau oricărei alte entități. Am adăuga că articolul 4 alineatele (4) și (5), articolul 8 alineatul (1), precum și articolul 11 din această directivă utilizează noțiunea „sistem[e] de tarificare”.

44. Argumentul principal invocat de guvernul spaniol pentru a contesta acest motiv se bazează pe o interpretare a expresiei „calcularea tarifului” care figurează la articolul 4 alineatul (1) din Directiva 2001/14. Potrivit acestui guvern, expresia menționată s-ar referi numai la stabilirea tarifului concret datorat în temeiul utilizării infrastructurii în fiecare caz particular.

45. Acest argument nu poate fi primit. Directiva 2001/14 stabilește o distincție între, pe de o parte, cadrul pentru perceperea de tarife și, pe de altă parte, calcularea tarifului. Ținând seama de această distincție, este necesar, după cum sugerează Comisia, să se atribuie termenului „calculare” un sens mai larg decât termenului „lichidare”, care nu este decât o etapă în procedura de percepere și care trebuie să fie considerat că este acoperit de termenul „percepere”. Această interpretare este susținută de analiza contextului normativ al dispoziției în litigiu, precum și de obiectivele directivei în cauză.

46. În acest context, este util să se stabilească o paralelă cu argumentele guvernului maghiar în cauza Comisia/Ungaria (C-473/10). Potrivit acestui guvern, poate fi realizată o distincție între, pe de o parte, constituirea tarifelor, stabilirea efectivă a acestora și perceperea lor. Prima ar corespunde stabilirii diferitelor reguli de tarifare realizate de statul membru sau de administratorul infrastructurii. Cea de a

15 — Trebuie să se precizeze în această privință că, potrivit articolului 6 alineatul (3) din Directiva 91/440, funcțiile esențiale, astfel cum sunt enumerate în anexa II la aceasta, trebuie să fie încredințate unor organe care nu sunt ele însele furnizori de servicii de transport feroviar pentru a garanta un acces echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură.

doua ar viza, la rândul său, stabilirea diferitelor tarife individuale pe care o anumită întreprindere feroviară trebuie să le achite într-o situație concretă în funcție de serviciile pe care le-a solicitat. În ceea ce o privește pe cea de a treia, aceasta ar desemna actul concret de plată al tarifului, ale cărui condiții sunt stabilite în prealabil, către administratorul infrastructurii.

47. În cauza de față, Comisia reproșează Regatului Spaniei faptul că quantumul tarifelor ar fi stabilit în întregime prin decret ministerial, astfel încât numai perceperea tarifelor ar fi încredințată ADIF.

48. Desigur, trebuie să se admită că articolul 8 primul paragraf din Directiva 91/440 prevede că, după consultarea administratorului în cauză, „statele membre stabilesc normele de determinare a taxei respective”. În această privință, considerentul (6) al directivei menționate pare și mai univoc. Potrivit acestuia din urmă, „în lipsa unor norme comune privind alocarea costurilor pentru infrastructură, statele membre, după consultarea administrației infrastructurii, stabilesc norme care să asigure efectuarea plății de către întreprinderile și grupările feroviare pentru folosirea infrastructurii feroviare”.

49. Totuși, din considerentul (12) al Directivei 2001/14 reiese că sistemele de tarifyare și de alocare a capacităților trebuie, în cadrul stabilit de statele membre, să încurajeze administratorii de infrastructură feroviară să optimizeze utilizarea acesteia. O asemenea optimizare prin intermediul tarifyării nu pare a fi posibilă, cu excepția situației în care, în cadrul sistemului de tarifyare, o anumită marjă de apreciere este oferită administratorului de infrastructură. Este aceeași situație în cazul competențelor administratorului de infrastructură prevăzute la articolul 8 alineatul (2) și la articolul 9 din Directiva 2001/14 în vederea majorării sau reducerii tarifelor.

