



## Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA  
NIILA JÄÄSKINENA  
přednesené dne 6. září 2012<sup>1</sup>

Věc C-556/10

**Evropská komise  
proti**

**Spolkové republiky Německo**

„Žaloba pro nesplnění povinnosti — Směrnice 91/440/EHS — Rozvoj železnic Společenství — Směrnice 2001/14/ES — Přidělování kapacity železniční infrastruktury — Článek 6 odst. 3 a příloha II směrnice 91/440 — Článek 4 odst. 2 a čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14 —

Provozovatel infrastruktury — Nezávislost při výkonu hlavních funkcí — Holdingová struktura — Článek 7 odst. 3 a čl. 8 odst. 1 směrnice 2001/14 — Stanovení poplatků na základě přímých nákladů — Zpoplatnění — Přímé náklady — Celkové náklady — Článek 6 odst. 2 směrnice 2001/14 — Chybějící stimulační mechanismus ke snižování nákladů — Článek 30 odst. 4 směrnice 2001/14 a čl. 10 odst. 7 směrnice 91/440 — Regulační subjekt — Pravomoci“

### I – Úvod

1. Touto žalobou pro nesplnění povinnosti Evropská komise žádá Soudní dvůr, aby určil, že Spolková republika Německo nespĺnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 6 odst. 3 a přílohy II směrnice 91/440/EHS<sup>2</sup>, ve znění směrnice 2001/12/ES<sup>3</sup> (dále jen „směrnice 91/440“), z čl. 4 odst. 2 a čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14/ES<sup>4</sup>, ve znění směrnice 2004/49/ES<sup>5</sup> (dále jen „směrnice 2001/14“), z čl. 6 odst. 2, čl. 7 odst. 3 a čl. 8 odst. 1 směrnice 2001/14 a z čl. 30 odst. 4 směrnice 2001/14 ve spojení s čl. 10 odst. 7 směrnice 91/440. Spolková republika Německo navrhuje žalobu Komise zamítnout.

2. Projednávaná věc se řadí do série žalob pro nesplnění povinnosti<sup>6</sup> podaných Komisí v letech 2010 a 2011, které se týkají uplatňování směrnic 91/440 a 2001/14 členskými státy, konkrétně pokud jde o spravedlivý a nediskriminační přístup železničních podniků k infrastruktuře, tj. k železniční síti. Tyto žaloby jsou první svého druhu, jelikož poskytují Soudnímu dvoru poprvé možnost vyjádřit se k liberalizaci železnic v Evropské unii, a zejména vyložit to, co je obvykle nazýváno „prvním železničním balíčkem“.

1 — Původní jazyk: francouzština.

2 — Směrnice Rady ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 237, s. 25; Zvl. vyd. 07/01, s. 341).

3 — Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 26. února 2001 (Úř. věst. L 75, s. 1; Zvl. vyd. 07/05, s. 376).

4 — Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Úř. věst. L 75, s. 29; Zvl. vyd. 07/05, s. 404).

5 — Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 29. dubna 2004 (Úř. věst. L 164, s. 44; Zvl. vyd. 07/08, s. 227). Je třeba poznamenat, že název směrnice 2001/14 byl změněn článkem 30 směrnice 2004/49/ES. Od té doby její název zní „směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury“.

6 — Jedná se o věci Komise v. Maďarsko (C-473/10), Komise v. Španělsko (C-483/10), Komise v. Polsko (C-512/10), Komise v. Řecko (C-528/10), Komise v. Česká republika (C-545/10), Komise v. Rakousko (C-555/10), Komise v. Portugalsko (C-557/10), Komise v. Francie (C-625/10), Komise v. Slovinsko (C-627/10), Komise v. Itálie (C-369/11) a Komise v. Lucembursko (C-412/11), jejichž projednávání před Soudním dvorem dosud probíhá.

3. Pokud jde o první žalobní důvod týkající se nezávislosti požadované při výkonu hlavních funkcí, připadají mi právní problémy týkající se unijního práva v projednávané věci *mutatis mutandis* stejně jako ve věci Komise v. Rakousko (C-555/10), neboť oba členské státy přijaly model holdingové společnosti, v němž byly hlavní funkce provozovatele infrastruktury přeneseny na oddělenou společnost v rámci skupiny společností zahrnující též železniční podniky. Právní argumentace obsažená ve mém dnes předneseném stanovisku v uvedené věci proto platí také pro projednávanou věc, a to přes některé rozdíly ve vnitrostátních právních předpisech, a zejména rozdíly mezi skupinami společností.

4. Ostatní žalobní důvody předložené Komisí se naproti tomu zdají být oproti ostatním shora uvedeným žalobám pro nesplnění povinnosti zcela nové.

## II – Právní rámec

### A – Unijní právo

5. Ve čtvrtém bodě odůvodnění směrnice 91/440 se uvádí:

„[...] budoucí rozvoj a hospodárné využití železniční sítě lze usnadnit odlišením poskytování dopravních služeb od provozování železniční infrastruktury; [...] za takové situace musí oba úseky mít oddělené účetnictví a moci být řízeny odděleně.“

6. Článek 6 odst. 1 až 3 směrnice 91/440 stanoví:

„1. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby se vedly a zveřejňovaly výkazy zisků a ztrát a rozvahy odděleně pro poskytování dopravních služeb železničními podniky na jedné straně a na straně druhé pro správu železniční infrastruktury. Převod veřejných podpor z jedné oblasti do druhé není dovolen.“

Tento zákaz se odráží v účetnictví obou oblastí.

2. Členské státy mohou dále stanovit, že se obě tyto oblasti činností vykonávají v organizačně oddělených divizích v rámci stejného podniku nebo že infrastrukturu spravuje zvláštní subjekt.

3. Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění toho, že funkce, na kterých závisí nestranný a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře, uvedené v příloze II jsou svěřeny subjektům nebo podnikům, které samy neprovozují železniční dopravu. Bez ohledu na organizační struktury musí být tento cíl prokazatelně dosažen.

