HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)

11 iulie 2013 *

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru — Transport — Directiva 91/440/CEE — Dezvoltarea căilor ferate comunitare — Directiva 2001/14/CE — Alocarea capacităților infrastructurii feroviare — Articolul 6 alineatul (3) și anexa II la Directiva 91/440 — Articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14 — Administratorul infrastructurii — Participare la stabilirea graficului de circulație — Administrarea traficului — Articolul 6 alineatele (2)-(5) din Directiva 2001/14 — Absența măsurilor destinate să stimuleze administratorul infrastructurii să reducă costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul tarifelor de acces — Articolul 7 alineatul (3) și articolul 8 alineatul (1) din Directiva 2001/14 — Cost direct imputabil exploatării serviciului — Articolul 11 din Directiva 2001/14 — Sistem de îmbunătățire a performanțelor”

În cauza C-627/10,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 258 TFUE, introdusă la 29 decembrie 2010,

Comisia Europeană, reprezentată de H. Støvlbæk, de D. Kukovec și de M. Žebre, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

reclamantă,

împotriva

Republicii Slovenia, reprezentată de N. Pintar Gosenca, de A. Vran și de J. Kampoš, în calitate de agenți,

pârâtă,

susținută de:

Republica Cehă, reprezentată de M. Smolek și de T. Müller, în calitate de agenți,

Regatul Spaniei, reprezentat de S. Centeno Huerta, în calitate de agent,

intervenientе,

CURTEA (Camera întâi),

compusă din domnul A. Tizzano, președinte de cameră, domnii A. Borg Barthet (raportor), E. Levits și J.-J. Kasel și doamna M. Berger, judecători,

avocat general: domnul N. Jääskinen,

* Limba de procedură: slovena.

grefier: doamna A. Impellizzeri, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 20 septembrie 2012,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 13 decembrie 2012,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin cererea introductivă, Comisia Europeană solicită Curții să constate că, prin neadoptarea măsurilor necesare pentru a se conforma:

— articolului 6 alineatul (3) și anexei II la Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (JO L 237, p. 25, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 86), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 (JO L 164, p. 164, Ediție specială, 07/vol. 14, p. 86, denumită în continuare „Directiva 91/440”), precum și articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea infrastructurii feroviare (JO L 75, p. 29, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 66), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 (JO L 164, p. 44, Ediție specială, 07/vol. 14, p. 62, denumită în continuare „Directiva 2001/14”),

— articolului 6 alineatele (2)-(5), articolului 7 alineatul (3), articolului 8 alineatul (1), precum și articolului 11 din Directiva 2001/14 și

— articolului 30 alineatul (1) din Directiva 2001/14,

Republica Slovenia nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul acestor dispoziții.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Directiva 91/440

2 Potrivit articolului 6 alineatul (3) din Directiva 91/440:

„Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a asigura că funcțiile care determină accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură enumerate în anexa II sunt încredințate unor organisme sau firme care nu sunt furnizoare de servicii de transport feroviar. Indiferent de structurile organizatorice, trebuie arătat că acest obiectiv a fost realizat.

Cu toate acestea, statele membre pot încredința întreprinderilor feroviare sau oricărui alt organism sarcina de a colecta sumele reprezentând tarifele și responsabilitatea de administrare a infrastructurii feroviare, cum ar fi investițiile, întreținerea și finanțarea.”

3 Anexa II la directiva menționată stabilește după cum urmează lista funcțiilor esențiale prevăzute la articolul 6 alineatul (3):

— „pregătirea și luarea deciziilor în legătură cu autorizarea întreprinderilor feroviare, inclusiv acordarea autorizațiilor individuale;

— luarea deciziilor în legătură cu repartizarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității traselor, precum și repartizarea efectivă a traselor individuale,

— luarea deciziilor cu privire la tarifarea infrastructurii;

— supravegherea îndeplinirii obligațiilor de serviciu public cerute în furnizarea anumitor servicii."

Directiva 2001/14

4 Articolul 6 alineatele (2)-(5) din Directiva 2001/14 prevedea:

„(2) Administratorii infrastructurii sunt stimulați, respectându-se cerințele în materie de siguranță și prin menținerea și îmbunătățirea calității serviciului de infrastructură, să reducă costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul tarifelor de acces.

(3) Statele membre se asigură că dispoziția de la alineatul (2) se aplică fie în cadrul unui contract încheiat între autoritatea competentă și administratorul infrastructurii pe o perioadă de cel puțin trei ani care să prevadă finanțare de la stat, fie prin stabilirea unor măsuri de reglementare corespunzătoare, care să prevadă competențele necesare.

