

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

**Doc. LXXXIX**  
**n. 5**

## SENTENZA

DELLA CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA (PRIMA SEZIONE) 30 MAGGIO 2013. CAUSA C-512/10 (COMMISSIONE EUROPEA CONTRO REPUBBLICA DI POLONIA, SOSTENUTA DA REPUBBLICA CECA E REPUBBLICA ITALIANA). INADEMPIMENTO DI UNO STATO – TRASPORTO – DIRETTIVA 91/440/CEE – SVILUPPO DELLE FERROVIE COMUNITARIE – DIRETTIVA 2001/14/CE – RIPARTIZIONE DELLE CAPACITÀ D'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA – ARTICOLO 6, PARAGRAFI 2 E 3, DELLA DIRETTIVA 2001/14 – ASSENZA PERSISTENTE DI EQUILIBRIO FINANZIARIO – ARTICOLI 6, PARAGRAFO 1, E 7, PARAGRAFI 3 E 4, DELLA DIRETTIVA 91/440 – ASSENZA DI INCENTIVI AL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA – ARTICOLI 7, PARAGRAFO 3, E 8, PARAGRAFO 1, DELLA DIRETTIVA 2001/14 – CALCOLO DEL DIRITTO PER L'ACCESSO MINIMO

*(Articolo 144-ter del Regolamento del Senato)*

—————  
**Comunicata alla Presidenza il 3 giugno 2013**  
—————



## SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

30 maggio 2013 (\*)

«Inadempimento di uno Stato – Trasporto – Direttiva 91/440/CEE – Sviluppo delle ferrovie comunitarie – Direttiva 2001/14/CE – Ripartizione delle capacità d’infrastruttura ferroviaria – Articolo 6, paragrafi 2 e 3, della direttiva 2001/14 – Assenza persistente di equilibrio finanziario – Articoli 6, paragrafo 1, e 7, paragrafi 3 e 4, della direttiva 91/440 – Assenza di incentivi al gestore dell’infrastruttura – Articoli 7, paragrafo 3, e 8, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 – Calcolo del diritto per l’accesso minimo»

Nella causa C-512/10,

avente ad oggetto il ricorso per inadempimento, ai sensi dell’articolo 258 TFUE, proposto il 26 ottobre 2010,

**Commissione europea**, rappresentata da H. Støvlbæk e K. Herrmann, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

**Repubblica di Polonia**, rappresentata da M. Szpunar, K. Bożekowska-Zawisza e M. Laszuk, in qualità di agenti,

convenuta,

sostenuta da:

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

**Repubblica italiana**, rappresentata da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da S. Fiorentino, avvocato dello Stato,

intervenienti,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta da A. Tizzano, presidente di sezione, A. Borg Barthet (relatore), E. Levits, J.-J. Kasel e M. Berger, giudici,

avvocato generale: N. Jääskinen

cancelliere: A. Impellizzeri, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all’udienza del 20 settembre 2012,

sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza del 13 dicembre 2012,

ha pronunciato la seguente

**Sentenza**

1 Con il suo ricorso, la Commissione europea chiede che la Corte voglia dichiarare che:

- non adottando le misure necessarie per garantire che l'ente cui è affidato l'esercizio delle funzioni essenziali elencate all'allegato II della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 237, pag. 25, e – rettifica – GU L 271, pag. 70), come modificata dalla direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004 (GU L 164, pag. 164, e – rettifica – GU L 220, pag. 58; in prosieguo: la «direttiva 91/440»), sia indipendente dall'impresa che presta i servizi di trasporto ferroviario;
- non adottando le misure idonee a garantire in tempo utile l'equilibrio finanziario del gestore dell'infrastruttura;
- omettendo di introdurre un sistema di incentivi idoneo a incoraggiare il gestore a diminuire i costi e i diritti di utilizzo dell'infrastruttura; e
- non assicurando una corretta trasposizione delle disposizioni relative all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria figuranti nella direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (GU L 75, pag. 29), come modificata dalla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004 (GU L 164, pag. 44; in prosieguo: la «direttiva 2001/14»);
- la Repubblica di Polonia è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in virtù dell'articolo 6, paragrafo 3, e dell'allegato II della direttiva 91/440, degli articoli 4, paragrafo 2, 6, paragrafi 2 e 3, 7, paragrafo 3, 8, paragrafo 1, e 14, paragrafo 2, della direttiva 2001/14 nonché dell'articolo 6, paragrafo 1, di quest'ultima, in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafi 3 e 4, della direttiva 91/440.

### **Contesto normativo**

#### *Diritto dell'Unione*

2 L'articolo 7, paragrafi 3 e 4, della direttiva 91/440 disponeva che:

«3. Gli Stati membri possono inoltre concedere al gestore dell'infrastruttura, nel rispetto degli articoli [73 CE], [87 CE] e [88 CE], un finanziamento sufficiente in funzione dei compiti, della dimensione e delle esigenze finanziarie, in particolare per far fronte a nuovi investimenti.

4. Nell'ambito della politica generale stabilita dallo Stato, il gestore dell'infrastruttura elabora un piano commerciale comprendente i programmi di investimento e di finanziamento. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi».

3 L'articolo 6 della direttiva 2001/14 era formulato come segue:

«1. Gli Stati membri stabiliscono le modalità, ivi compresi, se del caso, pagamenti anticipati, necessarie affinché la contabilità del gestore dell'infrastruttura, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole, presenti almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi statali e, dall'altro, i costi di infrastruttura.

Fatto salvo l'eventuale obiettivo a lungo termine della copertura da parte dell'utilizzatore dei costi di infrastruttura per tutti i modi di trasporto sulla base di una concorrenza intermodale equa e non discriminatoria, quando il trasporto ferroviario è competitivo rispetto ad altri modi di trasporto, nell'ambito dei principi di imposizione dei diritti di cui agli articoli 7 e 8, uno Stato membro può imporre al gestore dell'infrastruttura di conseguire un equilibrio della contabilità senza contributi statali.

