HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)

28 februarie 2013 *

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru — Dezvoltarea căilor ferate comunitare — Alocarea capacităților de infrastructură feroviară — Tarifarea utilizării infrastructurii feroviare — Directivele 91/440/CEE și 2001/14/CE — Transpunere incompletă”

În cauza C-473/10,

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

Comisia Europeană, reprezentată de H. Støvlbæk, de B. Simon și de A. Sipos, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

reclamantă,

împotriva

Ungariei, reprezentată de M. Fehér și de G. Koós, precum și de K. Szíjjártó, în calitate de agenți,

pârâtă,

susținută de:

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

Republica Polonă, reprezentată de M. Szpunar și de B. Majczyna, precum și de M. Laszuk, în calitate de agenți,

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,

grefier: doamna C. Strömholm, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 23 mai 2012,

* Limba de procedură: maghiara.

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 6 septembrie 2012,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin cererea introductivă, Comisia Europeană solicită Curții să constate că, prin neadoptarea tuturor actelor cu putere de lege și a actelor administrative 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 2006/103/CE a Consiliului din 20 noiembrie 2006 (JO L 363, p. 344, Ediție specială, 13/vol. 57, p. 305, denumită în continuare „Directiva 91/440”), și

— articolului 4 alineatul (2), articolului 14 alineatul (2), articolului 6 alineatele (1) și (2), articolului 7 alineatul (3), articolului 8 alineatul (1) și articolului 11 din Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare (JO L 75, p. 29, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 66), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 (JO L 315, p. 44, denumită în continuare „Directiva 2001/14”),

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

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

2 Articolul 6 alineatul (3) din Directiva 91/440 prevede:

„Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a asigura că funcțiile [esențiale] 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 Lista funcțiilor esențiale avute în vedere la articolul 6 alineatul (3), care figurează în anexa II la Directiva 91/440, are următorul cuprins:

„– 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.”

4 Considerentele (11), (15) și (20) ale Directivei 2001/14 au următorul cuprins:

„(11) Sistemele de tarifare și de alocare a capacităților trebuie să permită accesul egal și nediscriminatoriu al tuturor întreprinderilor și să încerce, pe cât posibil, să satisfacă nevoile tuturor utilizatorilor și modurilor de transport într-o manieră corectă și nediscriminatorie.

[…]

(15) Este de dorit ca întreprinderilor feroviare și administratorului infrastructurii să li se ofere stimulente pentru a diminua perturbările și pentru a îmbunătăți performanțele rețelei.

[…]

(20) Este de dorit să se acorde un anumit grad de flexibilitate administratorilor infrastructurii, pentru a permite realizarea unei utilizări mai eficiente a infrastructurii rețelei.”

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

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

Sub rezerva amintitei condiții de independență a administrării, statele membre stabilesc și regulile [a se citi «normele»] specifice de tarifare 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 tarifare independent [de întreprinderile feroviare] prin cadrul legal, organizatoric și decizional.”

6 Potrivit articolului 6 alineatul (1) primul paragraf și alineatul (2) din directiva menționată:

„(1) Statele membre stabilesc condițiile corespunzătoare, inclusiv plățile în avans, dacă este cazul, care să asigure că, în condiții normale de activitate și pe o perioadă de timp acceptabilă, conturile unui administrator al infrastructurii prezintă cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități comerciale și finanțările de la stat, pe de o parte, și cheltuielile infrastructurii, pe de altă parte.

[…]

(2) Administratorii infrastructurii sunt stimulați [prin măsuri de încurajare], 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.”

7 Articolul 7 alineatul (3) din aceeași directivă prevede:

„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 [a se citi «infrastructurile de servicii»] sunt stabilite la costul direct imputabil exploatării serviciilor de transport feroviar.”

8 Articolul 8 alineatul (1) din Directiva 2001/14 are următorul cuprins:

„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."

9 Articolul 14 alineatul (2) din directiva menționată prevede:

„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 maghiar

10 Legea XCV din 1993 privind căile ferate a înființat, în anul 2004, un organism independent de întreprinderile feroviare, Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet Kft. (denumit în continuare „VPE").

11 În conformitate cu articolul 62 din Legea CLXXXIII din 2005 privind transportul pe calea ferată (2005 évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről, *Magyar Közlöny* 2005/172, denumită în continuare „Legea privind transportul feroviar"), atribuțiile de alocare a traselor și de stabilire a tarifelor sunt îndeplinite de VPE.

12 Articolul 28 alineatul (1) din Legea privind transportul feroviar are următorul cuprins:

„În numele statului, ministrul se angajează prin contract – în acord cu ministrul responsabil cu bugetul – să finanțeze cheltuielile recunoscute ca fiind justificate, suportate în cadrul administrării rețelei de întreprinderea feroviară însărcinată cu administrarea rețelei feroviare naționale și a anexelor acesteia, precum și a căilor ferate regionale și a anexelor acestora, care nu sunt acoperite de tariful de acces la rețea și nici de celelalte operațiuni ale acestei întreprinderi. Clauzele stipulate în contractul respectiv trebuie să fie stabilite astfel încât să încurajeze administratorul rețelei să își reducă cheltuielile de administrare, precum și tarifele de acces la rețea, fără a aduce totuși atingere siguranței transportului și nici calității serviciului."

13 Articolul 31 alineatul (2) litera b) din aceeași lege prevede că, „în interesul siguranței traficului feroviar […], administratorul infrastructurii – până la încetarea stării de pericol – are dreptul să închidă căile ferate sau tronsoanele de cale ferată, amenințate de acest pericol, precum și să elimine trasele feroviare acordate pe tronsoanele în cauză, informând, atunci când această închidere afectează o trecere de nivel, administrația care răspunde de traseul respectiv".

14 Articolul 55 alineatul (8) din legea menționată prevede:

„În cazul în care, după toate probabilitățile, tarifele de acces la rețea nu acoperă toate costurile și cheltuielile justificate ale administratorului infrastructurii liber accesibile, tariful pentru serviciile definite la articolul 54 alineatele (1) și (3)-(5) poate face obiectul unei majorări generale care nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi toate costurile și cheltuielile justificate, majorare care ține

seama de câștigurile în materie de productivitate realizate de întreprinderile feroviare, de cerința unei utilizări eficiente a infrastructurii, de competitivitatea tranzitului feroviar internațional, de principiul transparenței și al egalității de tratament."

15 Regulamentul nr. 83/2007 (X.6) GKM-PM privește cadrul sistemului de tarife de acces la infrastructura feroviară și normele fundamentale ale stabilirii tarifului de acces la infrastructură (*Magyar Közlöny* 2007/134).