(4) În situația în care a fost încheiat un contract, termenii contractului și structura plăților destinate asigurării fondurilor administratorului infrastructurii sunt convenite în avans și acoperă întreaga durată a contractului.

(5) Trebuie elaborată o metodă de imputare a costurilor. Statele membre pot cere aprobarea prealabilă. Această metodă trebuie actualizată periodic în funcție de cele mai bune uzanțe internaționale."

5 Potrivit articolului 7 alineatul (3) din directiva menționată:

„Fără să aducă atingere dispozițiilor de la alineatele (4) sau (5) sau de la articolul 8, tarifele pentru setul minim de prestații și accesul pe rețea la serviciile infrastructurii sunt stabilite la costul direct imputabil exploatării serviciilor de transport feroviar."

6 Articolul 8 alineatul (1) din Directiva 2001/14 prevedea:

„Pentru recuperarea în totalitate a costurilor suportate de către administratorul infrastructurii, dacă piața permite, un stat membru poate majora prețurile pe baza unor principii eficiente, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată în special competitivitatea optimă a transportului feroviar internațional de marfă. Sistemul de tarifare respectă sporurile de productivitate realizate de întreprinderile feroviare.

Totuși, nivelul tarifelor nu trebuie să excludă utilizarea infrastructurii de către segmentele de piață care pot plăti cel puțin costul suportat direct ca urmare a exploatării serviciilor de transport feroviar, plus un indice de rentabilitate dacă piața se pretează la aceasta."

7 Articolul 11 alineatul (1) din directiva menționată avea următorul conținut:

„Sistemele de tarifare 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.”

8 Articolul 14 alineatele (1) și (2) din aceeași directivă prevedea:

„(1) Statele membre pot stabili un cadru de alocare a capacităților de infrastructură respectând independența administrării prevăzută la articolul 4 din Directiva 91/440/CEE. 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.

(2) În situația în care administratorul infrastructurii nu este independent pe plan juridic, organizatoric sau decizional de orice întreprindere feroviară, funcțiile prevăzute la alineatul (1) și descrise în prezentul capitol sunt îndeplinite de către un organism de alocare independent pe plan juridic, organizatoric sau decizional de orice întreprindere feroviară.”

Dreptul sloven

Legea privind transportul feroviar

9 Legea privind transportul feroviar (zakon o železniškem prometu) din 26 aprilie 2007 (Uradni List RS, nr. 44/2007), în versiunea sa aplicabilă prezentului litigiu (Uradni List RS, nr. 58/2009, denumită în continuare „Legea privind transportul feroviar”), prevede la articolul 21:

„(1) În vederea îndeplinirii sarcinilor vizate de prezentul articol, guvernul creează o agenție publică pentru transportul feroviar [denumită în continuare «agenția feroviară»].

[...]

(3) Agenția [feroviară] îndeplinește sarcinile menționate astfel încât să garanteze un acces nediscriminatoriu la infrastructura feroviară, inclusiv:

— repartizarea traselor;

[...]

— adoptarea unui grafic de circulație pentru rețea.”

10 Potrivit articolului 11 din legea menționată:

„(1) Întreținerea infrastructurii feroviare publice și administrarea transportului feroviar pe această infrastructură constituie obligații de serviciu public.

(2) Administratorul își îndeplinește obligațiile de serviciu public menționate la alineatul anterior în conformitate cu contractul de serviciu public.

[...]

(4) Reglementarea transportului feroviar pe infrastructura feroviară publică cuprinde în principal:

— reglementarea circulației trenurilor;

— întocmirea și aplicarea graficului de circulație;

– [...]”

Regulamentul din 10 aprilie 2008

11 Regulamentul privind repartizarea traselor și tarifele pentru utilizarea infrastructurii feroviare publice (uredba o dodeljevanju vlakovnih poti in uporabnini na javni železniški infrastrukturi) din 10 aprilie 2008 (Uradni List RS, nr. 38/08, denumit în continuare „Regulamentul din 10 aprilie 2008”) prevede la articolul 9:

„(1) Agenția [feroviară], administratorul și solicitantul respectă, în cadrul procedurii de construire și de repartizare a traselor, termenele și principiile următoare:

[...]