2. Tenendo debito conto della sicurezza, della manutenzione e del miglioramento della qualità del servizio di infrastruttura, devono essere concessi incentivi ai gestori per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei diritti di accesso.

3. Gli Stati membri provvedono affinché il paragrafo 2 sia attuato attraverso un contratto concluso tra l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura, per un periodo minimo di tre anni, che contempli contributi statali oppure mediante l'istituzione di un opportuno sistema di regolamentazione con adeguati poteri.

(...)».

4 Ai termini dell'articolo 7, paragrafo 3, della direttiva 2001/14:

«Fatti salvi i paragrafi 4 e 5 o l'articolo 8, i diritti per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso ai servizi sulla linea sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario».

5 L'articolo 8, paragrafo 1, di detta direttiva prevedeva:

«Ai fini del pieno recupero dei costi da parte del gestore dell'infrastruttura, uno Stato membro può, se il mercato lo consente, applicare coefficienti di maggiorazione in base a principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, garantendo nel contempo una competitività ottimale, in particolare per il trasporto internazionale di merci per ferrovia. Il sistema di imposizione dei diritti deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.

Il livello dei diritti stabiliti non deve tuttavia precludere l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario».

#### *Il diritto polacco*

La legge del 2000

6 L'articolo 15 della legge sulla vendita, sulla ristrutturazione e sulla privatizzazione dell'impresa pubblica Polskie Koleje Państwowe (ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego «Polskie Koleje Państwowe»), dell'8 settembre 2000 (Dz. U. del 2000, n. 84, posizione 948), nella sua versione applicabile alla presente controversia (in prosieguo: la «legge del 2000»), dispone quanto segue:

«1. La PKP SA costituisce una società per azioni incaricata di gestire le linee ferroviarie, operante con la denominazione “PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna”, denominata in prosieguo: la “PLK SA”.

(...)

4. La PLK SA diviene il gestore delle linee ai sensi della [legge sul trasporto ferroviario (ustawa o transporcie kolejowym), del 28 marzo 2003 (Dz. U. del 2007, n. 16, posizione 94); in prosieguo: la “legge sul trasporto ferroviario”]».

La legge sul trasporto ferroviario

7 Ai sensi dell'articolo 33, paragrafi da 1 a 8, della legge sul trasporto ferroviario:

«1. Il gestore [dell'infrastruttura] fissa l'importo dei diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura dai vettori ferroviari.

2. Il diritto di base per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria è fissato prendendo in considerazione il costo, sostenuto dal gestore, direttamente imputabile alla prestazione del servizio ferroviario.

3. Il diritto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria consta del diritto di base e dei diritti supplementari.

3 bis. Nell'ambito del diritto di base, il gestore applica un diritto separato per

l'accesso minimo all'infrastruttura ferroviaria che include i servizi di cui alla parte I, paragrafo 1, dell'allegato della legge;

l'accesso alle installazioni connesse alla manutenzione dei treni che include i servizi di cui alla parte I, paragrafo 2, dell'allegato della legge.

4. Il diritto di base per l'accesso minimo all'infrastruttura ferroviaria è calcolato come il prodotto dei movimenti di treni e dei tassi unitari fissati a seconda della categoria della linea ferroviaria e del tipo di treno, e ciò separatamente per il trasporto di passeggeri e di merci.

4 bis. Il gestore può applicare un tasso unitario minimo di diritto di base per l'accesso minimo all'infrastruttura ferroviaria. Il tasso minimo è applicabile secondo modalità equivalenti a tutti i vettori ferroviari di passeggeri per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria connesso alle attività eseguite conformemente al contratto di servizio pubblico.

(...)

4 quater. Il diritto di base di accesso alle attrezzature connesse alla manutenzione dei treni è calcolato come il prodotto dei servizi prenotati e dei corrispondenti tassi unitari il cui importo varia in funzione del tipo di servizi di cui alla parte I, paragrafo 2, dell'allegato alla legge.

5. Il tasso unitario del diritto di base per l'accesso minimo all'infrastruttura ferroviaria è fissato per treno, in ragione di un chilometro di spostamento.

5 bis. Al fine di fissare i tassi unitari del diritto di base, il gestore sottrae dall'importo previsto delle spese di messa a disposizione dell'infrastruttura ferroviaria ai vettori ferroviari la sovvenzione prevista per il rinnovo e la manutenzione dell'infrastruttura proveniente dal bilancio dello Stato o degli enti locali e le risorse previste provenienti dal Fondo per la rete.

(...)

5 quater. L'aumento dei tassi unitari del diritto di base per i trasporti ferroviari di persone effettuati a norma di un contratto di servizi pubblici nel corso del periodo di validità degli orari ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 5, non può superare il livello del tasso di inflazione previsto nel progetto di legge finanziaria dell'anno pertinente.

6. Il gestore è tenuto a rendere pubblici, secondo la prassi vigente, l'importo ed i tipi di tasso del diritto di base e dei diritti supplementari, distinguendo il trasporto di passeggeri dal trasporto di beni.

7. I tassi unitari del diritto di base e dei diritti supplementari, tranne i diritti di utilizzo per la corrente di trazione, sono trasmessi, insieme ai calcoli del loro importo, al presidente dell'[Ufficio dei trasporti ferroviari].

8. Il presidente dell'[Ufficio dei trasporti ferroviari] approva i tassi di cui al paragrafo 7 [del presente articolo] nel termine di 30 giorni a decorrere dal loro ricevimento o rifiuta di applicarli se constatata infrazioni alle regole di cui ai paragrafi [da 2 a 6 del presente articolo], all'articolo 34 o alle disposizioni adottate sulla base dell'articolo 35».