16 Regulamentul nr. 101/2007 (XX.22) GKM privind modalitățile de acces liber la infrastructurile feroviare (*Magyar Közlöny* 2007/181) prevede la articolul 23 alineatul (1):

„Atunci când administratorul infrastructurii a eliminat o trasă feroviară în conformitate cu articolul 31 alineatul (2) litera b) din [Legea privind transportul feroviar], organismul responsabil cu alocarea capacităților oferă, la cererea persoanei în cauză, o altă trasă feroviară aleasă dintre capacitățile disponibile."

17 VPE publică anual un regulament de exploatare a rețelei (Hálózati Üzletszabályzat). Regulamentul de exploatare a rețelei 2009-2010 prevede la punctul 4.3 alineatul 9:

„[VPE] informează beneficiarii interesați, administratorii infrastructurii și organul care administrează căile ferate, cu privire la deciziile sale de repartizare a capacităților."

18 La punctul 4.8.1, intitulat „Principiile directoare ale revenirii la circulația normală", același regulament de exploatare a rețelei prevede:

„a) În cazul devierii de la programul și de la graficul normal, conducerea serviciilor operaționale de exploatare ale administratorului infrastructurii este obligată să ia măsuri de natură să pună capăt perturbărilor și să restabilească traficul conform programului și graficului de circulație. […]

b) Beneficiarii accesului la rețea dispun permanent de o persoană de contact împuternicită să ia decizii sau de propriul organ de conducere, pe care organul de conducere al administratorului infrastructurii îi informează în cazul unei perturbări sau al unui pericol și ale căror nevoi sunt luate în considerare pentru restabilirea condițiilor normale de exploatare.

c) Forța majoră și alte circumstanțe extraordinare neprevăzute:

— Administratorul infrastructurii este obligat, în cazul perturbărilor circulației feroviare ocazionate de defecțiuni tehnice sau de accidente, să depună toate diligențele pentru restabilirea condițiilor normale de exploatare. În acest sens, administratorul trebuie să elaboreze un plan de urgență, care include organismele care trebuie să fie informate în cazul unor accidente grave sau al unor perturbări grave apărute în circulația feroviară.

— La cererea administratorului rețelei, întreprinderea feroviară comercială este obligată, prin intermediul rambursării, să pună la dispoziție mijloacele considerate a fi cele mai potrivite în vederea restabilirii imediate a condițiilor normale de exploatare.

— În cazul unui pericol care face ca rețeaua feroviară să fie momentan inutilizabilă, administratorul infrastructurii poate elimina trasele feroviare repartizate pentru perioada necesară restabilirii situației, informând persoanele în cauză cu privire la aceasta. La cererea persoanei în cauză, [VPE] îi oferă, pentru această perioadă, o altă trasă feroviară aleasă dintre capacitățile disponibile."

Procedura precontencioasă și procedura în fața Curții

19 Prin scrisoarea din 26 ianuarie 2008, Comisia a pus Ungaria în întârziere pentru a-i prezenta observațiile în ceea ce privește nerespectarea obligațiilor care îi revin în temeiul articolului 6 alineatul (3) și al anexei II la Directiva 91/440, precum și al articolului 4 alineatul (2), al articolului 14 alineatul (2), al articolului 3, al articolului 6 alineatul (1) și alineatele (2)-(5), al articolului 7 alineatul (3), al articolului 8, al articolului 11 și al articolului 30 alineatul (3) din Directiva 2001/14.

20 Prin scrisoarea din 22 august 2008, Ungaria a răspuns la această punere în întârziere. Scrisoarea menționată a fost completată de alte scrisori, în special de cea din 10 iunie 2009.

21 Prin scrisoarea din 8 octombrie 2009, Comisia a adresat Ungariei un aviz motivat în care a constatat că aceasta din urmă nu își îndeplinise obligațiile care îi revin în temeiul articolului 6 alineatul (3) și al anexei II la Directiva 91/440, precum și al articolului 4 alineatul (2), al articolului 14 alineatul (2), al articolului 6 alineatele (1) și (2), al articolului 7 alineatul (3), al articolului 8 alineatul (1) și al articolului 11 din Directiva 2001/14. Comisia a invitat acest stat membru să ia măsurile necesare pentru a se conforma avizului motivat în termen de două luni de la primirea acestuia.

22 Prin scrisoarea din 16 decembrie 2009, Ungaria a răspuns avizului motivat și a contestat neîndeplinirea obligațiilor imputată de Comisie.

23 Nefiind mulțumită de răspunsul Ungariei, Comisia a decis să introducă prezenta acțiune, care se întemeiază pe cinci motive.

24 Prin Ordonanța președintelui Curții din 15 februarie 2011, au fost admise cererile de intervenție în susținerea concluziilor Ungariei formulate de Republica Cehă, de Republica Letonia și de Republica Polonă. Prin Ordonanța președintelui Curții din 4 aprilie 2011, a fost admisă cererea de intervenție în susținerea aceleași concluzii formulată de Republica Italiană, în temeiul articolului 93 alineatul (7) din Regulamentul de procedură al Curții, în versiunea aplicabilă la data acestei ordonanțe. Republica Italiană și Republica Letonia nu au depus observații scrise și nu au participat nici la procedura orală.

25 Prin actul depus la grefa Curții la 6 iunie 2012, Comisia a declarat că renunță la al cincilea motiv al acțiunii, întemeiat pe încălcarea articolului 11 alineatul (1) din Directiva 2001/14, referitor la instituirea unui sistem de îmbunătățire a performanțelor rețelei feroviare.

Cu privire la acțiune

Cu privire la primul motiv, referitor la independența funcției de alocare a traselor feroviare

Argumentele părților

26 Comisia susține că, în temeiul articolului 6 alineatul (3) din Directiva 91/440, o întreprindere feroviară nu poate lua decizii în materie de alocare a traselor, în condițiile în care alocarea traselor este o funcție fundamentală în vederea garantării unui acces echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură, prevăzută în anexa II la aceeași directivă și în exercitarea căreia este aplicabilă cerința de independență. În consecință, alocarea capacităților de infrastructură ar trebui să revină unui organism de alocare independent.

27 Or, administrarea traficului ar ține de alocarea traselor și ar trebui să fie asigurată în Ungaria de VPE, care este un organism independent de întreprinderile feroviare, iar nu de MÁV Zrt. (denumită în continuare „MÁV”) și de GySEV Zrt. (denumită în continuare „GySEV”), care sunt atât întreprinderi feroviare, cât și administratorii infrastructurii.