Členské státy mohou nicméně pověřit železniční podniky nebo jiné subjekty výběráním poplatků a přenést na ně odpovědnost za správu železniční infrastruktury, včetně investic, údržby a financování.“

7. Článek 10 odst. 7 směrnice 91/440 stanoví:

„Aniž jsou dotčeny předpisy Společenství a vnitrostátní předpisy týkající se hospodářské soutěže a orgánů příslušných pro tuto oblast, sleduje regulační subjekt zřízený podle článku 30 směrnice 2001/14/ES nebo kterýkoli jiný subjekt se stejným stupněm nezávislosti hospodářskou soutěž na trhu železničních dopravních služeb, včetně trhu železniční přepravy zboží.“

Tento orgán je zřízen podle pravidel stanovených v čl. 30 odst. 1 uvedené směrnice. Každý žadatel nebo dotčená strana může podat stížnost na tento orgán, pokud se domnívá, že je s ním jednáno nespravedlivě, je diskriminován nebo jinak poškozen. Na základě stížnosti a případně z vlastního podnětu regulační orgán rozhodne při nejbližší příležitosti o příslušných opatřeních k nápravě nežádoucího vývoje tohoto trhu. Aby se zajistila vhodná možnost soudní kontroly a náležitá spolupráce mezi vnitrostátními regulačními orgány, použijí se v této souvislosti čl. 30 odst. 6 a článek 31 uvedené směrnice.“

8. V příloze II směrnice 91/440 je obsažen seznam hlavních funkcí uvedených v čl. 6 odst. 3:

- „– příprava a rozhodování související s udělováním licencí železničním podnikům včetně udělování individuálních licencí,
- rozhodování související s přidělováním trasy včetně definice a posouzení dostupnosti a přidělování individuálních tras vlaků,
- rozhodování související se stanovením poplatků za infrastrukturu,
- sledování dodržování povinností [spojených s poskytováním veřejných služeb] vyžadovaných při provozování některých služeb.“

9. V bodech 7, 11, 16, 20, 21, 25, 32 až 40, 42 a 44 odůvodnění směrnice 2001/14 jsou cíle směrnice stanoveny takto:

„(7) Podpora optimálního využívání železniční infrastruktury vede ke snížení nákladů společnosti na dopravu.

[...]

(11) Systémy zpoplatnění a přidělování kapacit by měly všem podnikům umožňovat rovnoprávný a nediskriminační přístup a snažit se co nejlépe odpovídat potřebám všech uživatelů a druhů dopravy řádným a nediskriminačním způsobem.

[...]

(16) Systémy zpoplatnění a přidělování kapacit by měly umožňovat spravedlivou hospodářskou soutěž při poskytování železničních služeb.

[...]

(20) Provozovatelům infrastruktury je vhodné ponechat určitý stupeň pružnosti, aby měli možnost účinnějšího využití železniční sítě.

(21) Systémy přidělování kapacit a systémy zpoplatnění mohou případně přihlížet ke skutečnosti, že různé součásti sítě železniční infrastruktury mohly být určeny pro různé hlavní uživatele.

[...]

(25) Systémy zpoplatnění a přidělování kapacit musí přihlížet k následkům rostoucího vytížení kapacity infrastruktury a k jejich vzácnosti.

[...]

- (32) Je třeba minimalizovat narušování hospodářské soutěže, které může vzniknout mezi železničními infrastrukturami nebo mezi různými druhy dopravy v důsledku podstatných rozdílů v zásadách zpoplatnění.
- (33) Je žádoucí stanovit složky služeb infrastruktury, které jsou pro provozovatele při poskytování služby nezbytné a které by měly být poskytovány výměnou za minimální poplatky za přístup.
- (34) Je žádoucí investovat do železniční infrastruktury, přičemž systémy zpoplatnění za použití infrastruktury by měly poskytovat takové pobídky provozovatelům infrastruktury, aby účelně investovali tam, kde jsou investice ekonomicky výhodné.
- (35) Každý systém zpoplatnění vysílá ekonomické signály uživatelům. Je třeba, aby tyto signály železničním podnikům byly konzistentní a vedly je k racionálním rozhodnutím.
- (36) Ke stanovení vhodné a přiměřené úrovně zpoplatnění infrastruktury je třeba, aby provozovatelé infrastruktury hodnotili a účetně zaznamenávali svá aktiva a jasně porozuměli nákladovým faktorům při provozování infrastruktury.
- (37) Je žádoucí zajistit, aby se při rozhodování o dopravě přihlíželo ke vnějším nákladům.
- (38) Je třeba zajistit, aby poplatky za mezinárodní dopravu byly na úrovni umožňující železnici uspokojovat požadavky trhu. Proto by zpoplatnění infrastruktury mělo být stanoveno ve výši nákladů skutečně vzniklých provozováním vlakové dopravy.
- (39) Celková úroveň krytí nákladů pomocí zpoplatnění infrastruktury ovlivňuje stanovení nezbytné výše příspěvku z veřejných prostředků. Členské státy mohou vyžadovat různou výši celkového krytí nákladů pomocí poplatků včetně zvýšených poplatků a míry návratnosti, které trh unese při vyvažování pokrytí nákladů s různými konkurenčními způsoby nákladní dopravy. Nicméně je žádoucí, aby jakýkoli systém zpoplatnění použití infrastruktury umožňoval dopravě takové využití železniční sítě, které pokrývá přinejmenším dodatečně vzniklé náklady.
- (40) Železniční infrastruktura je přirozený monopol. Je proto nezbytné podněcovat provozovatele infrastruktury ke snižování nákladů a k efektivnímu řízení infrastruktury.
- [...]
- (42) Slevy povolené železničním podnikům musí odpovídat skutečným úsporám správních nákladů. Slevy mohou být také použity na podporu účelného využívání železniční infrastruktury.
- [...]
- (44) Přidělování kapacity se pojí s náklady provozovatele infrastruktury, jejichž úhrada by měla být požadována.“

10. Článek 4 odst. 2 směrnice 2001/14 stanoví:

„Pokud provozovatel infrastruktury není z hlediska své právní formy, organizace nebo rozhodovacích pravomocí nezávislý na železničním podniku, vykonává funkce uvedené v této kapitole, kromě výběru poplatků, správce poplatků nezávislý z hlediska své právní formy, organizace a rozhodovacích pravomocí na jakémkoli železničním podniku.“

11. Článek 6 směrnice 2001/14 stanoví:

„1. Členské státy stanoví přiměřené podmínky, včetně případných záloh, k zajištění toho, aby za běžných obchodních podmínek a za přiměřené období vykazovaly účty provozovatele infrastruktury přinejmenším rovnováhu mezi příjmy z poplatků za infrastrukturu, zisky z ostatních obchodních činností a státními dotacemi na straně jedné a náklady na infrastrukturu na straně druhé.

Aniž je dotčen možný dlouhodobý cíl pokrytí nákladů na infrastrukturu všech druhů dopravy na základě řádné, nediskriminační hospodářské soutěže mezi různými druhy dopravy spotřebitelem, pokud je železniční doprava schopna konkurovat ostatním druhům dopravy, může členský stát v rámci zásad zpoplatnění podle článků 7 a 8 požadovat po provozovateli infrastruktury vyrovnání jeho rozpočtu bez státního příspěvku.