8 L'articolo 38 bis, paragrafi 1 e 2, della legge sul trasporto ferroviario dispone:

«1. Il ministro incaricato dei Trasporti può cofinanziare, a partire dal bilancio dello Stato o del Fondo per la rete, le spese di rinnovo e di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, al fine di ridurre le spese e l'importo dei diritti di utilizzo, se l'infrastruttura è messa a disposizione dal gestore conformemente ai principi definiti nella legge.

2. La missione di cui al paragrafo 1 è realizzata sulla base di un contratto concluso tra il ministro incaricato dei Trasporti ed il gestore per un periodo superiore o uguale a 3 anni».

Il regolamento ministeriale del 2009

9 Il regolamento del ministro dell'Infrastruttura relativo alle condizioni di accesso e per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej), del 27 febbraio 2009 (Dz. U. del 2009, n. 35, posizione 274; in prosieguo: il «regolamento ministeriale del 2009») dispone al suo articolo 6:

«Il diritto di base di cui all'articolo 33, paragrafo 4, della [legge sul trasporto ferroviario] è calcolato effettuando il prodotto del numero di treni-km realizzati e del tasso applicabile alla categoria di linea ferroviaria interessata, determinato tenendo conto del traffico medio quotidiano e della velocità tecnica ammessa integrando i limiti permanenti, nonché del tipo di treno e della massa lorda totale del treno, definiti per il segmento concesso».

10 Ai termini dell'articolo 7 del regolamento ministeriale del 2009:

«I tassi unitari del diritto di base previsti dall'articolo 6 sono stabiliti per:

- 1) i treni passeggeri,
- 2) i treni merci».

11 L'articolo 8 del regolamento ministeriale del 2009 prevede che:

«1. Il gestore dell'infrastruttura tiene conto, per calcolare i tassi di messa a disposizione dell'infrastruttura ferroviaria:

- 1) dei costi diretti che coprono:
  - a) i costi di manutenzione,
  - b) i costi di gestione del traffico ferroviario,
  - c) l'ammortamento;
- 2) dei costi indiretti dell'attività che coprono le spese ragionevoli del gestore diversi da quelli menzionati ai punti 1 e 3;

- 3) dei costi finanziari legati al rimborso dei prestiti che il gestore ha contratto per sviluppare e modernizzare l'infrastruttura messa a disposizione;
  - 4) del lavoro di prestazione del servizio definito per le varie categorie di linee e treni di cui all'articolo 7.
2. Il tasso varia in funzione della categoria di linea ferroviaria e della massa totale lorda del treno, precisato che detto tasso cresce all'aumentare di tali parametri.
  3. I tassi per lo spostamento dei treni di cui all'articolo 7, relativi ad una medesima categoria di linea e ad una medesima massa totale lorda, devono essere uguali.
  4. I tassi per i treni di cui all'articolo 7 si presentano in forma di tabelle, le cui diverse righe si riferiscono alla massa lorda dei treni e le cui colonne si riferiscono alle linee ferroviarie».

#### **Procedimento precontenzioso**

- 12 Il 10 maggio 2007 la Commissione ha inviato un questionario alla Repubblica di Polonia al fine di verificare il corretto recepimento da parte di detto Stato membro delle direttive 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440 (GU L 75, pag. 1), 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie (GU L 75, pag. 26), e 2001/14 (in prosieguo, congiuntamente: il «primo pacchetto ferroviario»). Le autorità polacche hanno risposto a detto questionario il 5 luglio 2007.
- 13 Il 21 ottobre 2007 la Commissione ha chiesto chiarimenti supplementari che la Repubblica di Polonia le ha fornito con lettera del 20 dicembre 2007.
- 14 Il 26 giugno 2008 la Commissione, sulla base delle informazioni comunicate dalla Repubblica di Polonia, ha intimato a tale Stato membro di conformarsi alle disposizioni delle direttive del primo pacchetto ferroviario. Le principali irregolarità poste in rilievo concernevano la mancanza di indipendenza della PLK SA e la riscossione dei diritti di accesso all'infrastruttura.
- 15 Il 26 agosto 2008 la Repubblica di Polonia ha risposto alla diffida della Commissione.
- 16 Il 9 ottobre 2009 la Commissione ha rivolto alla Repubblica di Polonia un parere motivato con cui, da un lato, le addebitava di non aver adottato le misure necessarie a garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nei confronti dei vettori ferroviari, e, dall'altro, invitava detto Stato membro ad adottare le misure necessarie per conformarsi a tale parere motivato entro due mesi a decorrere dal suo ricevimento.
- 17 Con lettera del 9 dicembre 2009 la Repubblica di Polonia ha risposto al suddetto parere motivato ed ha contestato gli inadempimenti addebitatili dalla Commissione.
- 18 Alla luce di tali circostanze, la Commissione ha proposto il presente ricorso.

#### **Procedimento dinanzi alla Corte**

- 19 Con ordinanza del presidente della Corte del 13 aprile 2011, la Repubblica ceca e la Repubblica italiana sono state autorizzate ad intervenire a sostegno delle conclusioni della

Repubblica di Polonia.

- 20 Con atto depositato presso la cancelleria della Corte il 12 aprile 2013, la Commissione ha informato la Corte che essa rinunciava alla prima censura del proprio ricorso, vertente sulla violazione dell'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 91/440 nonché degli articoli 4, paragrafo 2, e 14, paragrafo 2, della direttiva 2001/14.
- 21 Nelle sue osservazioni su tale rinuncia, la Repubblica di Polonia ha chiesto che la Commissione venga condannata alle spese afferenti a detta censura.