28 Comisia arată, pe de o parte, că administratorul traficului trebuie să cunoască deciziile de alocare a capacităților pentru a putea îndeplini această atribuție de administrare. Dacă, în Ungaria, administratorii infrastructurii, MÁV și GySEV, ar fi informați, în conformitate cu regulamentul de exploatare a rețelei, cu privire la orice decizie de alocare a capacităților privind concurenții acestora, întreprinderile respective ar deveni astfel, în esență, participanți la procesul menționat de alocare a capacităților.

29 În plus, Comisia consideră că o întreprindere feroviară care se ocupă de administrarea traficului obține de aici un avantaj concurențial, întrucât, pentru a-și putea îndeplini atribuțiile inerente unei astfel de gestionări, întreprinderea în cauză trebuie în mod necesar să cunoască în detaliu serviciile oferite de întreprinderile feroviare, volumul prestațiilor și graficele de circulație. Or, ar fi contrar articolului 6 alineatul (3) din Directiva 91/440 și articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14 ca o întreprindere feroviară, oricare ar fi aceasta, să poată avea informații, prin intermediul activității de administrare a traficului, cu privire la utilizarea infrastructurii pe care o realizează concurenții săi sau chiar să poată, în anumite condiții, să ia decizii cu privire la alocarea traselor sau la repartizarea capacităților de infrastructură.

30 Pe de altă parte, potrivit Comisiei, administrarea traficului implică, în cazul perturbării serviciului sau al unui pericol, luarea de către administratorul traficului a măsurilor necesare pentru restabilirea condițiilor normale de circulație. Într-un astfel de caz, administratorul respectiv nu ar avea altă opțiune decât să se îndepărteze de graficul adoptat anterior pentru a aloca din nou trasele și capacitatea de rețea disponibile. În Ungaria, cei doi administratori ai infrastructurii ar trebui să ia măsurile destinate să remedieze perturbarea prin luarea în considerare a nevoilor întreprinderilor feroviare.

31 Comisia nu contestă faptul că, într-o situație obișnuită, administratorul traficului se limitează să pună în aplicare deciziile luate de VPE, dispune circulația garniturilor conform graficelor de circulație și nu influențează deciziile de repartizare a capacităților sau de alocare. În schimb, faptul că administratorul respectiv intervine local în vederea restabilirii circulației în cazul unui pericol sau al unei perturbări implică, potrivit Comisiei, că acesta ia decizii referitoare la alocarea traselor și că dispune de libertatea de decizie în această privință. Eliminarea unei trase ar fi de asemenea o intervenție care este o funcție fundamentală care afectează repartizarea traselor în sensul anexei II la Directiva 91/440.

32 În ceea ce privește raportul dintre administrarea traficului și administrarea infrastructurii, Comisia amintește că cerința de independență la care este supusă alocarea traselor se aplică și atunci când alocarea are loc în cadrul administrării traficului. Aceasta ar implica numeroase sarcini, în mod vădit fără nicio legătură cu alocarea traselor, cum sunt construcția și întreținerea căilor ferate, precum și alte investiții, de care întreprinderile feroviare s-ar putea ocupa.

33 Ungaria susține că, potrivit articolului 6 alineatul (3) din Directiva 91/440, sunt considerate funcții esențiale activitățile menționate în mod expres în anexa II la directiva menționată. Al doilea paragraf al acestui alineat ar defini în mod neexhaustiv funcțiile care, deși pot fi în același timp activități în sensul acestei anexe II sau care se leagă de acestea din urmă, pot fi asigurate de întreprinderi feroviare.

34 Reglementarea maghiară nu ar permite administratorului traficului să redistribuie trasele, nici chiar în cazul unui pericol sau al unei perturbări. Ar reveni exclusiv VPE, ca organism independent, să aloce trasele și să repartizeze capacitățile de infrastructură.

35 Astfel, pe de o parte, misiunea esențială a administratorului traficului ar fi să pună în aplicare deciziile de repartizare a capacităților și de alocare a traselor adoptate de VPE. Administratorul traficului nu ar dispune de putere decizională în acest domeniu și nu ar putea controla nici trasele repartizate, nici capacitățile. În cadrul serviciului de gardă de 24 de ore, VPE ar fi în măsură să primească și să examineze cererile de alocare a traselor în orice moment al zilei.

36 Pe de altă parte, în cazul unui pericol sau al unei perturbări a serviciului, administratorul traficului nu ar dispune nici de competența de alocare a capacităților. În acest caz, în vederea revenirii la o circulație normală, acest administrator ar fi în măsură să acționeze imediat și ar adopta măsuri care garantează în cel mai scurt timp utilizarea unui număr maxim de trase și de capacități dintre cele repartizate de VPE. Cu toate acestea, în cazul traselor care nu pot fi repuse în funcțiune în pofida măsurilor adoptate, administratorul infrastructurii ar putea anula o trasă. Ungaria precizează că eliminarea traselor feroviare nu este posibilă decât atunci când un tronson a devenit momentan inutilizabil, iar circulația este oricum imposibilă ca urmare a existenței unei situații de pericol. Ar fi vorba, așadar, nu despre o decizie discreționară de interzicere a utilizării unei căi ferate, ci despre o închidere temporară a unui tronson feroviar pentru motive de siguranță, pe durata căreia VPE ar încerca să pună o altă trasă feroviară la dispoziția întreprinderii feroviare în cauză.

37 În opinia statului membru menționat, restabilirea circulației normale a trenurilor, care implică măsuri de natură tehnică și de siguranță feroviară, pe de o parte, și o nouă alocare a traselor feroviare a cărei punere în aplicare revine VPE, pe de altă parte, sunt două activități diferite.

38 Potrivit Ungariei, rezultă că administratorul traficului nu are nicio influență asupra repartizării traselor feroviare, întrucât aceasta intervine anterior punerii în circulație. Administratorul infrastructurii are obligația de a încheia un contract, conform cu trasa alocată, cu beneficiarul dreptului de acces și de a dispune circulația trenului acestuia în conformitate cu trasa alocată, sub sancțiunea aplicată administratorului infrastructurii de a se expune unor consecințe juridice prevăzute de contract. Prin urmare, faptul de a lua cunoștință de deciziile de repartizare a capacităților, după ce acestea au fost adoptate, nu ar echivala cu adoptarea unei decizii referitoare la alocarea traselor și nici nu ar permite administratorului infrastructurii să obțină un avantaj concurențial din aceasta.