— administratorul întocmește un proiect de grafic de circulație nou și grafice noi ale trenurilor cu cel puțin cinci luni anterior aplicării noului grafic de circulație și le transmite agenției [feroviare];

— cu ocazia întocmirii proiectului respectiv, administratorul consultă părțile interesate și pe toți cei care doresc să formuleze comentarii cu privire la incidența pe care graficul de circulație ar putea să o aibă asupra aptitudinii lor de a furniza servicii feroviare în perioada de valabilitate a graficului de circulație;

— agenția [feroviară] transmite proiectul de grafic de circulație nou solicitanților care au cerut atribuirea unei trase și celorlalte părți interesate care doresc să formuleze comentarii cu privire la incidența pe care graficul de circulație ar putea să o aibă asupra aptitudinii lor de a furniza servicii feroviare în perioada de valabilitate a graficului de circulație și le acordă un termen de cel puțin o lună pentru a-i comunica eventualele lor comentarii.”

12 Articolul 20 alineatele (2) și (5) din Regulamentul din 10 aprilie 2008 prevede:

„(2) Administratorul este stimulat, respectându-se cerințele în materie de siguranță și menținând și îmbunătățind calitatea serviciului de infrastructură, să reducă costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul tarifelor de acces. În acest sens, contractul de trei ani încheiat între agenția [feroviară] și administrator prevede că o parte din excedentul care rezultă din alte activități comerciale ale administratorului în sensul alineatului anterior nu este luată în considerare la calcularea tarifelor, ci este lăsată administratorului ca măsură de stimulare.

[...]

(5)

Metoda de calculare a tarifelor ține seama și de toate datele referitoare la sistemul de tarifare, precum și de informații suficiente privind prețurile serviciilor prevăzute la articolele 23 și 24, în cazul în care acestea nu sunt propuse decât de un singur furnizor. Metoda ține seama nu numai de informațiile privind sistemul de tarifare în vigoare, ci și de indicațiile referitoare la modificările probabile ale

tarifelor pentru următorii trei ani. De asemenea, aceasta ține seama de măsurile prin care se urmărește stimularea întreprinderilor feroviare și a administratorului să reducă perturbările și să îmbunătățească exploatarea infrastructurii.

Poate fi vorba despre sancțiuni pentru acțiunile care perturbă exploatarea rețelei, de compensații pentru întreprinderile feroviare care au avut de suferit din cauza perturbărilor și de prime care recompensează depășirea performanțelor."

13 Potrivit articolului 21 din același regulament:

„(1) Agenția [feroviară] respectă criteriile prevăzute de lege pentru stabilirea cuantumului tarifelor.

(2) Pentru a evalua criteriile prevăzute la alineatul anterior, agenția [feroviară] respectă costurile de exploatare a tipului de tren determinat, care sunt atestate în special de costurile de întreținere a căilor ferate, de infrastructurile legate de circulația trenului și de administrarea transportului feroviar.

(3) Agenția [feroviară] se asigură că toate întreprinderile feroviare care efectuează prestări de servicii de natură echivalentă pe o parte similară a pieței sunt supuse unor tarife echivalente în mod obiectiv și nediscriminatorii."

Procedura precontencioasă

14 La 10 mai 2007, Comisia a adresat Republicii Slovenia un chestionar pentru a se asigura că acest stat membru a transpus în mod corect în ordinea sa juridică internă Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 91/440 (JO L 75, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 38), Directiva 2001/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare (JO L 75, p. 26, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 63) și Directiva 2001/14 (denumite în continuare, împreună, „primul pachet feroviar"). Autoritățile slovene au răspuns la acest chestionar printr-o scrisoare din 11 iulie 2007.

15 La 21 noiembrie 2007, Comisia a solicitat lămuriri suplimentare Republicii Slovenia, care a răspuns printr-o scrisoare din 16 ianuarie 2008.

16 La 26 iunie 2008, pe baza informațiilor comunicate de Republica Slovenia, Comisia a pus acest stat membru în întârziere cu privire la conformarea cu dispozițiile directivelor din cadrul primului pachet feroviar. Principalele neregularități evidențiate priveau lipsa de independență a administratorului infrastructurii, tarifarea accesului la infrastructura feroviară și organismul de control feroviar.

17 La 22 august 2008, Republica Slovenia a răspuns la scrisoarea de punere în întârziere a Comisiei. Ulterior, acest stat membru a transmis Comisiei informații complementare prin scrisorile din 16 martie și din 8 iulie 2009.

18 La 9 octombrie 2009, Comisia a adresat Republicii Slovenia un aviz motivat în care, pe de o parte, îi reproșa acesteia din urmă că nu a transpus în ordinea sa juridică internă directivele din primul pachet feroviar și, pe de altă parte, invita acest stat membru să ia măsurile necesare pentru a se conforma respectivului aviz motivat în termen de două luni de la primirea lui.

19 Printr-o scrisoare din 8 decembrie 2009, Republica Slovenia a arătat că a luat cunoștință de încălcările care îi erau reproșate în avizul motivat și și-a exprimat totodată voința de a le remedia.