50. Astfel, Directiva 2001/14 stabilește, în materia tarifyării, un domeniu rezervat administratorului de infrastructură. În privința statului, limita superioară a domeniului în cauză este definită de cerința unei marje de apreciere în cadrul tarifyării, care permite ca aceasta să fie utilizată ca instrument de administrare. Pentru a asigura obiectivul de administrare independentă, numai cadrul normativ și financiar poate fi definit de către stat. În privința operatorilor care nu sunt independenți, limita inferioară a acestui domeniu – dincolo de care nu există decât o „percepere” – corespunde distincției dintre, pe de o parte, simplul calcul al tarifului pe baza datelor și a criteriilor obiective și, pe de altă parte, deciziile care necesită alegeri și aprecieri privind factorii incluși în astfel de calcule. Această din urmă distincție este cea determinantă pentru aprecierea necesității existenței unui organism de tarifyare independent în sensul articolului 4 alineatul (2) din Directiva 2001/14, în situația în care administratorul infrastructurii nu este independent pe plan juridic, organizatoric sau decizional.

51. Această interpretare este, pe de altă parte, susținută de structura generală a Directivei 2001/14, precum și de contextul dispoziției în litigiu în regimul stabilit de directiva menționată. Trebuie amintit, în această privință, că potrivit articolului 6 alineatul (2) din Directiva 2001/14 administratorul infrastructurii este încurajat prin măsuri de stimulare să reducă costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul tarifelor de acces. Lectura articolului 9 alineatul (2) din aceeași directivă arată că administratorul poate aproba reduceri ale tarifelor percepute de la o întreprindere feroviară. În sfârșit, articolul 30 alineatele (2) și (3) din directiva menționată demonstrează că marja discreționară pe care trebuie să o aibă administratorul de infrastructură vizează în special criteriile cuprinse în documentul de referință, procedura de repartizare și rezultatele sale, sistemul de percepere de tarifye, precum și nivelul sau structura tarifelor pentru utilizarea infrastructurii.

52. În speță, ministerul în cauză, și anume Ministerul Dezvoltării și Transporturilor, este cel care acționează ca organism de control în Spania. Cu toate acestea, respectivul minister are un dublu rol în funcționarea sistemului de tarifyare, stabilind și tarifyele. Deși este adevărat că articolul 30 alineatul (1) din Directiva 2001/14 admite desemnarea unui minister competent drept organism de control, aceeași dispoziție impune, în contrapartidă, independența organismului menționat. În scopul îndeplinirii funcției sale de control, în special asigurând legalitatea tarifelor stabilite de ADIF, ministerul spaniol

nu poate calcula în paralel aceste tarife, astfel cum se întâmplă în prezent în Spania¹⁶.

53. În consecință, chiar dacă statul membru poate stabili elementele și criteriile care trebuie să fie aplicate pentru calcularea cuantumului tarifului, administratorului infrastructurii îi revine sarcina de a calcula, cu respectarea cadrului normativ și financiar stabilit de stat, tarifele în cazurile individuale într-un mod care să meargă dincolo de un simplu calcul al tarifului în temeiul unei formule predeterminate în întregime de stat, astfel cum este cazul în Spania. În această privință, ADIF nu deține nicio marjă discreționară în scopul calculării cuantumului tarifului în cazurile individuale, ceea ce este contrar articolului 4 alineatul (1) din Directiva 2001/14.

54. În sfârșit, observăm că potrivit jurisprudenței constante, un stat membru nu poate invoca dispoziții, practici sau situații din ordinea sa juridică internă pentru a justifica nerespectarea obligațiilor și a termenelor prevăzute de o directivă¹⁷. Pe de altă parte, rezultă din jurisprudență că acest lucru este valabil chiar și atunci când dispozițiile interne în cauză se situează la nivel constituțional¹⁸.

55. În consecință, normele privind calcularea taxelor și natura juridică a ADIF ca întreprindere publică invocate de guvernul spaniol nu sunt relevante pentru analiza neîndeplinirii obligațiilor în prezenta cauză.

56. Concluzionăm de aici că primul motiv al Comisiei trebuie să fie primit.

B – Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 11 din Directiva 2001/14

1. Argumentele părților

57. Comisia critică legislația spaniolă pentru că nu cuprinde nicio măsură susceptibilă să pună în aplicare articolul 11 din Directiva 2001/14. Astfel, articolul 11 din Decretul FOM/897/2005 ar stabili criterii pentru repartizarea capacităților de infrastructură și nu ar face parte din „sistemul de tarificare”, contrar celor prevăzute la articolul 11 din Directiva 2001/14.