39 Statul membru respectiv apreciază că administrarea traficului ține mai mult de administrarea infrastructurii, astfel încât diferențierea acestor două activități ar fi nerealistă și s-ar opune realizării unei bune administrări a traficului. Pe de altă parte, raportul strâns dintre administrarea traficului și administrarea infrastructurii ar fi prevăzut de Directiva 91/440, al cărei articol 3 a doua liniuță prevede că funcționarea sistemelor de control și de siguranță se poate număra printre misiunile administratorului infrastructurii.

40 Republica Polonă arată că împărtășește argumentele Ungariei potrivit cărora eventuala intervenție a administratorului traficului în cazul unei perturbări a traficului sau al unui pericol nu implică nicio nouă repartizare a traselor. Ar fi vorba despre adoptarea unei reacții ad-hoc, pentru care ar fi pregătită doar entitatea care asigură administrarea zilnică a traficului feroviar.

41 Republica Polonă amintește de asemenea că articolul 6 alineatul (3) din Directiva 91/440 prevede numai să fie realizat obiectivul privind accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură. Considerentul (11) al Directivei 2001/14 s-ar referi la acest obiectiv. Or, potrivit acestui stat membru, Comisia nu a furnizat niciun argument de fapt sau de drept care să demonstreze că Ungaria nu a realizat acest obiectiv.

Aprecierea Curții

42 Prin intermediul primului motiv, Comisia impută, în esență, în ceea ce privește legislația maghiară că, potrivit acesteia, administrarea traficului este încredințată celor două societăți administratori ai infrastructurii, și anume MÁV și GySEV, care sunt și întreprinderi feroviare, iar nu VPE, care este un organism independent, în măsura în care, în opinia Comisiei, administrarea traficului ține, în parte, de alocarea traselor.

43 În această privință, Comisia și Ungaria sunt în dezacord asupra aspectului dacă administrarea traficului, în special în caz de perturbare a acestuia și de pericol, implică decizii de alocare a traselor și, în cazul unui răspuns afirmativ, dacă în această situație administrarea ar trebui să fie destinată unui organism independent.

44 Trebuie amintit că Directiva 91/440 a inițiat liberalizarea transportului feroviar, urmărind să asigure accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură al întreprinderilor feroviare. Pentru a garanta un astfel de acces, articolul 6 alineatul (3) primul paragraf din Directiva 91/440 a stabilit principiul independenței organului căruia i se încredințează funcțiile esențiale, care sunt enumerate în anexa II la această directivă.

45 Conform anexei II, sunt considerate funcții esențiale în sensul articolului 6 alineatul (3) menționat pregătirea și luarea deciziilor în legătură cu autorizarea întreprinderilor feroviare, 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 și supravegherea îndeplinirii obligațiilor de serviciu public cerute în furnizarea anumitor servicii.

46 Trebuie să se constate că, deși anexa II menționată enumeră drept funcție esențială, care trebuie încredințată unui organism independent, luarea deciziilor în legătură cu repartizarea traselor, aceasta nu menționează totuși în niciun mod administrarea traficului. Dacă legiuitorul Uniunii ar fi înțeles să considere această activitate drept funcție esențială, ar fi precizat în mod expres acest lucru, incluzând funcția respectivă în anexa II.

47 Trebuie arătat de asemenea că obiectivul de a asigura fiecărei întreprinderi feroviare condiții de acces echitabile și nediscriminatorii este amintit în considerentul (11) al Directivei 2001/14. În temeiul acestui considerent, sistemele de tarifare și de alocare a capacităților trebuie să permită accesul egal și nediscriminatoriu al tuturor întreprinderilor și să încerce, pe cât posibil, să satisfacă nevoile tuturor utilizatorilor și ale tuturor modurilor de transport într-o manieră corectă și nediscriminatorie.

48 Atingerea acestui obiectiv se manifestă prin intermediul principiului independenței funcției de alocare a capacităților, care este consacrat la articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14. Această dispoziție prevede că, în situația în care administratorul infrastructurii nu este independent de orice întreprindere feroviară, funcțiile prevăzute la alineatul (1) al aceluiași articol și descrise în capitolul III, intitulat „Alocarea capacităților de infrastructură”, trebuie să fie îndeplinite de un organism de alocare independent de orice întreprindere feroviară.

49 Printre atribuțiile care sunt prezentate în capitolul III menționat și care trebuie încredințate unui organ independent trebuie menționate în special îndeplinirea procedurilor de alocare a capacităților, cooperarea în vederea unei alocări eficiente a capacităților de infrastructură care străbat mai multe rețele, programarea graficului de circulație care este stabilit o dată la un an calendaristic, atribuirea traselor individuale ad-hoc și coordonarea traselor solicitate pentru a asigura cea mai bună concordanță posibilă între acestea. În consecință, sunt considerate că fac parte din funcția esențială de alocare a capacităților în sensul Directivelor 91/440 și 2001/14 activitățile de natură administrativă care privesc, în esență, stabilirea graficului de circulație și atribuirea traselor individuale ad-hoc.

50 În sensul articolului 2 litera (l) din Directiva 2001/14, „trasă” înseamnă capacitatea de infrastructură necesară pentru a permite circulația unui tren între două puncte ale rețelei, într-o perioadă determinată. Atribuirea unei trase unei întreprinderi feroviare prin includerea acesteia în graficul de circulație sau prin decizie ad-hoc conform articolului 23 din această directivă constituie pentru această întreprindere dreptul de a utiliza capacități determinate ale infrastructurii. Această interpretare este susținută de articolul 13 alineatul (2) primul paragraf din aceeași directivă, care se referă la „[d]reptul de a utiliza capacități determinate ale infrastructurii sub formă de trasă”.

51 În consecință, administrarea traficului nu implică, la prima vedere, adoptarea unor decizii referitoare la alocarea traselor, acestea traducându-se în privința unei întreprinderi feroviare prin acordarea dreptului de utiliza capacități ale infrastructurii feroviare prin includerea în graficul de circulație sau prin decizii individuale ad-hoc.

52 Trebuie arătat în schimb că, potrivit articolului 2 litera (h) din Directiva 2001/14, administrarea infrastructurii poate include și administrarea sistemelor de control și siguranță ale infrastructurii.

53 Trebuie adăugat că, deși administrarea traficului nu este definită de Directivele 91/440 și 2001/14, punctul 1 din anexa II la această din urmă directivă oferă precizări în această privință. Astfel, această dispoziție enumeră toate prestațiile minime care trebuie efectuate în favoarea întreprinderilor feroviare. Printre acestea figurează în special, la acest punct 1 litera (d), controlul feroviar, inclusiv semnalizarea, regularizarea, dispecerizarea și comunicarea și furnizarea de informații privitoare la circulația trenurilor, precum și, la punctul 1 litera (e), toate celelalte informații necesare introducerii sau exploatării serviciilor pentru care au fost acordate capacitățile.