2. S řádným ohledem na bezpečnost a na udržení a zvyšování kvality služeb infrastruktury se provozovatelům infrastruktury poskytují podněty ke snižování nákladů na zajištění infrastruktury a výše poplatků za přístup.

3. Členské státy zajistí provedení odstavce 2 buď smluvním ujednáním mezi příslušným orgánem a provozovatelem infrastruktury na dobu nejméně tří let, v němž se stanoví státní dotace, nebo zavedením vhodných regulačních opatření s přiměřenými pravomocemi.

[...]

5. Stanoví se metoda rozdělení nákladů. Členské státy mohou požadovat její předchozí schválení. Tato metoda by měla být čas od času upravena podle nejlepších mezinárodních zkušeností.“

12. Článek 7 odst. 3 směrnice 2001/14 stanoví:

„Aniž jsou dotčeny odstavce 4 a 5 a článek 8, stanoví se poplatky za minimální přístupový balík a přístup k dopravním zařízením po železnici ve výši nákladů přímo vynaložených za provoz železniční dopravy.“

13. Článek 8 odst. 1 směrnice 2001/14 zní následovně:

„Za účelem dosažení úplné náhrady nákladů vynaložených provozovatelem infrastruktury může členský stát, pokud to trh unese, zvýšit poplatky na základě účinných, transparentních a nediskriminačních zásad, při zaručení optimální konkurenceschopnosti zejména v mezinárodní železniční nákladní dopravě. Systém zpoplatnění bere ohled na zvýšenou produktivitu dosahovanou železničními podniky.

Úroveň poplatků nicméně nesmí vylučovat využití infrastruktury segmenty trhu, které mohou zaplatit přinejmenším náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy, navýšené o přiměřený zisk, který trh unese.“

14. Článek 14 odst. 1 a 2 směrnice 2001/14 stanoví:

„1. Členské státy mohou stanovit rámec pro přidělování kapacity infrastruktury, při respektování nezávislosti vedení podniku stanovené v článku 4 směrnice 91/440/EHS. Stanoví se specifická pravidla pro přidělování kapacity. Provozovatel infrastruktury zajistí provedení přidělení kapacity. Provozovatel infrastruktury zajistí zejména přidělení kapacity infrastruktury na řádném a nediskriminačním základě a v souladu s právem Společenství.

2. Pokud provozovatel infrastruktury není z hlediska své právní formy, organizace nebo rozhodovacích funkcí nezávislý na železničním podniku, vykonává funkce podle odstavce 1 a popsané v této kapitole přiděluje subjekt, jenž je z hlediska své právní formy, organizace a rozhodování na železničním podniku nezávislý.“

15. Článek 30 směrnice 2001/14 stanoví:

„Regulační subjekt

1. [...] členské státy [zřídí] regulační subjekt. [...] Subjekt funguje v souladu se zásadami uvedenými v tomto článku, přičemž odvolací a regulační funkce mohou vykonávat oddělené subjekty.

2. Žadatel má právo podat stížnost regulačnímu subjektu, pokud se domnívá, že se s ním nejedná poctivě, že je diskriminován nebo jinak poškozen, a zejména může podat odvolání proti rozhodnutím přijatým provozovatelem infrastruktury nebo případně železničním podnikem, která se týkají:

[...]

3. Regulační subjekt zajistí, aby poplatky stanovené provozovatelem infrastruktury byly v souladu s kapitolou II a byly nediskriminační. [...]

4. Regulační subjekt je zmocněn požadovat užitečné informace od provozovatele infrastruktury, žadatelů a jakékoli zúčastněné třetí osoby z příslušného členského státu, přičemž tyto informace mu musí být poskytnuty bez prodlení.

5. Regulační subjekt rozhoduje o všech stížnostech a provádí opatření k nápravě situace nejpozději do dvou měsíců ode dne obdržení veškerých informací.

Aniž je dotčen odstavec 6, jsou rozhodnutí regulačního subjektu závazná pro všechny strany, na něž se rozhodnutí vztahuje.

[....]“

B – *Vnitrostátní právo*

16. Ustanovení § 5a odst. 2 všeobecného zákona o železnicích (Allgemeines Eisenbahngesetz) ze dne 27. prosince 1993<sup>7</sup>, ve znění zákona ze dne 29. července 2009<sup>8</sup>, zní:

„Orgány pro dohled nad železnicí mohou při výkonu svých funkcí přijímat vůči těm, komu předpisy uvedené v § 5 odst. 1 ukládají povinnosti, nezbytná opatření ke zjednání nápravy v případě zjištěného porušení předpisů uvedených v § 5 odst. 1 a k předcházení jejich porušování do budoucna.“

17. Ustanovení § 9a odst. 1 všeobecného zákona o železnicích zní:

„1) Veřejní provozovatelé železnic musejí být nezávislí na podnicích železniční dopravy z hlediska právní formy, organizace a rozhodovacích pravomocí, jedná-li se o rozhodnutí týkající se přidělování tras vlaků a zpoplatnění. K dosažení cílů uvedených v první větě je třeba

7 — BGBl. I, s. 2378, 2396.

8 — BGBl. I, s. 2542, dále jen „všeobecný zákon o železnicích“.



1. v rámci železničních společností, které jsou zároveň podniky železniční dopravy a provozovateli železnic, obě tyto oblasti činností oddělit a svěřit každou z nich jedné či více odlišným společností;
2. nastavit smlouvy uzavírané mezi provozovatelem železnic a třetími osobami takovým způsobem, aby se provozovateli železnic zaručila organizační autonomie;
3. zajistit, aby rozhodnutí o jízdním řádu, o přidělování tras vlaků a o zpoplatnění přijímali jen pracovníci provozovatele železnic, kteří nevykonávají žádné funkce v podnicích železniční dopravy;
4. považovat za nepřijatelné ty pokyny, které provozovateli železnic nebo jeho zaměstnancům udělí třetí osoby a které souvisejí s rozhodnutími týkajícími se jízdního řádu, přidělování tras vlaků a zpoplatnění;
5. vypracovat, zachovat v platnosti a zveřejnit v podnicích ve smyslu § 9 odst. 1 věty první bodů 2 a 3 předpisy, které třetím osobám mimo provozovatele železnic zabrání vykonávat vliv na rozhodnutí týkající se jízdního řádu, přidělování tras vlaků a zpoplatnění; tyto předpisy musejí zejména uvádět konkrétní povinnosti zaměstnanců s cílem zabránit vykonávání takového vlivu; provozovatelé železnic jsou dále povinni sdělit příslušnému orgánu pro dohled na jeho žádost jméno zástupce, který dbá na dodržování těchto předpisů; tento zástupce je povinen předkládat každoročně příslušnému orgánu pro dohled zprávu o nastalých potížích a oznámit mu opatření přijatá k jejich řešení;
6. jmenovat do dozorčích rad podniků ve smyslu § 9 odst. 1 věty první bodů 2 a 3 odlišné osoby; členem dozorčí rady provozovatele železnic tedy nesmí být člen dozorčí rady podniku ve smyslu § 9 odst. 1 věty první bodů 2 a 3 ani jeho zaměstnanec; toto ustanovení se vztahuje také na jiné formy účasti mateřské společnosti.“