### **Sul ricorso**

*Sulla seconda censura, vertente sull'assenza persistente di equilibrio finanziario*

Argomenti delle parti

- 22 La Commissione addebita alla Repubblica di Polonia di non aver preso le misure atte a garantire in tempo utile l'equilibrio finanziario del gestore dell'infrastruttura, cioè la PLK SA, in violazione degli obblighi che incombono a detto Stato membro a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafi 3 e 4, della direttiva 91/440. La Commissione precisa al riguardo che dalla risposta di detto Stato membro al parere motivato emerge che le uscite e le entrate della PLK SA saranno in equilibrio solo nel 2012.
- 23 La Repubblica di Polonia sostiene che l'equilibrio finanziario del gestore dell'infrastruttura è raggiunto se si tiene conto del risultato di esercizio prima della deduzione degli ammortamenti. Orbene, non risulterebbe affatto dall'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 che l'equilibrio finanziario debba essere raggiunto integrando i costi di ammortamento, e segnatamente quelli delle linee ferroviarie che sono liquidate o lo saranno in avvenire, talché i costi del loro eventuale rinnovo non sono stati presi in considerazione all'atto della fissazione dei diritti di accesso all'infrastruttura.
- 24 Quanto all'articolo 7, paragrafo 3, della direttiva 91/440, la Repubblica di Polonia sostiene che, da un lato, gli articoli da 33 a 35 della legge sul trasporto ferroviario, vertente sui diritti a carico dei vettori ferroviari, garantiscono il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e che, dall'altro, il bilancio dello Stato o del Fondo per la rete, mediante i quali possono essere finanziate le spese di rinnovo e di manutenzione della struttura in applicazione degli articoli 38 e 38 bis di detta legge, costituiscono una seconda fonte di finanziamento. Gli introiti della PLK SA ottenuti nell'ambito dell'esercizio di attività diverse dalla messa a disposizione dell'infrastruttura ferroviaria costituirebbero una terza fonte di finanziamento della medesima.
- 25 Per quanto riguarda l'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva 91/440, la Repubblica di Polonia fa valere che la PLK SA prepara, come richiede il suo statuto, piani finanziari annuali, un elemento dei quali è costituito dai programmi di investimento annuali, che devono essere elaborati in modo da garantire il loro finanziamento a partire da diverse fonti.

Giudizio della Corte

- 26 In applicazione dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, gli Stati membri stabiliscono le modalità necessarie affinché la contabilità del gestore dell'infrastruttura, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole, presenti almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi statali e, dall'altro, i costi di

infrastruttura.

- 27 Secondo la Repubblica di Polonia, detta disposizione impone agli Stati membri non di provvedere a che il conto profitti e perdite del gestore dell'infrastruttura sia in equilibrio, contrariamente a quanto sostiene la Commissione, ma solo di fornire il finanziamento necessario affinché il risultato di esercizio prima della deduzione degli ammortamenti sia equilibrato.
- 28 A tal proposito, occorre innanzitutto rilevare che se, secondo i principi della contabilità, l'ammortamento rappresenta non una «spesa», nozione che implica un flusso di cassa, ma un onere senza prelievo di cassa, l'impiego di tale termine all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 non può tuttavia essere considerato determinante in quanto il secondo comma di tale medesimo paragrafo si riferisce, da parte sua, ai «costi di infrastruttura»
- 29 Occorre poi rilevare, come fa l'avvocato generale al paragrafo 55 delle sue conclusioni, che l'impiego dei termini di «pagamenti anticipati» all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, in quanto sembrano suggerire a priori che l'obbligo previsto da tale disposizione mira a tutelare non l'equilibrio contabile ma la liquidità del gestore, potrebbe costituire un argomento a favore della Repubblica di Polonia.
- 30 Tuttavia, occorre anche rilevare, come fa l'avvocato generale al paragrafo 57 delle sue conclusioni, che le disposizioni dell'articolo 7 della direttiva 91/440, che prevedono rispettivamente, ai paragrafi 3 e 4 del medesimo, da una parte, la possibilità per gli Stati membri di concedere al gestore dell'infrastruttura un finanziamento statale sufficiente in funzione dei compiti, della dimensione e delle esigenze finanziarie del medesimo e, dall'altra, l'obbligo in capo al gestore dell'infrastruttura di elaborare un piano commerciale idoneo ad assicurare l'equilibrio finanziario nell'ambito della politica generale stabilita dallo Stato, hanno proprio per oggetto di garantire la liquidità del gestore dell'infrastruttura.
- 31 Di conseguenza, se dovesse essere interpretato nel senso che l'obbligo di equilibrare i conti del gestore dell'infrastruttura mira a tutelare non l'equilibrio contabile, ma la liquidità del medesimo, l'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 non avrebbe un ambito di applicazione proprio rispetto a quello dell'articolo 7, paragrafi 3 e 4, della direttiva 91/440.
- 32 Occorre inoltre rilevare che l'iscrizione dell'ammortamento degli attivi costituisce, secondo l'articolo 35, paragrafo 1, lettera b), della quarta direttiva 78/660 del Consiglio, del 25 luglio 1978, basata sull'articolo [44, paragrafo 2, lettera g), CE] e relativa ai conti annuali di taluni tipi di società (GU L 222, pag. 11), un obbligo contabile senza il quale i conti annuali di una società di capitali quale la PLK SA non possono dare, conformemente a quanto richiesto dall'articolo 2, paragrafo 3, di detta direttiva, un quadro fedele della situazione patrimoniale, di quella finanziaria nonché del risultato economico della società.
- 33 Occorre altresì rilevare, come fa l'avvocato generale al paragrafo 59 delle sue conclusioni, che l'obbligo di ammortizzare il valore degli attivi non dipende dalla questione se l'impresa abbia l'intenzione di rinnovare o meno un elemento dell'attivo immobilizzato.
- 34 Riguardo alle considerazioni che precedono, occorre interpretare l'obbligo previsto all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 nel senso che esso mira ad un equilibrio contabile del conto profitti e perdite del gestore dell'infrastruttura.
- 35 Uno squilibrio del conto profitti e perdite del gestore dell'infrastruttura non è tuttavia sufficiente, di per sé, per concludere che lo Stato membro di cui trattasi non abbia adempiuto agli obblighi ad esso incombenti in virtù di detto articolo 6, paragrafo 1. Infatti, per giungere a una tale conclusione occorre inoltre dimostrare, secondo la lettera stessa di tale

disposizione, che lo squilibrio contabile interviene «in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole».