54 În consecință, administrarea traficului cuprinde activități care țin de administrarea infrastructurii și constă nu în adoptarea unor decizii privind alocarea unor trase, ci în aplicarea sau în executarea unor asemenea decizii. Astfel cum a evidențiat avocatul general la punctul 59 din concluzii, administrarea traficului reprezintă o activitate care urmărește să garanteze exercitarea efectivă, în condiții de siguranță deplină, a drepturilor de a utiliza capacități ale rețelei sub formă de trasă.

55 Din considerațiile de mai sus rezultă că administrarea traficului nu poate fi considerată o funcție esențială care trebuie încredințată unui organism independent. Or, după cum rezultă din articolul 6 alineatul (3) al doilea paragraf din Directiva 91/440, responsabilitatea de administrare a infrastructurilor, cu excepția funcțiilor esențiale, poate fi încredințată unor întreprinderi feroviare. În consecință, administrarea traficului poate fi atribuită unui administrator al infrastructurii care este și întreprindere feroviară, cum este cazul în Ungaria.

56 Această constatare nu poate fi repusă în discuție de argumentul Comisiei potrivit căruia, în caz de perturbare a traficului sau de pericol, adoptarea unor măsuri necesare în vederea restabilirii condițiilor normale de circulație, inclusiv eliminarea unor trase, ține de alocarea traselor.

57 Astfel, articolul 29 din Directiva 2001/14 prevede posibilitatea de a adopta măsuri necesare destinate să răspundă unei situații de perturbare a circulației provocate de o problemă de natură tehnică sau de un accident, precum și în cazuri urgente și în situația în care este absolut necesar întrucât, din cauza unei defecțiuni, infrastructura a fost scoasă temporar din funcțiune.

58 Pe de o parte, trebuie arătat că, deși această dispoziție se află în capitolul III din directiva menționată, care privește alocarea capacităților, ea nu figura în propunerea inițială de directivă a Comisiei și că a fost inclusă în Poziția comună (CE) nr. 28/2000 a Consiliului din 28 martie 2000, hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din Tratatul de instituire a Comunității Europene în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (JO C 178, p. 28).

59 Pe de altă parte, trebuie să se constate că această dispoziție are în vedere măsuri speciale și necesare care trebuie adoptate, în cazul perturbării circulației trenurilor, în vederea restabilirii, pentru motive de securitate, a condițiilor normale de circulație, contrar celorlalte dispoziții din capitolul III, referitoare la calendarul orar și la alocarea unor trase individuale ad-hoc. În consecință, măsurile adoptate în temeiul articolului 29 din Directiva 2001/14 nu pot fi considerate că se referă în mod direct la funcția esențială de alocare a capacităților sau de alocare a traselor în sensul articolului 14 alineatul (2) din această directivă, funcție care trebuie să fie încredințată unui organism de alocare independent. Este vorba

mai degrabă despre măsuri punctuale care trebuie adoptate de urgență pentru a face față unei situații speciale și pentru a asigura că drepturile la capacitate sub formă de trase pot fi exercitate în mod efectiv de beneficiar, conform graficului de circulație.

60 În consecință, adoptarea unor asemenea măsuri ține de administrarea traficului și nu este supusă cerinței de independență, astfel încât i se poate încredința o asemenea funcție unui administrator al infrastructurii care este și întreprindere feroviară.

61 Această concluzie este susținută, pe de o parte, de modul de redactare al articolului 2 litera (h) din Directiva 2001/14, care prevede că administratorului infrastructurii i se poate încredința administrarea sistemelor de control și de siguranță ale infrastructurii. Pe de altă parte, această concluzie este conformă obiectivelor urmărite de directiva menționată. Astfel, rezultă din cuprinsul considerentelor (15) și (20) ale acesteia că administratorul infrastructurii trebuie să fie încurajat să diminueze perturbările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare și acestuia trebuie să i se acorde un anumit grad de flexibilitate pentru a permite realizarea unei utilizări mai eficiente a infrastructurii rețelei.

62 În speță, în Ungaria, alocarea de drepturi la o capacitate determinată sub forma unor trase este o funcție esențială atribuită cu titlu exclusiv VPE. În temeiul legislației maghiare relevante, în caz de perturbare a traficului sau de pericol, administratorii infrastructurii, și anume MÁV și GySEV, adoptă măsurile necesare pentru a asigura restabilirea situației normale și pot de asemenea, pentru motive de securitate, elimina trase. În acest caz, revine în sarcina VPE să atribuie din nou o trasă.

63 În aceste condiții, nu se poate considera, contrar celor susținute de Comisie, că legislația maghiară nu este conformă cerințelor articolului 6 alineatul (3) din Directiva 91/440 și ale articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14 fiindcă permite administratorilor infrastructurii să adopte măsurile necesare pentru restabilirea circulației normale în caz de perturbare a traficului sau de pericol.

64 Trebuie examinat și argumentul Comisiei potrivit căruia, pentru a putea îndeplini obligațiile sale de administrare, administratorul de trafic ar trebui să fie informat cu privire la deciziile de alocare a capacităților, astfel încât, deoarece MÁV și GySEV ar fi informate despre orice decizie de atribuire a capacităților referitoare la concurenții lor, acestea ar deveni astfel, în esență, parte la procesul de alocare a capacităților.

65 Acest argument nu poate fi reținut întrucât administratorul de trafic nu influențează procesul de adoptare a deciziilor de alocare a capacităților prin faptul că este informat cu privire la deciziile respective. Astfel, după cum s-a stabilit la punctul 54 din prezenta hotărâre, administrarea traficului constă în punerea în aplicare a deciziilor de alocare a traselor care au fost adoptate de organismul de alocare independent, așa încât activitatea de administrare a traficului are loc în mod necesar ulterior adoptării deciziilor respective. În plus, conform legislației maghiare relevante, administratorul infrastructurii trebuie să încheie cu beneficiarul dreptului de acces un contract care este conform trasei alocate și trebuie să asigure circulația trenului acestuia conform trasei respective, în caz contrar expunându-se unor sancțiuni. În consecință, nu se poate considera că MÁV și GySEV ar putea influența adoptarea deciziilor de alocare a capacităților.