18. Ustanovení § 14 odst. 4 všeobecného zákona o železnicích zní:

„Provozovatelé železnic jsou povinni své sazby v souladu s nařízením přijatým na základě § 26 odst. 1 bodů 6 a 7 stanovit tak, aby se vyrovnaly náklady, které vynaložili na poskytování povinných služeb ve smyslu odstavce 1 věty první, navýšené o přiměřený zisk, který trh unese. Přitom si mohou účtovat přírůstek k nákladům přímo vynaloženým provozováním železničních služeb, s tím, že lze rozlišovat podle služeb dálkové osobní železniční dopravy, místní osobní železniční dopravy nebo nákladní železniční dopravy či podle segmentů trhu v rámci těchto dopravních služeb, a to při zaručení konkurenceschopnosti zejména pro mezinárodní železniční dopravu zboží. Pokud však jde o druhou větu, nemůže výše poplatků překročit u daného segmentu trhu náklady přímo vynaložené na provozování železničních služeb, navýšené o přiměřený zisk, který trh unese. Nařízením přijatým na základě § 26 odst. 1 bodů 6 a 7

1. lze dovolit odchylky od stanovování výše poplatku podle první věty, jsou-li náklady pokryty jinak, nebo
2. lze příslušný orgán pro dohled zmocnit, aby všeobecným rozhodnutím a po konzultaci se spolkovou agenturou pro elektrickou energii, plyn, telekomunikace, poštu a železnice (regulační subjekt) zprostil všechny provozovatele železnic povinnosti dodržovat požadavky stanovené v první větě.“

19. Ustanovení § 14c všeobecného zákona o železnicích zní:

„(1) Při výkonu svých funkcí může regulační subjekt přijímat vůči veřejným podnikům železniční infrastruktury nezbytná opatření ke zjednáání nápravy v případě zjištěného porušení ustanovení právních předpisů o železnicích týkajících se přístupu k železniční infrastruktuře a k předcházení jejich porušování do budoucna.

(2) Subjekty oprávněné k přístupu k infrastruktuře, veřejné podniky železniční infrastruktury a jejich zaměstnanci jsou povinni regulačnímu subjektu a jeho zástupcům při plnění jejich úkolů umožnit

1. vstup do obchodních prostor a provozních zařízení v obvyklé pracovní době a
2. nahlížet do výkazů, obchodních listin, počítačových souborů a jiných dokumentů a ukládat je na vhodné datové nosiče.

(3) Subjekty oprávněné k přístupu k infrastruktuře, veřejné podniky železniční infrastruktury a jejich zaměstnanci jsou povinni regulačnímu subjektu a jeho zástupcům poskytnout

1. veškeré informace,
2. veškeré důkazy,
3. veškeré pomocné prostředky a služby nezbytné k plnění jejich úkolů.

Toto ustanovení se vztahuje také na probíhající či ukončená jednání o výši poplatků za používání infrastruktury a jiných poplatků. Informace musejí být pravdivé a musejí být poskytnuty v dobré víře. Jakákoli osoba, která má povinnost poskytnout informace, smí odeprít odpověď na dotazy, pokud by tím způsobila sobě nebo některé z osob uvedených v § 383 odst. 1 bodech 1 až 3 občanského soudního řádu nebezpečí trestního stíhání nebo řízení pro správní delikt.

(4) Regulační subjekt může prosazovat plnění svých příkazů podle tohoto zákona v souladu s ustanoveními upravujícími výkon správních opatření. Penále může činit až 500 000 eur.“

20. Článek 1 smlouvy o ovládnání a převodu zisku uzavřené dne 1. června 1999 mezi společnostmi Deutsche Bahn AG (dále jen „DB“) a Deutsche Bahn Netz AG (dále jen „DB Netz“), ve znění dodatku ze dne 2. května 2005, stanoví:

„Článek 1 Řízení společnosti DB Netz [...]

Zásada právní a organizační nezávislosti společnosti DB Netz [...] v případě rozhodnutí týkajících se jízdního řádu, přidělování tras vlaků a zpoplatnění zůstává nedotčena. Společnost DB [...] nebude vydávat žádné pokyny, které by tuto zásadu zpochybnily.“

21. Článek 4 vnitřního řádu představenstva společnosti DB Netz, pozměněného s účinností k 9. květnu 2005, stanoví:

„Článek 4 Přijímání rozhodnutí

[...]

3. Členové představenstva vykonávající funkci v podnicích železniční dopravy propojených se společností DB Netz [...] nebo v podnicích s nimi propojených se neúčastní hlasování o rozhodnutích týkajících se jízdního řádu, přidělování tras vlaků a zpoplatnění. Nesmí se účastnit ani přípravy těchto rozhodnutí.“



### III – Postup před zahájením soudního řízení a řízení před Soudním dvorem

22. V květnu 2007 zaslala Komise německým orgánům dotazník s cílem ověřit provádění směrnic tvořících první železniční balíček Spolkovou republikou Německo. Uvedený členský stát odpověděl dopisem ze dne 25. září 2007 a dodatečně pak dopisem ze dne 14. prosince 2007.

23. V dopise ze dne 26. června 2008 poukázala Komise na rozpory mezi německými železničními právními předpisy a směrnicemi 91/440, 95/18/ES<sup>9</sup> a 2001/14 a vyzvala Spolkovou republiku Německo, aby zajistila soulad s těmito směrnicemi. Uvedený členský stát na tuto výzvu odpověděl dopisem ze dne 22. října 2008.