20 În răspunsul său la avizul motivat, datat 8 martie 2010, Republica Slovenia a reiterat, sub toate aspectele, considerațiile pe care le expusese în scrisoarea sa din 8 decembrie 2009, precizând că actele cu putere de lege și normele administrative destinate să remedieze încălcările reproșate vor fi adoptate în curând.

21 În aceste condiții, Comisia a introdus prezenta acțiune.

Procedura în fața Curții

22 Prin Ordonanța președintelui Curții din 14 iunie 2011, au fost admise cererile de intervenție în susținerea concluziilor Republicii Slovenia formulate de Republica Cehă și de Regatul Spaniei.

23 Prin act depus la grefa Curții la 1 februarie 2012, Comisia a informat Curtea că, în urma unei scrisori din 10 februarie 2011 prin care Republica Slovenia îi comunicase măsura care transpunea, în ordinea juridică internă a acesteia din urmă, obligațiile care îi incumbau în temeiul articolului 30 alineatul (1) din Directiva 2001/14, se desista de motivul acțiunii întemeiat pe o încălcare a acestei dispoziții.

Cu privire la acțiune

Cu privire la primul motiv, privind independența entității care exercită funcțiile esențiale enumerate în anexa II la Directiva 91/440

Argumentele părților

24 Comisia susține Republica Slovenia nu și-a îndeplinit obligațiile care îi incumbă în temeiul articolului 6 alineatul (3) și al anexei II la Directiva 91/440, precum și al articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14, în măsura în care administratorul infrastructurii, care furnizează el însuși servicii de transport feroviar, pe de o parte, contribuie la stabilirea graficului de circulație și, pe de altă parte, are sarcina de a reglementa circulația trenurilor. În aceste condiții, gestionarul respectiv ar participa la funcția de adoptare a deciziilor privind repartizarea traselor sau a capacităților de infrastructură.

25 Comisia susține în această privință că, deși articolul 21 din Legea privind transportul feroviar atribuie sarcinile privind repartizarea traselor agenției pentru transport feroviar, administratorul infrastructurii, respectiv Căile Ferate Slovene, participă la adoptarea deciziilor privind repartizarea traselor sau repartizarea capacităților de infrastructură în măsura în care, potrivit articolului 11 alineatul (4) din această lege, stabilirea și aplicarea graficului de circulație țin de competența sa.

26 În plus, arată Comisia, Căile Ferate Slovene continuă să participe la întocmirea graficului de circulație, dat fiind că articolul 9 din Regulamentul din 10 aprilie 2008 prevede că administratorul infrastructurii întocmește un proiect de grafic de circulație nou și consultă părțile interesate în privința acestuia înainte de a-l transmite agenției feroviare, care trimite proiectul de grafic de circulație nou solicitanților și adoptă apoi decizia sa definitivă de repartizare.

27 Pe de altă parte, Comisia susține că administratorul infrastructurii este însărcinat și cu reglementarea circulației trenurilor, în măsura în care articolul 11 alineatul (4) din Legea privind transportul feroviar prevede că administrarea circulației trenurilor ține de reglementarea transportului feroviar pe infrastructura feroviară publică.

28 Republica Slovenia susține că afirmațiile Comisiei sunt neîntemeiate. Ea subliniază în special că articolul 3 din Legea privind modificarea Legii privind transportul feroviar (Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o železniškem prometu) din 16 decembrie 2010 (Uradni List RS, nr. 06/2010)

(denumită în continuare „Legea din 16 decembrie 2010”) a retras orice competență administratorului infrastructurii pentru întocmirea graficelor de circulație ale rețelei și că această competență a fost transferată în întregime agenției pentru transportul feroviar.

29 Pe de altă parte, Republica Slovenia susține că administrarea circulației trenurilor nu figurează printre „funcțiile esențiale” enumerate în anexa II la Directiva 91/440. Acest stat membru subliniază că graficele sunt stabilite de agenția feroviară, administratorul infrastructurii neavând acces, în calitate de administrator al traficului, decât la controlul efectiv al itinerarului, și că, astfel, el nu ar obține decât datele pe care le pot obține și celelalte întreprinderi feroviare prin consultarea graficelor de circulație ale rețelei.

Aprecierea Curții

30 Prin primul aspect al primului său motiv, Comisia susține că Republica Slovenia nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 6 alineatul (3) din Directiva 91/440 coroborat cu anexa II la aceasta și al articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14, în măsura în care administratorul infrastructurii, care furnizează și servicii de transport feroviar, participă la întocmirea graficului de circulație și, în consecință, la funcția de repartizare a traselor sau a capacităților de infrastructură.