66 De asemenea, informațiile referitoare la deciziile de alocare a capacităților privind concurenții acestora nu pot oferi un avantaj comercial MÀV și GySEV, întrucât, pe de o parte, luarea la cunoștință a acestor informații are loc după ce organismul independent, în speță VPE, a adoptat deciziile menționate și, pe de altă parte, acestea sunt în general incluse în graficele de circulație, care sunt prin natura lor accesibile terților. În plus, trebuie amintit că articolul 6 alineatul (3) al doilea paragraf din Directiva 91/440 permite unei întreprinderi feroviare să desfășoare activitatea de administrare a infrastructurilor, cu excepția funcțiilor esențiale. În consecință, legiuitorul Uniunii a admis că, atunci când întreținerea rețelei este efectuată de o întreprindere feroviară, chiar dacă ea nu are sarcina administrării traficului, această întreprindere trebuie să poate avea acces la informațiile referitoare la alocarea traselor.

67 Rezultă din toate considerațiile de mai sus că primul motiv invocat de Comisie în susținerea acțiunii formulate nu poate fi reținut.

Cu privire la al doilea motiv, referitor la independența funcției de tarifare

Argumentele părților

68 Comisia susține că, în temeiul articolului 6 alineatul (3) din Directiva 91/440 și al articolului 4 alineatul (2) din Directiva 2001/14, o întreprindere feroviară nu poate lua o decizie referitoare la stabilirea tarifelor, dat fiind că o astfel de întreprindere nu poate fi imputernicită decât pentru perceperea acestora. În conformitate cu aceleași dispoziții, stabilirea și fixarea tarifelor ar trebui să fie asigurate de un organism de tarifare independent.

69 Potrivit Comisiei, reglementarea maghiară este contrară acestor două dispoziții, întrucât facturile detaliate ale tarifelor care trebuie plătite pentru utilizarea infrastructurii sunt întocmite de administratorii infrastructurii, și anume MÁV și GySEV, care sunt și întreprinderi feroviare.

70 Comisia susține că termenii „calcularea tarifului pentru utilizarea infrastructurii”, prevăzuți la articolul 4 alineatul (1) al doilea paragraf din Directiva 2001/14, trebuie înțeleși, pe de o parte, în sensul stabilirii generale a tarifelor, care constă în înscrierea în regulamentul de exploatare a rețelei, pentru fiecare tronson, a cuantumului tarifului pe kilometru, și, pe de altă parte, în sensul calculării concrete a sumelor datorate de diverșii utilizatori în funcție de lungimea tronsonului utilizat. În temeiul articolului 4 alineatul (2) din această directivă, posibilitatea ca un administrator de infrastructură care nu este independent să se poată ocupa de perceperea tarifelor ar trebui interpretată în mod strict, întrucât ar fi vorba despre o excepție de la regula generală.

71 Comisia consideră că o întreprindere feroviară care are sarcina să întocmească facturile detaliate ale tarifelor beneficiază de un avantaj concurențial, întrucât astfel de facturi s-ar referi în mod necesar în special la serviciile utilizate de întreprinderile feroviare concurente, la volumul acestor servicii și la orele de utilizare a acestora. Or, articolul 6 alineatul (3) din Directiva 91/440 ar consacra în mod expres principiul accesului echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură.

72 Ungaria contestă că administratorii de infrastructură, și anume MÁV și GySEV, iau decizii în legătură cu stabilirea tarifelor, întrucât aceste întreprinderi ar avea doar sarcina facturării, operațiune care ar ține de perceperea tarifelor, care, în sensul Directivei 91/440, nu ar fi o funcție esențială care trebuie îndeplinită de un organism independent. Facturarea ar fi un mijloc tehnic și necesar pentru perceperea acestor tarife.

73 Ungaria face o distincție între constituirea tarifelor, stabilirea efectivă și perceperea acestora. Prima dintre aceste noțiuni ar corespunde stabilirii diferitor norme de tarifare, efectuată de statul membru în cauză sau de administratorul infrastructurii. Stabilirea efectivă a acestor tarife ar consta în deciderea diferitor tarife individuale pe care o întreprindere feroviară determinată trebuie să le plătească într-o situație concretă în funcție de serviciile de care a beneficiat. VPE, în calitate de organism independent recunoscut de Comisie, ar fi cel care ar executa sarcinile legate de constituirea și de stabilirea tarifelor. Perceperea tarifelor ar însemna actul de plată concret prin care tarifele astfel stabilite sunt plătite administratorului infrastructurii. Facturarea nu ar reprezenta decât expresia tehnică a cuantumului tarifelor întemeiat pe calculele efectuate de VPE și, în consecință, nu ar ține nici de constituirea tarifelor, nici de stabilirea concretă a acestora, ci de perceperea tarifelor.

74 Statul membru menționat își exprimă îndoiala cu privire la faptul că accesul la informații obținute pe baza facturilor detaliate ar avea ca efect denaturarea concurenței, întrucât administratorul infrastructurii nu are nicio influență materială asupra stabilirii tarifelor de acces la rețea. În plus, acest administrator ar cunoaște în mod necesar informațiile respective din alte surse, precum contractul încheiat cu întreprinderea feroviară.

75 Republica Polonă susține, ca și Ungaria, că facturarea nu constă în stabilirea cuantumului tarifelor și nici în adoptarea unei decizii cu privire la problemele legate de perceperea acestora, ci constituie un element de tarifare în sensul articolului 4 alineatul (2) din Directiva 2001/14. Astfel, tarifarea ar fi o activitate secundară care urmărește, prin intermediul unor operații matematice, să stabilească un rezultat pe baza unui nivel al tarifului determinat în prealabil și în funcție de trasele repartizate anterior tarifării menționate și de utilizarea care a fost dată acestor trase.

Aprecierea Curții

76 Rezultă din articolul 6 alineatul (3) din Directiva 91/440 coroborat cu anexa II la aceasta și din articolul 4 alineatul (2) din Directiva 2001/14 că stabilirea tarifelor este o funcție esențială în vederea garantării unui acces echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură, care trebuie asigurată de un organism de tarifare independent pe plan juridic, organizatoric sau decizional față de întreprinderile feroviare. O întreprindere feroviară care acționează în calitate de administrator al infrastructurii nu poate fi autorizată, în temeiul acelorași dispoziții, decât să perceapă sau să încaseze aceste tarife.

77 Prin intermediul prezentului motiv, Comisia impută, în esență, că potrivit legislației maghiare, facturarea tarifelor este atribuită MÁV și GySEV, și anume două întreprinderi feroviare care sunt și administratorii infrastructurii, deși facturarea ar ține de stabilirea tarifelor, și că întreprinderile menționate ar obține un avantaj concurențial din aceasta.