24. Dopisem ze dne 24. února 2009 zaslala Komise Spolkové republice Německo doplňující výzvu dopisem, ve které jí vytkla další případy porušování směrnice na základě ustanovení směrnice 2001/14 ve spojení s ustanoveními směrnice 91/440, a to v souvislosti se zpoplatněním infrastruktury a s pravomocemi německého regulačního subjektu. Spolková republika Německo na tuto doplňující výzvu odpověděla dopisem ze dne 17. dubna 2009.

25. Dopisem ze dne 9. října 2009 zaslala Komise Spolkové republice Německo odůvodněné stanovisko, kterým tento členský stát vyzvala k přijetí opatření nezbytných k tomu, aby uvedenému stanovisku vyhověl ve dvouměsíční lhůtě od jeho obdržení. Spolková republika Německo odpověděla na odůvodněné stanovisko dopisem ze dne 3. prosince 2009, v němž Komisi vytkané nesplnění povinností zpochybila.

26. Vzhledem k tomu, že Komise nebyla s odpovědí Spolkové republiky Německo spokojena, rozhodla se podat projednávanou žalobu, která Soudnímu dvoru došla dne 26. listopadu 2010.

27. Usnesením předsedy Soudního dvora ze dne 19. května 2011 bylo České republice a Italské republice povoleno vedlejší účastenství na podporu návrhových žádání Spolkové republiky Německo.

28. Komise, Spolková republika Německo a Italská republika byly zastoupeny na jednání konaném dne 23. května 2012.

### IV – Žalobní důvody a argumenty účastnic řízení

#### A – K prvnímu žalobnímu důvodu, týkajícímu se nezávislosti při výkonu hlavních funkcí

##### 1. Argumentace účastnic řízení

29. Komise tvrdí, že subjekt, který byl pověřen výkonem hlavních funkcí uvedených v příloze II směrnice 91/440, musí být nejen právně, ale také hospodářsky nezávislý na podniku, který poskytuje železniční dopravní služby.

30. V tomto ohledu tvrdí, že čl. 6 odst. 3 směrnice 91/440 sice výslovně nepožaduje, aby byl subjekt pověřený výkonem hlavních funkcí „nezávislý“ na společnostech, které poskytují železniční dopravní služby, nicméně pojem „podnik“ použitý v tomto ustanovení by měl být v souladu s judikaturou Soudního dvora vykládán tak, že zahrnuje veškeré subjekty, které jednají jako „hospodářská jednotka“, i když jsou právně oddělené<sup>10</sup>.

9 — Směrnice Rady ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům (Úř. věst. L 143, s. 70; Zvl. vyd. 07/02, s. 258).

10 — Komise odkazuje na rozsudky ze dne 12. července 1984, Hydrotherm Gerätebau (170/83, Recueil, s. 2999, bod 11), a ze dne 24. října 1996, Vího v. Komise (C-73/95 P, Recueil, s. I-5457, bod 50).

31. Komise dále uvádí, že jsou-li hlavní funkce vykonávány společnostmi, která je závislá na železniční holdingové společnosti, jako je tomu v případě DB Netz, je třeba posoudit, do jaké míry a za jakých podmínek lze závislou společnost, která je navíc provozovatelem infrastruktury pověřeným výkonem těchto hlavních funkcí, považovat za „nezávislou“ na podniku, který poskytuje železniční dopravní služby (tj. na holdingové společnosti a na společnostech, které jsou na ní závislé a které zajišťují služby osobní a nákladní dopravy), a to přesto, že náležejí k téže skupině.

32. Spolková republika Německo podle Komise nestanovila účinné mechanismy, které by zaručily nezávislost provozovatele infrastruktury DB Netz z hlediska organizace a rozhodovacích pravomocí a nezávislý výkon hlavních funkcí tímto provozovatelem infrastruktury. Komise z toho vyvozuje, že tak uvedený členský stát nesplnil povinnosti, které pro něj vyplývají z čl. 6 odst. 3 a přílohy II směrnice 91/440, jakož i z čl. 4 odst. 2 a čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14.

33. Komise zaprvé uvádí, že dodržování povinností týkajících se nezávislosti musí být kontrolováno nezávislým orgánem, jako je železniční regulační orgán nebo jiný subjekt. Konkurenti podle ní musí mít v případě nedodržení požadavku na nezávislost možnost podat stížnost. Komise se domnívá, že v Německu není respektováno ani jedno z těchto dvou ustanovení.

34. Podle Komise totiž z § 5a všeobecného zákona o železnicích vyplývá, že Eisenbahn-Bundesamt (spolkový železniční úřad, dále jen „EBA“) je oprávněn uplatňovat pouze ustanovení týkající se nezávislosti, která jsou již obsažena v německém právu, jako jsou ustanovení § 9a všeobecného zákona o železnicích. EBA nemá žádnou pravomoc, pokud jde o přijímání strukturálních opatření, jako je změna organizační struktury holdingové společnosti, nebo rozhodnutí týkajících se organizační struktury provozovatele infrastruktury ve vztahu k holdingové společnosti nebo ohledně výměny řídicích pracovníků, kteří nesplňují kritérium nezávislosti, nebo také ohledně změny organizačních postupů při správě hlavních funkcí.

35. Komise se zadruhé domnívá, že musí existovat zákonná, či přinejmenším smluvní ustanovení o nezávislosti ve vztahu mezi holdingovou společností a subjektem pověřeným hlavními funkcemi. To samé navíc platí pro vztah mezi tímto subjektem a jinými podniky skupiny poskytujícími železniční dopravní služby nebo jinými orgány, které uvedená holdingová společnost ovládá.

36. Komise tvrdí, že § 9a všeobecného zákona o železnicích, který obsahuje ustanovení o nezávislosti, jakož i ustanovení vnitřního řádu železniční holdingové společnosti, jako je čl. 1 odst. 3 smlouvy o ovládnání a převodu zisku, která společnosti DB zakazují udělovat pokyny, jež by zpochybňovaly právní a organizační nezávislost společnosti DB Netz v případě rozhodnutí týkajících se jízdního řádu, přidělování tras vlaků a zpoplatnění, jsou ochranná opatření, která však sama o sobě nestačí k zaručení nezávislosti hlavních funkcí, k zamezení střetům zájmů a k vymanění subjektu pověřeného hlavními funkcemi z dosahu ovládající holdingové společnosti.

37. Zatřetí se Komise domnívá, že členové představenstva holdingové společnosti a jiných podniků této holdingové společnosti nesmí být členy představenstva subjektu pověřeného hlavními funkcemi.