- 36 La Commissione fa valere al riguardo che, se la PLK SA accumula perdite di un livello equivalente a quello indicato dalla Repubblica di Polonia nella sua risposta alla lettera di diffida, sarà impossibile per la medesima raggiungere l'equilibrio finanziario di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14. Inoltre, ad avviso della Commissione, lo Stato membro in questione non ha erogato al gestore dell'infrastruttura un finanziamento sufficiente in funzione dei suoi compiti, della sua dimensione e delle sue esigenze finanziarie.
- 37 Secondo i dati figuranti nel ricorso, il disavanzo della PLK SA è passato dal 2% nel 2006 al 10% (secondo le previsioni) nel 2009. Durante lo stesso periodo, il finanziamento da parte dello Stato è aumentato dal 10,8% al 19,3% (secondo le previsioni), mentre la copertura dei costi per il gettito ottenuto dai diritti per l'accesso all'infrastruttura è parallelamente diminuito dal 79,4% nel 2006 al 64,4% nel 2009 (secondo le previsioni).
- 38 La Repubblica di Polonia fa tuttavia valere che è previsto che, nel 2015, lo Stato coprirà le spese connesse all'infrastruttura sino alla concorrenza del 37,5%, il che implicherà, a suo parere, una diminuzione sensibile dei tassi del diritto dovuto dai vettori ferroviari.
- 39 Nella controreplica la Repubblica di Polonia ricorda di aver presentato, nella sua risposta al parere motivato, il piano governativo che prevede l'aumento del finanziamento del gestore dell'infrastruttura che ha per obiettivo di pervenire all'equilibrio di bilancio nel 2012. Peraltro, lo Stato membro in questione si prefigge di raggiungere l'equilibrio del bilancio anche allo stadio della pianificazione degli introiti e delle spese della PLK SA. Pur indicando che il risultato finale dipenderà dalla congiuntura economica, la Repubblica di Polonia precisa che, nel 2009, è stata registrata una caduta dei volumi di trasporto ferroviario di merci del 17% rispetto all'anno precedente.
- 40 Occorre osservare, al riguardo, che l'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 non contiene alcuna precisazione ai fini dell'applicazione del criterio di un «periodo ragionevole» che, ai termini dell'articolo 8, paragrafo 4, primo comma, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343, pag. 32), direttiva che ha abrogato segnatamente la direttiva 2001/14 a decorrere dal 15 dicembre 2012, non può superare cinque anni.
- 41 Nella specie, risulta dal fascicolo che la Repubblica di Polonia ha concesso una prima sovvenzione pari a 340 milioni di zloty polacchi (PLN) alla PLK SA nel 2006, dopo che il gestore aveva avviato le sue attività. La sovvenzione statale annua è stata portata a PLN 900 milioni nel 2010, per raggiungere PLN 1 200 milioni nel 2012, anno nel corso del quale si dovrebbe pervenire all'equilibrio finanziario. Infine, nel corso degli anni successivi, è previsto un aumento della suddetta sovvenzione di PLN 100 milioni ogni anno.
- 42 Secondo le informazioni contenute nel fascicolo, la rete ferroviaria polacca è molto densa, in cattivo stato e, in un'ampia misura, poco redditizia. Inoltre, la gestione indipendente dell'infrastruttura ferroviaria è iniziata solo recentemente, nei limiti in cui la prima sovvenzione statale è stata concessa nel 2006. Al tempo stesso, malgrado la ripetuta erogazione di finanziamenti da parte dello Stato polacco al gestore dell'infrastruttura, gli introiti di quest'ultimo sono diminuiti, in parte a causa dell'importante crisi economica che affronta l'Unione europea. La pianificazione finanziaria realizzata dallo Stato polacco prevede nondimeno di raggiungere l'equilibrio finanziario nel 2012.
- 43 Tenuto conto degli elementi che precedono non si può concludere che la Repubblica di

Polonia non ha stabilito le modalità necessarie affinché la contabilità del gestore dell'infrastruttura, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole, presenti almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei diritti per l'infrastruttura e, dall'altro, i costi dell'infrastruttura.

44 Occorre pertanto respingere la seconda censura invocata dalla Commissione a sostegno del suo ricorso.

Sulla terza censura relativa all'assenza di misure che incentivino il gestore dell'infrastruttura a ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'importo dei diritti di accesso

#### Argomenti delle parti

45 La Commissione sostiene che la Repubblica di Polonia, avendo omesso di adottare, conformemente a quanto prevede l'articolo 6, paragrafi 2 e 3, della direttiva 2001/14, un regime di incentivi idoneo ad incoraggiare il gestore a diminuire i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'importo dei diritti di accesso a detta infrastruttura, è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti a norma di tali disposizioni.

46 Essa fa valere, in particolare, che l'articolo 38 bis della legge sul trasporto ferroviario non istituisce alcun regime di incentivi idoneo ad incoraggiare il gestore a ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei diritti di accesso.

47 La Repubblica di Polonia fa valere, innanzitutto, che sebbene la direttiva 2001/14 preveda l'obbligo per gli Stati membri di adottare incentivi al fine di aumentare l'efficacia dei gestori dell'infrastruttura, essa non definisce tuttavia la natura dei medesimi.