78 În ceea ce privește problema dacă facturarea ține de stabilirea tarifelor, trebuie amintit că, în temeiul articolului 4 alineatul (1) din Directiva 2001/14, statele membre trebuie să stabilească un cadru de tarifare și pot de asemenea să stabilească și norme specifice de tarifare, cu respectarea în același timp a independenței de gestionare a administratorului infrastructurii. Revine acestuia din urmă sarcina calculării tarifelor și a perceperii acestora.

79 Prin utilizarea termenului „a calcula”, Directiva 2001/14 prevede, astfel cum a arătat avocatul general la punctul 82 din concluziile prezentate, că sistemul de tarifare trebuie să fie rezervat administratorului infrastructurii care este independent de întreprinderile feroviare. Calcularea tarifelor implică faptul că administratorul trebuie să dispună de o anumită marjă de apreciere care îi permite să adopte cel puțin decizii care comportă opțiuni și aprecieri referitoare la factorii sau la parametrii pe baza cărora este efectuat calculul respectiv.

80 Această constatare este confirmată de contextul legislativ în care se înscrie articolul 4 alineatul (1) din directiva menționată.

81 Astfel, articolul 30 din Directiva 2001/14 instituie un organism de control al deciziilor adoptate de administratorul infrastructurii în ceea ce privește în special sistemul de tarifare și nivelul sau structura tarifelor de utilizare a infrastructurii. Articolul 8 alineatul (2) din aceeași directivă prevede că administratorul infrastructurii poate stabili sau poate menține tarife mai mari pe baza costurilor pe termen lung ale unor proiecte de investiție specifice. Articolul 9 din directiva menționată permite administratorului infrastructurii să introducă sisteme de reduceri ale tarifelor percepute de la operatori pentru a ține cont de economisirea efectivă a costurilor administrative sau pentru a favoriza utilizarea unor linii folosite mult sub capacitatea lor.

82 Cu toate acestea, în temeiul articolului 4 alineatul (2) din Directiva 2001/14, în situația în care administratorul infrastructurii, prin cadrul legal, organizatoric sau decizional, nu este independent față de întreprinderile feroviare, acestuia i se poate încredința numai perceperea tarifelor. În consecință, această funcție nu este considerată ca fiind esențială pentru a asigura accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură. Ca excepție de la regula generală privind independența acestui administrator, noțiunea de percepere trebuie, așadar, să fie interpretată în mod strict, după cum subliniază Comisia.

83 Ungaria face o distincție între, pe de o parte, constituirea și stabilirea tarifelor, care revin în sarcina VPE, și, pe de altă parte, perceperea acestora, care este încredințată administratorilor infrastructurii. Potrivit acestui stat membru, facturarea nu este decât expresia tehnică a tarifelor care au la bază calculele efectuate de VPE și ține astfel de perceperea acestora.

84 Trebuie arătat că natura tehnică sau mecanică a facturării nu este contestată de Comisie. De asemenea, trebuie constatat că, potrivit Comisiei, stabilirea tarifelor include, pe lângă stabilirea generală a tarifelor în regulamentul de exploatare a rețelei, calcularea concretă a cuantumurilor datorate de diferiții utilizatori în funcție de lungimea tronsonului utilizat.

85 Or, rezultă din memoriile prezentate de Ungaria că VPE stabilește normele generale de tarifare în regulamentul de exploatare a rețelei și determină suma care trebuie plătită de utilizatorii individuali ținând cont de lungimea tronsonului pe care aceștia doresc să îl utilizeze, de caracteristicile sale și de serviciile propuse în cadrul punerii în circulație.

86 Din moment ce, în Ungaria, calculul concret al cuantumului tarifelor este efectuat de VPE, primul argument invocat de Comisie, întemeiat pe faptul că facturarea ar ține de stabilirea tarifelor, nu poate fi reținut.

87 Prin intermediul celui de al doilea argument invocat de Comisie se susține că facturarea ar permite întreprinderilor feroviare în cauză, și anume MÁV și GySEV, să obțină un avantaj concurențial din aceasta, întrucât respectivele întreprinderi ar putea avea acces la informații privind serviciile utilizate de întreprinderile feroviare concurente, volumul serviciilor menționate și orele de utilizare a acestora.

88 Trebuie arătat că articolul 6 alineatul (3) din Directiva 91/440 și articolul 4 alineatul (2) din Directiva 2001/14 permit unei întreprinderi feroviare să încaseze sau să perceapă tarifele. În acest cadru, nu poate fi exclus ca o întreprindere feroviară să cunoască elementele justificative pe care se întemeiază facturile a căror încasare o asigură. În această privință, astfel cum a arătat avocatul general la punctul 85 din concluzii, nu există o diferență decisivă între o facturare efectuată prin aplicarea mecanică a unei formule de calcul unor date care sunt furnizate entității care are sarcina încasării și perceperea sumelor care figurează pe facturi întocmite de un terț.

89 Așadar, al doilea argument invocat de Comisie în susținerea celui de al doilea motiv formulat nu poate fi reținut și trebuie respins.

Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe echilibrul financiar al administratorului infrastructurii și pe măsurile de stimulare pentru reducerea costurilor și a tarifelor

Argumentele părților

90 Comisia impută Ungariei că nu a definit condițiile de garantare a echilibrului financiar al administratorilor infrastructurii, contrar celor prevăzute la articolul 6 alineatul (1) din Directiva 2001/14. Comisia arată că articolul 28 alineatul (1) din Legea privind transportul feroviar prevede că

ministrul competent se angajează să finanțeze prin contract cheltuielile recunoscute ca fiind justificate și care sunt suportate în cadrul administrării rețelei de către întreprinderea feroviară însărcinată cu administrarea infrastructurii. Or, încheierea unui asemenea contract nu ar fi avut încă loc.

91 De asemenea, Comisia susține că reglementarea maghiară nu implică măsuri de stimulare pentru reducerea costurilor și a tarifelor, contrar cerințelor prevăzute la articolul 6 alineatele (2) și (3) din Directiva 2001/14. Comisia face trimitere la articolul 28 alineatul (1) menționat, potrivit căruia contractul menționat în această lege trebuie să încurajeze administratorii infrastructurii să își reducă cheltuielile de administrare, precum și tarifele de acces la rețea.

92 În această privință, Ungaria subliniază că un proiect de contract în sensul articolului 28 alineatul (1) din Legea privind transportul feroviar este în prezent în curs de redactare.