38. Podle ní totiž lze jen stěží tvrdit, že představenstvo subjektu pověřeného hlavními funkcemi je z hlediska rozhodovacích pravomocí nezávislé na představenstvu holdingové společnosti, jsou-li obě představenstva tvořena týmiž osobami. Komise poznamenává, že takovému stavu nebrání žádné zákonné ustanovení.

39. Komise začtvrté uvádí, že neexistuje žádné ustanovení, které by členům statutárního orgánu subjektu pověřeného hlavními funkcemi a vrcholovým řídicím pracovníkům zajišťujícím hlavní funkce zakazovalo, aby před uplynutím přiměřeného počtu let po odchodu z dotyčného subjektu přijali jakékoli místo vrcholového řídicího pracovníka v rámci holdingové společnosti nebo v rámci jiných orgánů, které holdingová společnost ovládá.

40. Taková ustanovení totiž v Německu neexistují a mnozí řídicí pracovníci společnosti DB Netz v praxi přešli k holdingové společnosti nebo k jiným dceřiným společnostem.

41. Komise zapáté tvrdí, že statutární orgán subjektu pověřeného hlavními funkcemi musí být jmenován za jasně vymezených podmínek a s právními závazky zaručujícími naprostou nezávislost jeho rozhodování. Měl by být jmenován a odvoláván pod dohledem nezávislého orgánu.

42. Komise zašesté tvrdí, že subjekt pověřený hlavními funkcemi musí mít vlastní zaměstnance a musí působit v oddělených prostorách nebo v prostorách s chráněným přístupem. Vnitřní řád nebo pracovní smlouvy podle ní musí jasně stanovit, že se kontakty s holdingovou společností a s ostatními společnostmi, které ovládá, omezují na oficiální sdělení související s výkonem hlavních funkcí. Přístup k počítačovým systémům musí být podle Komise chráněn tak, aby se zajistila nezávislost hlavních funkcí.

43. Německá vláda tvrdí, že čl. 4 odst. 2 a čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14 nepožadují úplnou hospodářskou nezávislost, nýbrž jen nezávislost provozovatele infrastruktury z hlediska právní formy, organizace a rozhodovacích pravomocí, a to při přijímání některých jasně definovaných rozhodnutí, jako jsou rozhodnutí o přidělování tras vlaků a o zpoplatnění infrastruktury v souladu s čl. 6 odst. 3 směrnice 91/440 ve spojení s přílohou II této směrnice.

44. Německá vláda tvrdí, že kritéria upravená v příloze 5 pracovního dokumentu útvarů Komise SEC(2006) 530<sup>11</sup>, podle kterých se prokazuje nezávislost, neodpovídají příslušným závazným ustanovením v projednávané věci obsaženým v čl. 6 odst. 3 směrnice 91/440, v příloze II směrnice 91/440 a v čl. 4 odst. 2 a čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14. Německá vláda uvádí, že tento dokument navíc nebyl zveřejněn v *Úředním věstníku Evropské unie* a není závazným právním aktem. Podle ní jej proto v rámci tohoto řízení nelze použít.

45. Pokud jde zaprvé o kontrolu prováděnou nezávislým orgánem, má německá vláda za to, že v souladu s všeobecným zákonem o železnicích má EBA zejména možnost přijímat opatření nezbytná ke zjednání nápravy v případě zjištěného porušení tohoto zákona a jeho prováděcích předpisů a k předcházení jejich porušování do budoucna. EBA podle ní může také nařídit změny týkající se právního vztahu mezi provozovatelem infrastruktury a holdingovou společností, zejména v otázkách souvisejících s organizací skupiny, je-li prokázáno, že tyto změny zaručí nezávislost funkcí vyjmenovaných ve všeobecném zákoně o železnicích.

46. Německá vláda také tvrdí, že EBA je povinen posuzovat stížnosti v rámci řádného výkonu své posuzovací pravomoci. Naproti tomu právo konkurenta domáhat se u soudu, aby EBA zakročil z důvodu údajného porušení ustanovení týkajících se právního oddělení jednotlivých oblastí činnosti, je podle německé vlády v zásadě cizí německému systému správní ochrany individuálních práv, v jehož rámci lze namítat pouze porušení veřejných subjektivních práv, s tím, že občan však nemá možnost zahájit řízení, jehož prostřednictvím by se domohl objektivního uplatnění práva.

47. Podle německé vlády však všeobecný zákon o železnicích poskytuje konkurentovi účinné prostředky k zajištění ochrany jeho individuálních práv. Konkurenti tak mohou požadovat, aby zakročila Bundesnetzagentur (Spolková agentura pro sítě), domnívají-li se, že byli rozhodnutími podniku železniční infrastruktury zkráceni ve svém právu na nediskriminační přístup k infrastruktuře. Zájmy konkurentů a nepřímě i zájmy hospodářské soutěže jsou tedy podle německé vlády zohledněny.

11 — Zpráva Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů o provádění prvního železničního balíčku [COM(2006) 189 final].

48. Německá vláda zadruhé uvádí, že ustanovení § 9a všeobecného zákona o železnicích zcela splňují požadavky stanovené unijním právem ohledně nezávislosti ve vztahu mezi holdingovou společností a subjektem pověřeným hlavními funkcemi. Tvrdí, že existuje oddělení z hlediska účetního, provozního a konečně z hlediska práva obchodních společností, jež ve svém důsledku zaručuje nezbytnou nezávislost.

49. Zatřetí německá vláda tvrdí, že Komise svůj závěr o tom, že členové představenstva holdingové společnosti a jiných podniků uvedené holdingové společnosti nesmějí být členy představenstva subjektu pověřeného hlavními funkcemi, neopírá o žádné ustanovení předmětných směrnic.

50. Německá vláda se domnívá, že smlouva o ovládnutí a převodu zisku a vnitřní řád představenstva společnosti DB Netz plně zaručují právní a organizační rozhodovací nezávislost společnosti DB Netz v případě rozhodnutí týkajících se přidělování tras vlaků a zpoplatnění infrastruktury. Souběh funkcí navíc podle ní nevylučuje nezávislost, neboť v souladu s německým právem obchodních společností je každý člen představenstva povinen i v případě souběhu funkcí hájit zájmy té společnosti, o kterou se v daném konkrétním případě stará.

51. Pokud jde o neexistenci přechodného období, na niž poukazuje Komise, německá vláda začtvrté poznamenává, že ani čl. 6 odst. 3 směrnice 91/440 ani čl. 4 odst. 2 a čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14 neposkytují právní důvod pro taková přechodná období, která nejsou odůvodněna ani ustanoveními unijní právní úpravy týkající se železnic. Ani srovnání s ustanoveními platnými pro odvětví energetiky a plynárenství podle ní není relevantní, neboť tato ustanovení byla mimo jiné přijata až nedávno, avšak nikoli pro odvětví železnic.