48 Detto Stato membro fa valere che il ministro incaricato dei Trasporti decide ogni anno, insieme alla PKP SA, controllata al 100% dal Tesoro pubblico, sull'opportunità di attribuire ricompense ai membri del consiglio di amministrazione della PLK SA allo scopo di aumentare l'efficacia del gestore dell'infrastruttura.

49 La Repubblica di Polonia menziona anche altri strumenti di amministrazione d'impresa applicabili alla PLK SA, quali la decisione di non far pesare i costi dei servizi di tutela della rotaia sui costi del diritto di accesso all'infrastruttura, ma di finanziare tali servizi mediante fondi ottenuti dalla società nell'ambito di altri tipi di attività, nonché il fatto di subordinare l'importo dei fondi pubblici destinati all'attività operativa del gestore all'efficacia della sua attività.

50 Infine, la Repubblica di Polonia sostiene che l'articolo 33 della legge sul trasporto ferroviario, in applicazione del quale i tassi unitari dei diritti sono assoggettati all'approvazione del presidente dell'Ufficio dei trasporti ferroviari, costituisce una attuazione sufficiente delle misure normative previste all'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 2001/14.

51 La Repubblica ceca sostiene che l'esigenza di misure di incentivo a ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei diritti di accesso costituisce l'obiettivo finale dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 2001/14, cioè uno stato che deve essere raggiunto. Orbene, come tale disposizione prevederebbe esplicitamente, sarebbe necessario creare condizioni preliminari a tal fine. Così uno Stato membro, quando cerca di raggiungere siffatto obiettivo, deve provvedere alla sicurezza, al mantenimento e al miglioramento della qualità del servizio dell'infrastruttura.

52 La Repubblica ceca aggiunge che, in una situazione in cui l'infrastruttura è in cattivo stato,

non ricorrono condizioni siffatte. Di conseguenza la conclusione di un contratto tra lo Stato membro ed il gestore dell'infrastruttura concernente il finanziamento dei costi di riparazione o di manutenzione dell'infrastruttura è una misura diretta a raggiungere l'obiettivo finale fissato all'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 2001/14 e che dovrebbe considerarsi sufficiente, tenuto conto dello stato in cui versa l'infrastruttura.

53 Nella risposta alla memoria d'intervento della Repubblica ceca, la Commissione sostiene che un'interpretazione siffatta dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 2001/14 è erronea.

54 Secondo detta istituzione da tale disposizione non risulta che l'obbligo di adottare incentivi ivi previsto dipende dallo stato dell'infrastruttura ferroviaria. Al contrario, tale obbligo esisterebbe di per se stesso. Pertanto, la conclusione di un accordo tra lo Stato membro interessato ed il gestore dell'infrastruttura a proposito del finanziamento dei costi di riparazione e di manutenzione dell'infrastruttura, che non implichi incentivi al gestore a ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei diritti di accesso, non adempirebbe l'obbligo previsto dalla suddetta disposizione.

#### Giudizio della Corte

55 Dall'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 2001/14 risulta che, tenendo debito conto della sicurezza, della manutenzione e del miglioramento della qualità del servizio di infrastruttura, devono essere concessi incentivi ai gestori per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'importo dei diritti di accesso per l'utilizzo della medesima.

56 L'articolo 6, paragrafo 3, di detta direttiva prevede che l'obbligo che discende dal paragrafo 2 di detto articolo sia attuato attraverso un contratto pluriennale concluso tra il gestore dell'infrastruttura e l'autorità competente che contempli contributi statali oppure mediante l'istituzione di un opportuno sistema di regolamentazione con adeguati poteri.

57 Nella fattispecie, è giocoforza constatare che l'articolo 38 bis, paragrafi 1 e 2, della legge sul trasporto ferroviario, sebbene preveda come obiettivo la riduzione delle spese e dell'importo dei diritti di utilizzo, omette tuttavia di definire il meccanismo di incentivi mediante il quale tale obiettivo dovrebbe essere raggiunto.

58 Inoltre, è pacifico che detta legge non istituisce un sistema di regolamentazione con adeguati poteri affinché il gestore dell'infrastruttura renda conto della sua gestione ad un'autorità competente, conformemente a quanto previsto dall'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 2001/14.

59 Occorre rilevare, del resto, che la Repubblica di Polonia non sostiene che le misure da essa invocate, menzionate ai punti 48 e 49 della presente sentenza, pur supponendo che possano essere considerate incentivi ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, di detta direttiva, sono incluse in un contratto pluriennale di finanziamento conformemente a quanto prevede il paragrafo 3 di detto articolo.

60 Quanto infine agli argomenti della Repubblica ceca, basta constatare che, sebbene dall'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 2001/14 risulti che gli Stati membri sono tenuti a prendere in considerazione lo stato dell'infrastruttura nell'ambito dell'applicazione dei paragrafi 2 e 3 di siffatto articolo, non per questo non sono tenuti anche a concludere contratti pluriennali di finanziamento che includono incentivi, oppure a istituire un sistema di regolamentazione adeguato a tale scopo.

61 Tenuto conto di tutte le considerazioni che precedono, occorre concludere che la terza censura invocata dalla Commissione a sostegno del proprio ricorso è fondata.