31 În această privință, trebuie constatat în primul rând că Legea din 16 decembrie 2010, prin care Republica Slovenia susține că a retras orice competență administratorului infrastructurii în ceea ce privește întocmirea graficelor de rețea și a transferat în totalitate această competență agenției feroviare, a fost adoptată după termenul pe care Comisia îl stabilise în privința acestui stat membru, în avizul său motivat din 9 octombrie 2009, pentru a lua măsurile necesare pentru a se conforma acestuia.

32 Or, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, existența unei neîndepliniri a obligațiilor trebuie apreciată în funcție de situația statului membru astfel cum se prezenta aceasta la momentul expirării termenului stabilit în avizul motivat, iar schimbările intervenite ulterior nu pot fi luate în considerare de către Curte (a se vedea printre altele Hotărârea din 5 mai 2011, Comisia/Germania, C-206/10, Rep., p. I-3573, punctul 25 și jurisprudența citată).

33 În consecință, Legea din 16 decembrie 2010 nu poate fi luată în considerare în cadrul examinării de către Curte a temeiniciei prezentei acțiuni în neîndeplinirea obligațiilor.

34 În continuare, trebuie amintit că Directiva 91/440 a inițiat liberalizarea transportului feroviar, vizând asigurarea unui acces echitabil și nediscriminatoriu al întreprinderilor feroviare la infrastructură. Pentru a garanta un astfel de acces, articolul 6 alineatul (3) primul paragraf din această directivă a stabilit principiul independenței organului căruia i se încredințează funcțiile esențiale, care sunt enumerate în anexa II la această directivă (Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Ungaria, C-473/10, punctul 44).

35 În temeiul acestei anexe II, sunt în special considerate drept funcții esențiale în sensul articolului 6 alineatul (3) luarea deciziilor în legătură cu repartizarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității. În consecință, o întreprindere feroviară nu poate avea atribuții privind definirea sau evaluarea disponibilității în scopul adoptării de decizii privind repartizarea traselor.

36 În speță, articolul 9 din Regulamentul din 10 aprilie 2008 atribuie competența întocmirii proiectului de grafic de circulație nou și a unor grafice noi ale trenurilor administratorului infrastructurii, cu alte cuvinte Căilor Ferate Slovene. În plus, rezultă din această dispoziție că, cu ocazia întocmirii proiectului menționat, administratorul infrastructurii este însărcinat să desfășoare consultări cu părțile interesate și

cu toți cei care doresc să formuleze comentarii cu privire la impactul pe care l-ar putea avea graficul de circulație asupra capacității lor de a furniza servicii feroviare în perioada de validitate a graficului de circulație.

37 Desigur, Căile Ferate Slovene acționează sub controlul agenției feroviare, care este singura competentă să adopte graficul de circulație și atribuirea traselor individuale. Totuși, având în vedere modul de redactare a anexei II la Directiva 91/440, care include în mod expres „definirea și evaluarea disponibilității" printre funcțiile esențiale, nu se pot încredința unei întreprinderi feroviare toate lucrările preparatorii în vederea adoptării unor decizii care țin de funcțiile esențiale.

38 În sfârșit, rezultă din articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14 că, în situația în care administratorul infrastructurii nu este independent de o întreprindere feroviară, situație care se regăsește în Slovenia, funcția de repartizare a capacităților de infrastructură trebuie asumată de un organism de alocare independent pe plan juridic, organizatoric și decizional față de întreprinderile feroviare.

39 Or, astfel cum susține în mod corect Comisia, Căile Ferate Slovene continuă să participe la întocmirea graficului de circulație și, în consecință, la funcția de atribuire a traselor sau la repartizarea capacităților de infrastructură.

40 Rezultă din considerațiile care precedă că primul aspect al primului motiv al Comisiei trebuie considerat întemeiat.

41 Prin cel de al doilea aspect al primului său motiv, Comisia reproșează Republicii Slovenia că nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 6 alineatul (3) din Directiva 91/440 coroborat cu anexa II la aceasta și al articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14, în măsura în care administratorul infrastructurii are sarcina de a reglementa circulația trenurilor în aplicarea articolului 11 alineatul (4) din Legea privind transportul feroviar.

42 În memoriul său în replică, Comisia a arătat în plus că, în cazul unei perturbări a traficului, administratorul infrastructurii are sarcina de a proceda la o nouă alocare a traselor. În această privință, Comisia s-a referit la programul rețelei Republicii Slovenia din 2011, potrivit căruia, „[l]a nevoie sau atunci când infrastructurile sunt provizoriu scoase din uz, administratorul poate refuza în mod provizoriu aplicarea traselor atribuite atât timp cât este necesar pentru restabilirea sistemului". Același program prevede în plus că, „[î]n cazul unor circumstanțe excepționale care determină un decalaj în raport cu trasele atribuite, administratorul are dreptul, în cadrul consultării prealabile cu transportatorul, să adapteze trasele astfel încât să garanteze cât mai eficient posibil comunicările determinate inițial".