52. Zapáté se německá vláda domnívá, že ze směrnic tvořících první železniční balíček nevyplývá, že by jmenování a odvolávání členů řídicích orgánů mělo probíhat pod dohledem nezávislého orgánu, což se Komise snaží prosadit za použití analogie s ustanoveními z jiných oblastí, kde na rozdíl od odvětví železnic existují výslovná ustanovení o jmenování.

53. Zašesté německá vláda tvrdí, že uspořádání počítačových systémů společnosti DB Netz zcela splňuje požadavek na právní a organizační nezávislost v případě rozhodnutí, která jsou určující pro přístup k trasám vlaků a pro zpoplatnění infrastruktury. Přístup k užitečným údajům je podmíněn udělením přístupových práv společnostmi DB Netz.

54. Italská vláda vstupuje do řízení jako vedlejší účastnice pouze na podporu argumentů, které německá vláda předložila v souvislosti s otázkami, jež nastoluje první žalobní důvod.

55. Italská vláda připomíná, že povinnost stanovená unijním zákonodárcem ohledně oddělení funkcí železniční dopravy od funkcí správy infrastruktury je povinností účetní povahy.

56. Italská vláda zdůrazňuje, že si Komise v případě modelu holdingové společnosti odporuje, neboť dospěla k jakési domněnce neslučitelnosti, kdy je tento model sice právními předpisy uznán, ale v souladu se směrnicí může být pouze tehdy, pokud holdingová společnost nedisponuje žádnými výsadami, které jsou však takové holdingové společnosti vlastní, nebo pokud takovéto výsady nevykonává.

57. Podle italské vlády nebylo cílem právních předpisů zavedení povinnosti oddělit vlastnické struktury nebo organizační systémy s rovnocennými účinky v oblasti autonomie řízení, nýbrž dodržení a zaručení diskreční pravomoci členských států a podniků, které mají zájem o přijetí různých typů organizačních modelů.

58. Ve světle znění a cíle právní úpravy italská vláda zpochybňuje výklad navržený Komisí, která má za to, že by hlavní funkce měly být přidělovány subjektům mimo skupinu, k níž patří železniční podnik.



## 2. Zkoumání prvního žalobního důvodu

59. Jak jsem již uvedl ve svém stanovisku ve věci Komise v. Rakousko (C-555/10), z povinnosti týkající se nezávislosti subjektu pověřeného hlavními funkcemi, která je upravena v čl. 6 odst. 3 směrnice 91/440, jakož i v čl. 4 odst. 2 a čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14 nelze dovodit povinnost členských států, které přijaly model holdingové společnosti, jehož slučitelnost s těmito požadavky není jako taková Komisí zpochybňována, přijmout právní nebo smluvní opatření, jež by odpovídala výkladu obsaženému v příloze 5 výše uvedeného pracovního dokumentu útvarů Komise SEC(2006) 530.

60. Pracovní dokument útvarů Komise nemůže směrnici a její ustanovení nahrazovat ani doplňovat. Takový dokument sice může vyjadřovat názor Komise nebo konkrétně názor „útvary Komise“, avšak jeho normativní hodnota, má-li vůbec nějakou, není srovnatelná ani s normativní hodnotou „sdělení“ Komise, která jsou upravena ve Smlouvě o FEU a zveřejňována ve všech jazycích v *Úředním věstníku Evropské unie*. Povinnosti členských států musejí vyplývat ze znění směrnice vykládaného v souladu s jejími cíli<sup>12</sup>.

61. V rámci žaloby týkající se nesprávného nebo neúplného provedení shora uvedených ustanovení směrnice 2001/14 tak nelze Spolkové republice Německo vytýkat, že nepřijala konkrétní pravidla,

- jež by regulačnímu subjektu umožnila kontrolovat dodržování povinností týkajících se nezávislosti správce poplatků, či dokonce přidělování kapacity;
- jež by členům představenstva holdingové společnosti a jiných podniků uvedené holdingové společnosti zakazovala být zároveň členy představenstva subjektu pověřeného hlavními funkcemi;
- jež by stanovila karenční dobu, po kterou by členové statutárního orgánu subjektu pověřeného hlavními funkcemi a vrcholoví řídicí pracovníci zajišťující hlavní funkce nemohli po přiměřený počet let přijmout jakékoli místo vrcholového řídicího pracovníka v rámci holdingové společnosti a jiných orgánů, které holdingová společnost ovládá;
- jež by vymezila jasné podmínky pro jmenování členů statutárního orgánu subjektu pověřeného hlavními funkcemi a podrobila jejich jmenování a odvolávání dohledu nezávislého orgánu a
- jež by požadovala, aby měl subjekt pověřený hlavními funkcemi vlastní zaměstnance a vlastní oddělené prostory, a stanovila omezení pro komunikaci mezi zaměstnanci tohoto subjektu a ostatními subjekty ovládanými holdingovou společností.

62. Zdůrazňuji, že se žaloba netýká nesprávného uplatňování směrnic 91/440 a 2001/14. Komise nepodala žádný konkrétní důkaz, který by prokazoval, že požadavek na nezávislost subjektu pověřeného hlavními funkcemi není v praxi dodržován.

63. Podle mého názoru umožňují německé právní předpisy rozsáhlejší ovládání v rámci skupiny podniků, než jaké se uplatňuje v Rakousku. Skupiny podniků tedy mohou být z právního hlediska více integrované než v Rakousku. Jednotlivé zákazy byly proto včleněny do aktů soukromého práva, aby nebylo možné využívat možností upravených právními předpisy<sup>13</sup>.

64. Z těchto důvodů Soudnímu dvoru navrhuji, aby první žalobní důvod Komise zamítl.

12 — Viz rozsudek ze dne 10. dubna 1984, von Colson a Kamann (14/83, Recueil, s. 1891).

13 — Viz smlouvu citovanou v bodě 20 tohoto stanoviska a vnitřní řád citovaný v bodě 21 výše.

B – *Ke druhému žalobnímu důvodu, týkajícímu se zpoplatnění*

1. Argumentace účastnic řízení

65. Komise tvrdí, že Spolková republika Německo nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 7 odst. 3 a čl. 8 odst. 1 směrnice 2001/14.