58. În mod similar, articolele 88 și 89 din LSF care califică anumite încălcări ale reglementării feroviare drept „grave” sau „foarte grave” nu ar face parte din „sistemul de tarificare”. Amenzile pe care le pot atrage aceste încălcări ar fi sancțiuni de natură administrativă. Aceste dispoziții ar permite să fie sancționate întreprinderile feroviare, iar nu ADIF.

59. Comisia adaugă că articolul 73 alineatul (5) din LSF nu este suficient ca atare pentru a pune în aplicare sistemul de creștere a performanței avut în vedere la articolul 11 din Directiva 2001/14, întrucât nu face decât să prevadă posibilitatea introducerii unui astfel de sistem. Or, introducerea unui astfel de sistem nu ar fi o prerogativă a cărei exercitare ar fi lăsată la discreția statelor membre, ci o cerință impusă de Directiva 2001/14.

60. Comisia arată în sfârșit că ADIF prezintă crearea sistemului de măsuri de stimulare drept o simplă posibilitate, iar nu ca o obligație pe care ar impune-o articolul 11 din Directiva 2001/14.

61. Guvernul spaniol contestă absența din legislația sa națională a dispozițiilor de transpunere a articolului 11 din Directiva 2001/14.

16 — Trebuie să se adauge că organizația înființată în Spania este plasată în întregime sub controlul statului. ADIF și operatorul istoric (RENFE) sunt întreprinderi publice subordonate Ministerului Dezvoltării și Transporturilor. Organul de control este integrat în ministerul menționat și deciziile sale pot fi atacate în fața ministrului.

17 — A se vedea printre altele Hotărârea din 25 februarie 2010, Comisia/Spania (C-295/09, punctul 10 și jurisprudența citată).

18 — Hotărârea din 6 mai 1980, Comisia/Belgia (102/79, Rec., p. 1473, punctul 15). A se vedea, recent, Hotărârea din 1 aprilie 2008, Gouvernement de la Communauté française și Gouvernement wallon (C-212/06, Rep., p. I-1683, punctul 58 și jurisprudența citată).

62. În primul rând, acesta susține că articolul 73 alineatul (5) din LSF prevede posibilitatea, pentru stabilirea cuantumului tarifelor feroviare, de a se ține seama de considerații care reflectă gradul de saturare a infrastructurii, dezvoltarea de noi servicii de transport feroviar, precum și necesitatea de a favoriza utilizarea liniilor subutilizate, garantând, în orice caz, o concurență optimă între întreprinderile feroviare.

63. În al doilea rând, articolele 88 și 89 din LSF ar califica drept încălcări administrative anumite comportamente care au legătură cu perturbările rețelei și care, atunci când sunt săvârșite, ar fi sancționate prin aplicarea de amenzi.

64. În al treilea rând, guvernul spaniol afirmă că ADIF încearcă să fidelizeze întreprinderile feroviare care respectă capacitățile de infrastructură repartizate cu obiectivul, în special, de a stimula reducerea la minimum a incidentelor din rețea.

65. În sfârșit, guvernul spaniol susține că orice întreprindere feroviară care solicită o trasă orară și o obține trebuie să plătească un tarif pentru rezervare la momentul acordării sale, înainte de utilizarea efectivă a trasei. Plata acestui tarif ar implica un angajament din partea întreprinderii feroviare de a se conforma utilizării rețelei pe care a solicitat-o, în caz contrar aceasta pierzând tariful plătit în avans.

66. Guvernul francez consideră că articolul 11 din Directiva 2001/14 trebuie să fie interpretat în sensul că stabilește un obiectiv și impune statelor membre obligația de a stabili mijloacele pentru a încerca să atingă acest obiectiv. Potrivit guvernului francez, statele membre păstrează astfel libertatea de a alege mijloacele puse în aplicare în acest cadru. Ca și guvernul spaniol, guvernul francez consideră că aceste măsuri nu trebuie să se înscrie în cadrul unui sistem independent de creștere a performanței pentru a se putea conforma cerințelor articolului 11 din Directiva 2001/14.