43 În această privință, trebuie în primul rând amintit că administrarea traficului nu poate fi considerată o funcție esențială care trebuie încredințată unui organism independent (Hotărârea Comisia/Ungaria, citată anterior, punctul 55). Or, astfel cum rezultă din articolul 6 alineatul (3) al doilea paragraf din Directiva 91/440, responsabilitatea de administrare a infrastructurii, cu excepția funcțiilor esențiale, poate fi încredințată întreprinderilor feroviare. Administrarea traficului poate să fie, prin urmare, atribuită unui administrator al infrastructurii care este și o întreprindere feroviară, cum este cazul în Slovenia.

44 În al doilea rând, în ce privește argumentația Comisiei potrivit căreia, în Slovenia, administratorul infrastructurii are sarcina de a realiza noua alocare a traselor în caz de perturbare a traficului, trebuie amintit că o parte nu poate, în cursul procedurii, să modifice însuși obiectul litigiului și că temeinicia acțiunii trebuie examinată numai din perspectiva concluziilor cuprinse în cererea de sesizare a instanței (Hotărârea din 11 noiembrie 2010, Comisia/Portugalia, C-543/08, Rep., p. I-11241, punctul 20 și jurisprudența citată).

45 Trebuie de asemenea amintit că, în temeiul articolului 21 primul paragraf din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene și al articolului 120 litera (c) din Regulamentul de procedură al acesteia din urmă, Comisia are obligația să indice, în cadrul oricărei cereri introductive formulate în temeiul articolului 258 TFUE, obiecțiile precise cu privire la care se solicită Curții să se pronunțe (Hotărârea din 30 septembrie 2010, Comisia/Belgia, C-132/09, Rep., p. I-8695, punctul 36 și jurisprudența citată).

46 Aceste concluzii trebuie să fie formulate într-un mod neechivoc, astfel încât să se evite ca Curtea să se pronunțe *ultra petita* sau să omită să se pronunțe asupra unui motiv (Hotărârea Comisia/Belgia, citată anterior, punctul 37 și jurisprudența citată).

47 În speță, trebuie arătat că, în cererea sa introductivă, Comisia susținea că administrarea circulației trenurilor trebuie încredințată unei entități care nu este ea însăși furnizor de servicii de transport feroviar, fără a se referi însă, astfel cum a făcut-o în replica sa, la noua alocare a traselor în cazul perturbării traficului.

48 În consecință este necesar să se considere că Comisia a extins obiectul cererii introductive menționate, în măsura în care vizează noua alocare a traselor în cazul perturbării traficului.

49 În măsura în care se întemeiază pe acest raționament, al doilea aspect al primului motiv invocat de Comisie trebuie deci înlăturat ca inadmisibil.

50 Având în vedere considerațiile care precedă, este necesar, pe de o parte, să se considere fondat primul aspect al primului motiv al Comisiei și, pe de altă parte, să se declare al doilea aspect al acestui motiv în parte nefondat și în parte inadmisibil.

Cu privire la al doilea și al treilea motiv, întemeiate pe lipsa unor măsuri de stimulare a administratorului în vederea reducerii costurilor de furnizare a infrastructurii și a nivelului tarifelor de acces, precum și, respectiv, pe absența unui sistem de îmbunătățire a performanțelor

Argumentele părților

51 Comisia susține, pe de o parte, că, prin faptul că nu a prevăzut un mecanism destinat să încurajeze administratorul să reducă costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul tarifelor de acces, Republica Slovenia nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 6 alineatele (2)-(5) din Directiva 2001/14.

52 Pe de altă parte, ea susține că, prin neadoptarea unui sistem de îmbunătățire a performanțelor prin care întreprinderile feroviare și gestionarul infrastructurii să fie încurajați să reducă perturbările și să îmbunătățească exploatarea infrastructurii, acest stat membru nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 11 din Directiva 2001/14/CE.

53 Republica Slovenia arată, în ce privește motivul referitor la articolul 6 alineatele (2)-(5) din Directiva 2001/14, că articolul 10 din Legea din 16 decembrie 2010 prevede că administratorul infrastructurii este încurajat prin măsuri de stimulare, cu respectarea cerințelor în materie de securitate, de menținere și de ameliorare a calității serviciilor de infrastructură, să reducă costurile de garantare a infrastructurii, precum și nivelul tarifelor.