93 În memoriul în replică, Comisia arată că nu a primit încă respectivul proiect de contract și că nu este, așadar, în măsură să aprecieze dacă clauzele proiectului menționat sunt conforme cu Directiva 2001/14.

Aprecierea Curții

94 Trebuie amintit de la început că, în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) primul paragraf din Directiva 2001/14, statele membre trebuie să stabilească condițiile corespunzătoare care să asigure că, în condiții normale de activitate și pe o perioadă acceptabilă, conturile unui administrator al infrastructurii prezintă cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarife, excedentul rezultat din alte activități comerciale și finanțările de la stat, pe de o parte, și cheltuielile infrastructurii, pe de altă parte. În conformitate cu alineatul (2) al aceluiași articol, administratorul infrastructurii este stimulat să reducă costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul tarifelor de acces.

95 Este suficient să se constate în această privință că Ungaria nu contestă acest motiv. Astfel, Ungaria se limitează să susțină că proiectul de contract prevăzut la articolul 28 alineatul (1) din Legea privind transportul feroviar, prin care ministrul competent se angajează să finanțeze cheltuielile efectuate în cadrul administrării infrastructurii și care trebuie să încurajeze administratorii infrastructurii să își reducă cheltuielile de administrare, precum și tarifele de acces este în curs de elaborare.

96 Or, potrivit unei jurisprudențe constante, existența neîndeplinirii obligațiilor trebuie apreciată în funcție de situația din statul membru astfel cum se prezenta aceasta la momentul expirării termenului stabilit în avizul motivat (a se vedea în special Hotărârea din 16 decembrie 2010, Comisia/Franța, C-89/09, Rep., p. I-12941, punctul 18, și Hotărârea din 14 aprilie 2011, Comisia/Luxemburg, C-390/10, punctul 11).

97 În speță, este cert că, la expirarea termenului stabilit în avizul motivat, proiectul de contract destinat să implementeze cerințele articolului 6 alineatele (1) și (2) din Directiva 2001/14 nu fusese încă adoptat.

98 În consecință, al treilea motiv invocat de Comisie în susținerea acțiunii formulate este fondat.

Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe stabilirea tarifelor pe baza costurilor directe

Argumentele părților

99 Comisia susține că reglementarea maghiară nu este conformă cu articolul 7 alineatul (3) din Directiva 2001/14, întrucât aceasta nu cuprinde în prezent nicio prevedere prin care să se garanteze aplicarea principiului numit al „costurilor directe”, contrar celor prevăzute de această dispoziție.

100 În memoriul în apărare, Ungaria susține că VPE a adoptat Regulamentul nr. 83/2007 (X.6) GKM PM, care stabilește metoda de calculare a tarifelor, care a intrat în vigoare la 12 decembrie 2010 pentru o perioadă de cinci ani începând cu exercițiul financiar 2010-2011. Conform acestei metode, stabilirea tarifelor s-ar întemeia pe datele de fapt privind costurile și rezultatele din ultimul exercițiu financiar ale administratorilor infrastructurii. Acest stat membru adaugă că o majorare generală pentru serviciile de bază a fost stabilită în temeiul articolului 55 alineatul (8) din Legea privind transportul feroviar, pentru ca tarifele de acces la infrastructură să acopere costurile justificate ale administratorilor respectivi. Ar reveni în sarcina Autorității naționale a transporturilor să controleze majorarea acestor tarife.

101 În replica sa, Comisia precizează că documentul de aprobare a metodei de calculare a tarifelor nu i-a fost comunicat încă și, în urma lecturii memoriului în apărare, susține că, în opinia sa, această metodă nu pare să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 7 din Directiva 2001/14.

102 Republica Polonă arată că, în avizul său motivat, Comisia precizase că costurile directe prevăzute la articolul 7 alineatul (3) din Directiva 2001/14 ar trebui să se ridice la 35 % din cheltuielile totale de întreținere a infrastructurii. Potrivit Republicii Polone, această afirmație nu are temei în niciuna dintre dispozițiile Directivei 2001/14, întrucât aceasta nu definește noțiunea de cost direct imputabil exploatării serviciului de transport feroviar și întrucât statele membre dispun de o anumită libertate pentru a stabili tarifele de acces la infrastructură.

Aprecierea Curții

103 Prin intermediul celui de al patrulea motiv, Comisia impută, în esență, că în legislația maghiară nu se aplică principiul costurilor directe, astfel cum este impus la articolul 7 alineatul (3) din Directiva 2001/14.

104 Astfel, conform dispoziției menționate, fără să aducă atingere dispozițiilor de la alineatul (4) sau (5) al aceluiași articol 7 sau de la articolul 8 din Directiva 2001/14, tarifele pentru setul minim de prestații și accesul pe rețea la serviciile infrastructurii trebuie să fie stabilite la costul direct imputabil exploatării serviciilor de transport feroviar.

105 Or, în speță, este cert că, la momentul expirării termenului stabilit în avizul motivat, și anume la 8 decembrie 2009, legislația maghiară nu prevedea o metodă de calcul al tarifelor stabilită pe baza costurilor directe, întrucât aceasta a intrat în vigoare la 12 decembrie 2010.

106 În consecință, al patrulea motiv invocat de Comisie în susținerea acțiunii formulate este fondat.

107 Rezultă din toate considerațiile de mai sus că, pe de o parte, prin neadoptarea, în termenul prevăzut, a tuturor actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma articolului 6 alineatele (1) și (2), precum și articolului 7 alineatul (3) din Directiva 2001/14, Ungaria nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul acestor dispoziții și că, pe de altă parte, acțiunea trebuie respinsă în rest.

Cu privire la cheltuielile de judecată

108 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 Ungaria au căzut fiecare în pretenții cu privire la două din cele patru motive, trebuie să se statueze că acestea din urmă suportă propriile cheltuieli de judecată. În temeiul articolului 140 alineatul (1) din același regulament, potrivit căruia statele membre care au intervenit în litigiu suportă propriile cheltuieli de judecată, Republica Cehă și Republica Polonă suportă propriile cheltuieli de judecată.

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

1) Prin neadoptarea, în termenul prevăzut, a tuturor actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma articolului 6 alineatele (1) și (2), precum și articolului 7 alineatul (3) din Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007, Ungaria nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul acestor dispoziții.

2) Respinge în rest acțiunea.

3) Comisia Europeană și Ungaria suportă propriile cheltuieli de judecată.

4) Republica Cehă și Republica Polonă suportă propriile cheltuieli de judecată.

Semnături