Sulla quarta censura relativa al calcolo del diritto per l'accesso minimo all'infrastruttura ferroviaria

Argomenti delle parti

- 62 La Commissione sostiene che la Repubblica di Polonia non ha soddisfatto gli obblighi che le incombono a norma degli articoli 7, paragrafo 3, e 8, paragrafo 1, della direttiva 2001/14.
- 63 Essa sostiene che la nozione di «costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario» ai sensi di detto articolo 7, paragrafo 3, rinvia a quella del «costo marginale». Quest'ultima nozione corrisponde unicamente, a parere della Commissione, ai costi generati dai movimenti effettivi di treni, e non ai costi fissi che coprono, oltre ai costi connessi all'esercizio della prestazione ferroviaria, le spese generali del funzionamento dell'infrastruttura che devono sostenersi anche in assenza di movimenti di treni.
- 64 Inoltre la Commissione fa valere che la Repubblica di Polonia ha riconosciuto, nella sua risposta al parere motivato, che il livello dei tassi unitari del diritto di base per l'accesso minimo all'infrastruttura dipende dai lavori previsti in materia di prestazione del servizio, dal costo previsto per la fornitura dell'infrastruttura ferroviaria nell'ambito dell'accesso minimo e dal finanziamento previsto delle riparazioni e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria. Orbene, tali fattori non sarebbero direttamente legati ai costi diretti risultanti dalla prestazione del servizio, ma sarebbero diretti al recupero dell'insieme dei costi sostenuti dal gestore.
- 65 Per quanto concerne le possibilità di maggiorazione dei diritti sulla base dell'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, la Commissione fa valere che gli Stati membri sono tenuti, come risulta dalla lettura combinata del primo e del secondo comma di tale disposizione, ad istituire un meccanismo di controllo che comprenda tutti i segmenti del mercato dei vettori ferroviari e le loro capacità di pagamento. Tale meccanismo dovrebbe consentire di identificare la «resistenza del mercato» e di vigilare a che si escludano taluni settori del medesimo che, sino ad oggi, potevano assolvere il diritto per l'accesso minimo all'infrastruttura.
- 66 Orbene, la legge sul trasporto ferroviario non istituirebbe un tale meccanismo.
- 67 In primo luogo, quanto alla censura fondata sulla violazione dell'articolo 7, paragrafo 3, della direttiva 2001/14, la Repubblica di Polonia fa valere che detta legge è stata modificata nel corso del procedimento precontenzioso, conformemente alle esigenze della Commissione.
- 68 In particolare, l'articolo 33 della legge sul trasporto ferroviario disporrebbe che il diritto di base per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria è fissato tenendo conto del costo che il gestore sostiene direttamente in seguito agli spostamenti dei treni realizzati dal vettore ferroviario.
- 69 La Repubblica di Polonia contesta peraltro l'addebito della Commissione secondo cui dalle disposizioni della legislazione polacca risulterebbe che i costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario corrispondono ai costi globali di manutenzione e ai costi globali di esercizio.
- 70 La Repubblica di Polonia sostiene peraltro che l'asserzione della Commissione secondo cui la nozione di «costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario» rinvia a quella di «costo marginale» è priva di fondamento. Tale Stato membro osserva in proposito

che, poiché la direttiva 2001/14 non definisce una tale nozione, gli Stati membri dispongono di una certa libertà per definire, nel rispetto degli obiettivi della direttiva in parola, gli elementi costitutivi e determinare l'importo del diritto di accesso.

71 In secondo luogo, quanto alla censura fondata sulla violazione dell'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, la Repubblica di Polonia sostiene che la Commissione non ha chiarito su quale base, alla luce delle disposizioni vigenti in Polonia, essa ha constatato che i costi presi in considerazione per calcolare il diritto per l'accesso minimo erano maggiorati del tasso di rendimento di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2001/14.

72 La Repubblica ceca fa valere, circa l'addebito della Commissione fondato su una trasposizione scorretta dell'articolo 7, paragrafo 3, della direttiva 2001/14, che non risulta affatto da tale disposizione che soltanto i costi marginali potrebbero essere qualificati come «cost[i] direttamente legat[i] alla prestazione del servizio ferroviario». Secondo lo Stato membro in questione, dato che né tale direttiva, né alcun'altra disposizione del diritto dell'Unione elencano i costi corrispondenti alla nozione in parola, il criterio decisivo sarebbe unicamente la questione se si possa dimostrare un rapporto diretto con la prestazione del servizio ferroviario.

#### Giudizio della Corte

73 Conformemente all'articolo 7, paragrafo 3, della direttiva 2001/14, fatti salvi i paragrafi 4 e 5 di detto articolo o l'articolo 8 della medesima direttiva, i diritti per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso ai servizi sulla linea sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario.

74 A tal proposito, è giocoforza constatare che la direttiva 2001/14 non contiene alcuna definizione della nozione di «costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario» e che nessuna disposizione del diritto dell'Unione determina i costi rientranti, o quelli non rientranti, in tale nozione.

75 Trattandosi inoltre di una nozione attinente alla scienza economica la cui applicazione, come ha rilevato l'avvocato generale al paragrafo 93 delle sue conclusioni, solleva difficoltà pratiche considerevoli, occorre osservare che, allo stato attuale del diritto dell'Unione, gli Stati membri godono di un certo margine discrezionale ai fini del recepimento e dell'applicazione di detta nozione nel diritto interno.

76 Ne consegue che, nella fattispecie, occorre verificare se la normativa polacca di cui trattasi permetta di includere nel calcolo dei diritti riscossi per il pacchetto minimo di accesso e l'accesso mediante la rete alle infrastrutture ferroviarie elementi che non sono manifestamente direttamente imputabili alla prestazione del servizio ferroviario.

77 A tal proposito, l'articolo 33, paragrafo 2, della legge sul trasporto ferroviario prevede che il diritto di base per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria viene determinato prendendo in considerazione il costo sopportato dal gestore del medesimo direttamente imputabile alla prestazione del servizio ferroviario.