2. Examinarea celui de al doilea motiv

67. Arătăm de la bun început că, astfel cum reiese din articolul 11 din Directiva 2001/14, sistemele de tarificare a utilizării infrastructurii trebuie să stimuleze întreprinderile feroviare și administratorul infrastructurii să reducă la minimum perturbările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare prin stabilirea unui „sistem de creștere a performanței”.

68. Din dosarul prezentat Curții reiese că legislația spaniolă relevantă cuprinde măsuri pentru repartizarea capacităților de infrastructură sau sancțiuni în cazul încălcării reglementării feroviare.

69. Totuși, trebuie să se observe că măsurile și sancțiunile la care se referă guvernul spaniol nu alcătuiesc un sistem în sensul articolului 11 din Directiva 2001/14. Măsurile și sancțiunile menționate, care, pe de altă parte, nu fac parte din sistemul de tarificare și care permit numai impunerea de sancțiuni întreprinderilor feroviare, nu și administratorului infrastructurii, nu alcătuiesc un ansamblu coerent și transparent, astfel încât acestea nu pot fi calificate drept „sistem de creștere a performanței” care îndeplinește cerințele Directivei 2001/14. Dimpotrivă, ar fi vorba în acest caz despre măsuri și sancțiuni punctuale și independente unele de altele.

70. Cu alte cuvinte, statele membre au obligația de a înființa un sistem de creștere a performanței care face parte din sistemele de tarificare a utilizării infrastructurii conform articolului 11 din Directiva 2001/14. Apoi, în ceea ce privește măsurile de stimulare, statele membre păstrează libertatea de alegere a măsurilor adecvate, cu condiția respectării cerințelor directivei menționate și în special a celei prevăzute la articolul 11 care impune stabilirea unui sistem de creștere a performanței, dar care lasă un grad de flexibilitate în ceea ce privește măsurile concrete cuprinse în sistemul menționat.

71. În plus, din dosarul depus la Curte reiese că ADIF prezintă crearea sistemului de stimulare prevăzut la articolul 11 din Directiva 2001/14 drept o simplă posibilitate, iar nu o obligație pe care autoritățile spaniole sunt ținute să o respecte. La fel ca și Comisia, considerăm că simpla menționare a posibilității de a crea un astfel de sistem nu este suficientă pentru a asigura respectarea articolului 11 din directiva menționată, al cărui text nu susține deloc, pe de altă parte, interpretarea acestei dispoziții propusă de guvernul spaniol.

72. Concluzionăm de aici că cel de al doilea motiv al Comisiei trebuie să fie primit.

C – Cu privire la al cincilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 13 alineatul (2) și a articolului 14 alineatul (1) din Directiva 2001/14

1. Argumentele părților

73. Comisia arată că prima prioritate de repartizare a capacităților de infrastructură vizată la articolul 11 litera (b) punctul 1 din Decretul FOM/897/2005 este contrară articolului 14 alineatul (1) din Directiva 2001/14, întrucât ar acorda ministrului în cauză o marjă discreționară excesivă, deși articolul 14 menționat dispune elaborarea de norme specifice de repartizare a capacităților.

74. Guvernul spaniol contestă faptul că prima prioritate de repartizare ar fi contrară articolului 14 alineatul (1) din Directiva 2001/14. Astfel, acest criteriu de repartizare ar lăsa deschisă posibilitatea, în împrejurări speciale sau excepționale, de a acorda prioritate unui alt tip de servicii, diferit de serviciile de transport al mărfurilor, pentru a evita o saturare a rețelei feroviare.

75. Același guvern precizează că, de la intrarea în vigoare a Decretului FOM/897/2005, Ministerul Dezvoltării și Transporturilor nu a utilizat niciodată această posibilitate, ceea ce ar demonstra lipsa oricărei puteri discreționare în materie.