54 Acest stat membru adaugă că restructurarea Căilor Ferate Slovene, care a transformat această societate în trei filiale având ca obiect transportul de pasageri, transportul de mărfuri și, respectiv, executarea funcțiilor de administrator al infrastructurii, va permite administratorul infrastructurii feroviare să dispună de o autonomie comercială în mod semnificativ mai importantă, astfel încât condițiile cerute pentru asigurarea eficacității sistemului de stimulare să fie îndeplinite.

55 În ceea ce privește motivul întemeiat pe o transpunere necorespunzătoare a articolului 11 din Directiva 2001/14, Republica Slovenia arată că Legea din 16 decembrie 2010 a inserat la articolul 15d din Legea privind transportul feroviar două noi alineate care oferă un temei juridic pentru adoptarea unei norme administrative care va permite stabilirea sistemul ulterior de îmbunătățire a performanțelor.

Aprecierea Curții

56 Trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, astfel cum a fost amintită la punctul 32 din prezenta hotărâre, existența unei neîndepliniri a obligațiilor trebuie apreciată în funcție de situația statului membru la momentul expirării termenului stabilit în avizul motivat, iar modificările intervenite ulterior nu pot fi luate în considerare de către Curte.

57 Or, în speță, se impune a constata că argumentele invocate de Republica Slovenia sunt întemeiate numai pe modificări aduse legislației naționale ulterior termenului stabilit de Comisie în avizul motivat adresat acestui stat membru la 9 octombrie 2009.

58 În aceste condiții, este necesar să se considere că al doilea și al treilea motiv invocate de Comisie în susținerea acțiunii sale sunt fondate.

Cu privire la al patrulea motiv, referitor la calculul tarifului pentru accesul minim la infrastructura feroviară

Argumentele părților

59 Comisia susține că, neprevăzând o metodă de calcul al tarifelor percepute pentru setul minim de prestații și accesul pe rețea la serviciile infrastructurii care să fie întemeiată pe costul direct imputabil exploatării serviciilor de transport feroviar, Republica Slovenia nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 7 alineatul (3) din Directiva 2001/14/CE.

60 Comisia reproșează în plus Republicii Slovenia că nu a adoptat reguli pe baza cărora ar fi posibil să se verifice că fiecare segment al pieței se pretează efectiv la majorări în scopul recuperării în totalitate a costurilor suportate de administrator, încălcând astfel obligațiile care îi revin în temeiul articolului 8 alineatul (1) din directiva menționată.

61 Republica Slovenia susține că Legea din 16 decembrie 2010 a inserat la articolul 15d alineatul (3) din Legea privind transportul feroviar o dispoziție în temeiul căreia nivelul tarifului perceput pentru setul minim de prestații și pentru accesul pe rețea la infrastructurile de servicii este stabilit la costurile direct imputabile exploatării serviciilor de transport feroviar.

62 Acest stat membru adaugă că, în aplicarea Regulamentului privind repartizarea traselor și a tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare publice (uredba o dodeljevanju vlakovnih poti in uporabnini na javni železniški infrastrukturi) din 24 decembrie 2009 (Uradni List RS, nr. 113/09), nivelul tarifelor este stabilit pe baza costurilor de exploatare a tipului de tren determinat, care sunt atestate în special de costurile de întreținere a căilor ferate, precum și de cele referitoare la circulația trenurilor și la administrarea traficului.

63 În sfârșit, Republica Slovenia susține că regulamentul menționat este în curs de modificare și că este prevăzută inserarea unei dispoziții privind modalitatea în care ar trebui să se verifice dacă un segment al pieței se pretează efectiv la majorări în scopul recuperării în totalitate a costurilor suportate de administratorul infrastructurii.

Aprecierea Curții

64 În conformitate cu jurisprudența constantă a Curții, astfel cum a fost amintită la punctul 32 din prezenta hotărâre, existența unei neîndepliniri a obligațiilor trebuie să fie apreciată în funcție de situația statului membru la momentul expirării termenului stabilit în avizul motivat, iar modificările intervenite ulterior nu pot fi luate în considerare de către Curte.

65 În speță, Republica Slovenia invocă în susținerea argumentației sale modificări ale actelor cu putere de lege și ale normelor administrative intervenite după expirarea termenului stabilit în avizul motivat adresat de Comisie acestui stat membru la 9 octombrie 2009 și, în consecință, o astfel de argumentație nu poate fi primită.