78 Secondo il paragrafo 4 di detto articolo 33, il diritto di base per l'accesso minimo all'infrastruttura ferroviaria è calcolato effettuando il prodotto dei movimenti di treni e dei tassi unitari fissati secondo la categoria della linea ferroviaria e il tipo di treno, separatamente per il trasporto passeggeri e per il trasporto merci. Conformemente al paragrafo 5 del medesimo articolo, il tasso unitario del diritto di base per l'accesso minimo all'infrastruttura ferroviaria è stabilito per treno, per un kilometro di spostamento.

- 79 Le modalità di calcolo del diritto di base per l'accesso minimo all'infrastruttura ferroviaria sono definite all'articolo 6 del regolamento ministeriale del 2009.
- 80 L'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento ministeriale precisa a tal proposito che, nell'ambito del calcolo dei tassi di messa a disposizione dell'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura tiene conto dei costi diretti che coprono i costi di manutenzione, i costi di gestione del traffico ferroviario e l'ammortamento. Tale gestione prevede inoltre la presa in considerazione dei costi finanziari legati al rimborso dei prestiti che il gestore ha contratto per sviluppare e modernizzare l'infrastruttura messa a disposizione, dei costi indiretti dell'attività che coprono le spese ragionevoli del gestore dell'infrastruttura diverse dai costi summenzionati nonché del lavoro di prestazione del servizio definito per le varie categorie di linee e treni.
- 81 Come l'avvocato generale ha rilevato al paragrafo 99 delle sue conclusioni, i costi connessi alla segnaletica, alla gestione del traffico, alla manutenzione e alle riparazioni possono variare, almeno parzialmente, in funzione del traffico e, di conseguenza, possono essere considerati come direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario.
- 82 Ne consegue, a contrario, che, in quanto includono costi di natura fissa legati alla messa a disposizione di una tratta di rete ferroviaria che il gestore deve sopportare anche in assenza di movimenti dei treni, i costi di manutenzione o di gestione del traffico menzionati all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento ministeriale del 2009 devono essere considerati direttamente imputabili alla prestazione del servizio ferroviario solo parzialmente.
- 83 Quanto ai costi indiretti e ai costi finanziari, parimenti menzionati in detta disposizione nazionale, è giocoforza constatare che i medesimi non hanno manifestamente alcun rapporto diretto con la prestazione del servizio ferroviario.
- 84 Infine, in quanto sono determinati non sulla base dell'usura reale dell'infrastruttura imputabile al traffico, ma in funzione di regole contabili, nemmeno gli ammortamenti possono essere considerati direttamente imputabili alla prestazione del servizio ferroviario.
- 85 Ciò premesso, occorre constatare che il regolamento ministeriale del 2009 porta a prendere in considerazione, ai fini della determinazione del diritto per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso ai servizi sulla linea, costi che non possono essere considerati direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario.
- 86 Occorre pertanto considerare fondata la censura della Commissione relativa alla violazione dell'articolo 7, paragrafo 3, della direttiva 2001/14.
- 87 La censura della Commissione vertente sulla violazione dell'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, non può invece essere accolta.
- 88 Infatti, la Repubblica di Polonia contesta di aver fatto uso della possibilità concessale da detta disposizione di percepire maggiorazioni dei diritti d'accesso e la Commissione non è riuscita a dimostrare la fondatezza della sua allegazione a tal riguardo.
- 89 Con riferimento alle considerazioni che precedono, occorre accogliere la quarta censura della Commissione in quanto la normativa polacca consente di includere nel calcolo dei diritti per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso ai servizi sulla linea costi che non possono essere considerati direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 3, della direttiva 2001/14.
- 90 Di conseguenza, occorre, da una parte, constatare che, avendo omesso di adottare misure

destinate a incentivare il gestore dell'infrastruttura ferroviaria a ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei diritti d'accesso e consentendo che nel calcolo dei diritti per il pacchetto di accesso e per l'accesso ai servizi sulla linea siano inclusi costi che non possono essere considerati direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, la Repubblica di Polonia è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza, rispettivamente, degli articoli 6, paragrafo 2, e 7, paragrafo 3, della direttiva 2001/14, e, dall'altra, rigettare il ricorso della Commissione per il resto.

### **Sulle spese**

- 91 In virtù dell'articolo 138, paragrafo 3, del regolamento di procedura, se le parti soccombono rispettivamente su uno o più capi, le spese sono compensate. L'articolo 141, paragrafo 1, di tale regolamento dispone peraltro che la parte che rinuncia agli atti è condannata alle spese se la controparte conclude in tal senso nelle sue osservazioni sulla rinuncia agli atti.
- 92 Nella specie, la Commissione ha rinunciato alla prima censura invocata a sostegno del proprio ricorso e, nelle sue osservazioni su siffatta rinuncia, la Repubblica di Polonia ha chiesto la condanna di tale istituzione alle spese afferenti a detta censura.
- 93 Tuttavia, poiché la Commissione e la Repubblica di Polonia sono peraltro rimaste soccombenti rispettivamente su uno o più capi, occorre dichiarare che queste ultime supporteranno le proprie spese.
- 94 Conformemente all'articolo 140, paragrafo 1, dello stesso regolamento, a tenore del quale gli Stati membri intervenuti nella lite supportano le proprie spese, occorre decidere che la Repubblica ceca e la Repubblica italiana supporteranno le proprie spese.

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

- 1) **Avendo omesso di adottare misure destinate a incentivare il gestore dell'infrastruttura ferroviaria a ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei diritti d'accesso e consentendo che nel calcolo dei diritti per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso ai servizi sulla linea siano inclusi costi che non possono essere considerati direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, la Repubblica di Polonia è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza, rispettivamente, degli articoli 6, paragrafo 2, e 7, paragrafo 3, della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, come modificata dalla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004.**
- 2) **Il ricorso è respinto quanto al resto.**
- 3) **La Commissione europea, la Repubblica di Polonia, la Repubblica ceca e la Repubblica italiana supportano le proprie spese.**

Firme