76. În ceea ce privește prima prioritate de repartizare, Comisia observă că interpretarea propusă de guvernul spaniol nu își găsește niciun temei în textul articolului 11 litera (b) punctul 1 din Decretul FOM/897/2005. Potrivit Comisiei, această din urmă dispoziție nu ar face nicio referire la existența unor circumstanțe excepționale sau specifice precum cele menționate de guvernul spaniol. Comisia adaugă că simpla existență a primei priorități constituie în sine o sursă de insecuritate juridică pentru operatori, astfel încât pretinsa practică a autorităților spaniole, care constă în abținerea de a stabili priorități suplimentare, cu excepția unor circumstanțe excepționale, nu ar putea fi considerată suficientă în scopul punerii în aplicare a articolului 14 alineatul (1) din Directiva 2001/14.

77. Guvernul spaniol subliniază în această privință că articolul 14 alineatul (1) din Directiva 2001/14 nu are în vedere în mod explicit situația potrivit căreia existența unor circumstanțe excepționale necesită modificarea priorităților stabilite în prealabil, dar nici nu interzice luarea în considerare a unei astfel de situații. În consecință, interpretarea articolului 14 menționat propusă de guvernul spaniol nu poate fi considerată contrară Directivei 2001/14.

78. Comisia susține de asemenea că a patra prioritate de repartizare a capacităților de infrastructură vizată la articolul 11 litera (b) punctul 4 din Decretul FOM/897/2005 este contrară articolului 13 alineatul (2) și articolului 14 alineatul (1) din Directiva 2001/14.

79. Pe de o parte, Comisia consideră că această a patra prioritate de repartizare încalcă articolul 13 alineatul (2) din directiva menționată întrucât aceasta ar putea conduce, în practică, la situația în care o întreprindere feroviară beneficiază de dreptul de a utiliza o trasă în mod nedeterminat. O astfel de practică ar lipsi de efect util interdicția enunțată la articolul 13 menționat anterior, potrivit căreia trasele nu pot fi acordate pentru o durată mai mare decât perioada aplicabilă a graficului de circulație.

80. Pe de altă parte, Comisia consideră că a patra prioritate de repartizare nu respectă articolul 14 alineatul (1) din Directiva 2001/14, întrucât aceasta ar putea împiedica, în practică, accesul la trase mai atractive pentru operatorii nou-intrați (în general întreprinderi din alte state membre) și ar putea menține avantajele utilizatorilor obișnuiți (în general întreprinderi spaniole), ceea ce ar constitui o discriminare.

81. În contextul celei de a patra priorități de repartizare, Comisia subliniază că articolul 12 din Directiva 2001/14 prevede în mod expres posibilitatea administratorilor infrastructurii de a aplica un tarif de rezervare pentru a rentabiliza la maximum exploatarea sistemului feroviar. Deși nu se opune luării în considerare, printre alte criterii de repartizare, a istoricului de utilizare al operatorilor, Comisia consideră totuși că, pentru ca utilizatorul obișnuit al unei trase orare să nu fie favorizat în mod discriminatoriu în fața operatorilor nou-intrați, trebuie să se țină seama nu numai de istoricul trasei orare vizate de fiecare procedură de repartizare, ci și de istoricul de utilizare al celorlalți operatori pe trase comparabile.

82. Comisia precizează că articolul 22 din Directiva 2001/14 nu este aplicabil decât în cazul unei infrastructuri saturate, deși articolul 11 litera (b) punctul 4 din Decretul FOM/897/2005 este aplicabil nu numai în acest caz, ci și, în mod general, atunci când există o suprapunere a cererilor pentru aceeași trasă orară. În orice caz, niciuna dintre dispozițiile care figurează la articolul 22 menționat anterior nu ar permite statelor membre să adopte un criteriu de repartizare precum cel vizat prin prezentul motiv.

83. Posibilitatea prevăzută la articolul 13 alineatul (2) din Directiva 2001/14 de a încheia acorduri-cadru și invocată de guvernul spaniol ar constitui o excepție de la regula generală, a cărei punere în aplicare ar fi supusă condițiilor prevăzute la articolul 17 din Directiva 2001/14.

84. Guvernul spaniol contestă faptul că a patra prioritate de repartizare ar fi contrară articolului 13 alineatul (2) și articolului 14 alineatul (1) din Directiva 2001/14.