66 De altfel, trebuie amintit că, în conformitate cu prevederile articolului 7 alineatul (3) din Directiva 2001/14, tarifele pentru setul minim de prestații și accesul pe rețea la serviciile infrastructurii trebuie să fie egale cu costul direct imputabil exploatării serviciilor de transport feroviar, fără să se aducă atingere dispozițiilor de la alineatele (4) sau (5) ale aceluiași articol sau de la articolul 8 din această directivă.

67 În această privință, articolul 21 alineatul (2) din Regulamentul din 10 aprilie 2008, în măsura în care prevede că nivelul tarifelor este calculat pe baza costurilor imputabile exploatării serviciului feroviar, trebuie considerat ca răspunzând cerințelor de la articolul 7 alineatul (3) din Directiva 2001/14.

68 Totuși, nu se contestă faptul că articolul 15 din Legea privind transportul feroviar prevedea, anterior intrării în vigoare a Legii din 16 decembrie 2010, că calculul tarifului de acces la infrastructură trebuie să țină seama de „tariful infrastructurii de transporturi în alte subsisteme, în special în transportul rutier”. Or, un astfel de criteriu nu are în mod vădit niciun raport direct cu exploatarea serviciului feroviar.

69 În consecință, trebuie să se considere ca fiind fondat primul aspect al celui de al patrulea motiv al Comisiei, întemeiat pe o încălcare a articolului 7 alineatul (3) din Directiva 2001/14.

70 În ceea ce privește, în sfârșit, al doilea aspect al celui de al patrulea motiv, întemeiat pe o încălcare a articolului 8 alineatul (1) din Directiva 2001/14, trebuie amintit că această dispoziție prevede că, dacă piața permite, statele membre pot majora prețurile în scopul de a proceda la recuperarea în totalitate a costurilor suportate de către administratorul infrastructurii. În schimb, în temeiul acestei dispoziții, statele membre nu au obligația să prevadă, în reglementarea lor națională, modalitățile potrivit cărora administratorul infrastructurii trebuie să determine capacitatea segmentelor de piață de a suporta eventualele majorări ale costurilor și împrejurările în care administratorul infrastructurii trebuie să facă acest lucru (Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Germania, C-556/10, punctul 89).

71 În speță, este cert că, la expirarea termenului pe care Comisia îl stabilise Republicii Slovenia în avizul său motivat din 9 octombrie 2009, nicio dispoziție a dreptului sloven nu prevedea că, în scopul recuperării în totalitate a costurilor suportate de către administratorul infrastructurii, este necesar să se verifice dacă fiecare dintre segmentele pieței se pretează efectiv la majorări.

72 În consecință, al doilea aspect al celui de al patrulea motiv al Comisiei, întemeiat pe o încălcare a articolului 8 alineatul (1) din Directiva 2001/14, trebuie de asemenea considerat fondat.

73 În lumina ansamblului considerațiilor care precedă, este necesar, pe de o parte, să se constate că, prin neadoptarea măsurilor necesare pentru a se conforma:

— articolului 6 alineatul (3) și anexei II la Directiva 91/440, precum și articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14 și

— articolului 6 alineatele (2)-(5), articolului 7 alineatul (3), articolului 8 alineatul (1), precum și articolului 11 din Directiva 2001/14,

Republica Slovenia nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul dispozițiilor menționate și, pe de altă parte, să se respingă în rest acțiunea formulată de Comisie.

Cu privire la cheltuielile de judecată

74 În temeiul articolului 138 alineatul (3) din Regulamentul de procedură, în cazul în care părțile cad fiecare în pretenții cu privire la unul sau mai multe capete de cerere, fiecare parte suportă propriile cheltuieli de judecată. Întrucât Comisia și Republica Slovenia au căzut fiecare în pretenții cu privire la unul sau la mai multe capete de cerere, se impune să se dispună că acestea din urmă vor suporta propriile cheltuieli de judecată.

75 În aplicarea articolului 140 alineatul (1) din același regulament, potrivit căruia statele membre care au intervenit în litigiu suportă propriile cheltuieli de judecată, Republica Cehă și Regatul Spaniei vor suporta propriile cheltuieli de judecată.

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

1) Prin neadoptarea măsurilor necesare pentru a se conforma:

— articolului 6 alineatul (3) și anexei II la Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004, precum și articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea infrastructurii feroviare, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004, și

— articolului 6 alineatele (2)-(5), articolului 7 alineatul (3), articolului 8 alineatul (1), precum și articolului 11 din Directiva 2001/14, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/49,

Republica Slovenia nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul dispozițiilor menționate.

2) Respinge în rest acțiunea.

3) Comisia Europeană, Republica Slovenia, Republica Cehă și Regatul Spaniei suportă propriile cheltuieli de judecată.

Semnături