85. Astfel, criteriul vizat la articolul 11 litera (b) punctul 4 din Decretul FOM/897/2005 nu ar fi decât un criteriu printre altele în scopul alocării capacităților în cazul în care acestea nu sunt suficiente sau când există mai multe solicitări pentru aceeași trasă. Potrivit guvernului spaniol, acest criteriu implică o discriminare rațională și justă în măsura în care ar fi rezonabil să se țină seama de istoricul utilizării efective a capacităților operatorilor pentru a optimiza utilizarea rețelei feroviare.

86. În acest context, guvernul spaniol face trimitere la articolul 22 alineatul (4) din Directiva 2001/14, potrivit căruia în cazul unei infrastructuri saturate, criteriile de prioritate țin seama de importanța unui anumit serviciu pentru colectivitate în raport cu un alt serviciu care, în consecință, va fi exclus.

87. Potrivit aceluiași guvern, articolul 13 alineatul (2) din Directiva 2001/14 nu interzice în mod absolut ca o întreprindere să beneficieze pe termen nedeterminat de o trasă orară. Această interpretare ar fi susținută de faptul că dispoziția menționată prevede posibilitatea de a încheia acorduri-cadru referitoare la utilizarea capacităților infrastructurii feroviare în cauză pentru o durată mai mare decât durata corespunzătoare unui grafic de circulație.

88. Guvernul spaniol consideră de asemenea că faptul de a ține seama de trase comparabile cu ocazia luării în considerare a istoricului de utilizare adaugă un element de insecuritate juridică, în măsura în care caracterul comparabil al acestora nu este definit.

89. Acest guvern consideră, în sfârșit, că argumentul Comisiei potrivit căruia articolul 11 litera (b) punctul 4 din Decretul FOM/897/2005 este aplicabil, în mod general, în cazul unei suprapuneri de solicitări, este puțin forțat în măsura în care faptul că există o suprapunere de solicitări pentru aceeași trasă orară ar conduce la saturarea acesteia.

2. Examinarea celui de al cincilea motiv

90. În ceea ce privește mai întâi prima prioritate de repartizare a capacităților de infrastructură, stabilită prin articolul 11 litera (b) punctul 1 din Decretul FOM/897/2005, trebuie arătat că articolul 14 alineatul (1) din Directiva 2001/14 prevede în mod expres că trebuie să fie elaborate norme specifice de repartizare a capacităților de către statele membre, care pot de asemenea să creeze un cadru de repartizare a capacităților de infrastructură cu respectarea independenței administrării prevăzute la articolul 4 din Directiva 91/440.

91. Este adevărat că, potrivit considerentelor (18) și (20) ale Directivei 2001/14, aceasta impune ca administratorul infrastructurii să aibă un anumit grad de flexibilitate în scopul alocării infrastructurii. În schimb, cuprinsul directivei menționate nu permite să se concluzioneze că normele specifice de repartizare a capacităților pot introduce un element discreționar de apreciere politică în scopul alocării infrastructurii. Astfel, competența de a acorda prioritate anumitor servicii aparține administratorului infrastructurii, care nu o poate exercita decât în condițiile stricte enumerate la articolul 22, privind saturarea infrastructurii, și la articolul 24, privind infrastructura specializată, din Directiva 2001/14.

92. În cazul Regatului Spaniei, competența discreționară recunoscută ministerului nu numai în cazul unor circumstanțe excepționale, ci și cu titlu general, pare, cu atât mai mult, a fi în conflict cu Directiva 2001/14, întrucât ministerul este cel care îndeplinește rolul de organism de control în sensul articolului 30 alineatul (3) din Directiva 2001/14.

93. În ceea ce privește a patra prioritate de repartizare, stabilită prin articolul 11 litera (b) punctul 4 din Decretul FOM/897/2005, trebuie să se arate că, potrivit articolului 13 alineatul (2) primul paragraf din Directiva 2001/14, durata maximă de utilizare a capacităților determinate ale infrastructurii sub formă de trasă corespunde unui grafic de circulație. Potrivit celui de al doilea paragraf al respectivului alineat, o întreprindere feroviară poate utiliza, în temeiul unui acord-cadru și conform articolului 17 din Directiva 2001/14, capacitățile de infrastructură pentru o durată mai mare decât cea corespunzătoare unui grafic de circulație.

94. În această privință, legislația spaniolă în cauză, și anume articolul 11 litera (b) punctul 4 din Decretul FOM/897/2005, nu condiționează de existența unui acord-cadru luarea în considerare a alocării și utilizarea efectivă de către solicitantul graficelor de circulație anterioare traselor orare a căror utilizare este solicitată, după cum impune Directiva 2001/14. Din acest motiv reglementarea spaniolă în cauză nu se încadrează în excepția prevăzută la articolul 13 alineatul (2) al doilea paragraf al Directivei 2001/14, care autorizează acordarea dreptului de a utiliza capacități determinate ale infrastructurii sub formă de trasă pentru o perioadă mai lungă decât a unui grafic de circulație.

95. În ceea ce privește natura discriminatorie a celei de a patra priorități denunțate de Comisie, observăm că guvernul spaniol recunoaște el însuși că această prioritate implică o discriminare între utilizatorii obișnuiți și operatorii nou-intrați. Or, o asemenea discriminare este, în opinia noastră, vădit contrară obiectivului principal al legislației feroviare a Uniunii, și anume asigurarea unui acces nediscriminatoriu la infrastructură. Acest obiectiv favorizează deschiderea serviciilor feroviare furnizate de operatorii istorici pentru concurența exercitată de către operatorii nou-intrați.

96. Guvernul spaniol justifică caracterul discriminatoriu al criteriului utilizării efective a rețelei, ca și criteriu pentru repartizarea capacităților de infrastructură, prin obiectivul de a garanta o utilizare mai eficientă a rețelei feroviare. Această justificare nu poate fi reținută. Faptul de a favoriza operatorul obișnuit nu conduce în mod automat la o utilizare eficientă a rețelei.

97. Adăugăm că Directiva 2001/14 conține dispoziții particulare care urmăresc să încurajeze utilizarea eficientă a capacităților de infrastructură. Acest obiectiv de încurajare este vizat în special la articolul 12, privind tarifele de rezervare a capacităților, la articolul 23 alineatul (2), privind necesitatea menținerii capacității de rezervă pentru a putea răspunde rapid solicitărilor ad-hoc de capacitate

previzibile, și la articolul 27, privind utilizarea traselor, din Directiva 2001/14. Or, faptul de a favoriza operatorul istoric nu figurează printre măsurile prevăzute de directiva menționată care urmăresc să promoveze utilizarea eficientă a rețelei. Rezultă că un astfel de criteriu nu este compatibil cu cerințele Directivei 2001/14 și în special cu articolul 13 alineatul (2) din aceasta.

98. Concluzionăm de aici că cel de al cincilea motiv al Comisiei trebuie să fie primit.

V – Cu privire la cheltuielile de judecată

99. În temeiul articolului 69 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată.

100. Întrucât Comisia a solicitat obligarea Regatului Spaniei la plata cheltuielilor de judecată, este necesar să se admită această cerere în cazul în care, după cum propunem, acțiunea în constatarea neîndeplinirii obligațiilor este admisă în totalitate.

101. Conform articolului 69 alineatul (4) primul paragraf din Regulamentul de procedură, Republica Franceză și Republica Cehă, care au solicitat autorizarea de a interveni în prezentul litigiu, suportă propriile cheltuieli de judecată.

VI – Concluzie

102. În lumina considerațiilor care precedă, propunem Curții să se pronunțe după cum urmează:

- 1) Regatul Spaniei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul Directivei 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007, în ceea ce privește
 - articolul 4 alineatul (1), prin prevederea calculării tarifelor pentru utilizarea infrastructurii prin decret ministerial;
 - articolul 11, întrucât nu a adoptat măsurile necesare în scopul stabilirii unui sistem de creștere a performanței;
 - articolul 13 alineatul (2), întrucât a acordat o marjă discreționară excesivă ministrului în cauză în scopul stabilirii normelor specifice de repartizare a capacităților, și
 - articolul 14 alineatul (1), întrucât a prevăzut că alocarea și utilizarea efectivă de către solicitantul de grafice de circulație anterioare este luată în considerare în repartizarea capacităților de infrastructură feroviară.
- 2) Obligă Regatul Spaniei la plata cheltuielilor de judecată.
- 3) Republica Franceză și Republica Cehă suportă propriile cheltuieli de judecată.