66. Komise uvádí, že § 14 odst. 4 všeobecného zákona o železnicích, kterým Spolková republika Německo provedla tyto směrnice, vykazuje mezery. Toto ustanovení totiž podle ní stále ještě neumožňuje s jistotou určit, zda a kdy se má uplatnit zásada přímých nákladů upravená v čl. 7 odst. 3 směrnice 2001/14, nebo zásada celkových nákladů upravená v čl. 8 odst. 1 směrnice 2001/14.

67. Komise navíc uvádí, že Spolková republika Německo sice patrně zvolila zásadu celkových nákladů, opomněla však splnit v celém rozsahu podmínky nezbytné pro použití čl. 8 odst. 1 směrnice 2001/14, zejména upřesnit okolnosti, za nichž je třeba provést test únosnosti nákladů na trhu, který je podle Komise nezbytný k ověření, zda jsou náklady únosné pro všechny segmenty trhu.

68. Německá vláda se domnívá, že pokud jde o zohlednění konkurenceschopnosti, jsou německá ustanovení plně v souladu s požadavky čl. 8 odst. 1 věty první směrnice 2001/14. V případě testu únosnosti nákladů na trhu totiž podle ní směrnice 2001/14 nepožaduje, aby se posuzování konkurenceschopnosti provádělo pro každý segment trhu. Článek 14 odst. 4 všeobecného zákona o železnicích, kterým byl tento článek směrnice 2001/14 proveden, podle německé vlády ukládá adresátům tohoto ustanovení – v souladu se zněním a cílem uvedené směrnice – pouze povinnost zaručit konkurenceschopnost, zvláště pro mezinárodní železniční dopravu zboží. Vnitrostátní právo tak podle německé vlády respektuje požadavky a cíle uvedené směrnice.

69. Německá vláda též poznamenává, že náklady mohou být při stanovování výše poplatku zcela započteny. Podle ní má proto společnost DB Netz pravomoc stanovit své poplatky tak, aby se vyrovnaly náklady na infrastrukturu, které nejsou kryty ze státních dotací.

70. Německá vláda odmítá tvrzení Komise, že německá právní úprava neobsahuje definici segmentů trhu uvedených v čl. 8 odst. 1 směrnice 2001/14. Německá vláda tvrdí, že užitečný účinek tohoto právně zakotveného cíle je plně zaručen v § 14 odst. 4 větě třetí všeobecného zákona o železnicích. Z ustanovení týkajících se nezávislosti při stanovování cen mimoto podle ní vyplývá, že unijní právní předpisy ponechávají na podnicích činných na trhu, aby posoudily finanční schopnost na straně poptávky. Konečně čl. 8 odst. 1 směrnice 2001/14 podle ní výslovně neupravuje žádné rozsáhlejší požadavky v oblasti procesní a kontrolní, zejména požadavek na informování dopravních podniků.

71. Česká vláda se ztotožňuje s argumenty německé vlády, podle nichž byla Komisí uváděná ustanovení provedena řádně, a to jak ve vztahu ke všem výtkám týkajícím se údajného nesprávného provedení ustanovení dotčených unijních předpisů, tak ve vztahu k výtce týkající se údajného porušení čl. 7 odst. 3 ve spojení s čl. 8 odst. 1 směrnice 2001/14.

72. Pokud jde konkrétně o porušení čl. 7 odst. 3 směrnice 2001/14, má česká vláda za to, že pro posouzení, zda byla výše uvedená ustanovení porušena, či nikoli, je třeba objasnit pojem „náklady přímo vynaložené za provoz železniční dopravy“.



## 2. Zkoumání druhého žalobního důvodu

73. Unijní právní úprava týkající se poplatků vybíraných provozovatelem infrastruktury není jednoduchá. Podle směrnice 2001/14 totiž může provozovatel infrastruktury požadovat poplatky následovně:

- podle čl. 7 odst. 3 vybírá za minimální přístupový balík a přístup k dopravním zařízením po železnici poplatky, které se rovnají nákladům přímo vynaloženým za provoz železniční dopravy;
- podle čl. 7 odst. 4 může poplatek za infrastrukturu zahrnovat poplatek odrážející vzácnost kapacity určitého úseku infrastruktury během období, kdy je kapacita překročena;
- podle čl. 7 odst. 5 lze poplatek za infrastrukturu upravit s ohledem na náklady související s ochranou životního prostředí;
- podle čl. 8 odst. 1 lze zvýšit poplatky za účelem dosažení úplné náhrady nákladů vynaložených provozovatelem infrastruktury;
- podle čl. 8 odst. 2 může provozovatel infrastruktury zvýšit poplatky na základě dlouhodobých nákladů specifických investičních projektů a
- podle čl. 12 prvního pododstavce může provozovatel infrastruktury vybírat přiměřený poplatek za požadovanou kapacitu, která není využita.

74. Stanovení poplatku za infrastrukturu v rámci zpoplatnění zavedeného členským státem přísluší provozovateli infrastruktury, který zajišťuje, aby byl systém zpoplatnění v rámci celé sítě založen na stejných zásadách (čl. 4 odst. 1 a 4 směrnice 2001/14). Článek 8 odst. 3 směrnice 2001/14 stanoví, že k tomu aby se předcházelo diskriminaci, musí být každý z daných průměrných nebo marginálních poplatků stanovených provozovatelem infrastruktury pro rovnocenné využívání jeho infrastruktury srovnatelný a srovnatelné služby ve stejném segmentu trhu musí podléhat stejným poplatkům. Provozovatel infrastruktury prokáže ve zprávě o síti, že systém zpoplatnění vyhovuje těmto požadavkům.

75. Podle čl. 6 odst. 1 směrnice 2001/14 stanoví členské státy přiměřené podmínky k zajištění toho, aby účty provozovatele infrastruktury vykazovaly přinejmenším rovnováhu mezi příjmy z poplatků za infrastrukturu, zisky z ostatních činností a státními dotacemi na straně jedné a náklady na infrastrukturu na straně druhé<sup>14</sup>. Podle odstavce 5 téhož článku se stanoví metoda rozdělení nákladů. Členské státy mohou požadovat předchozí schválení uvedené metody.

76. Domnívám se, že ustanovení směrnice 2001/14 tvoří složitý systém, který definuje faktory, k nimž musí být přihlíženo při stanovování poplatků za infrastrukturu, cíle, kterých má být s pomocí tohoto systému dosaženo<sup>15</sup>, a příslušné pravomoci členského státu, provozovatele infrastruktury a regulačního subjektu upraveného v článku 30 uvedené směrnice.

14 — V tomto ohledu viz bod 36 a násl. mého stanoviska ve výše uvedené věci Komise v. Španělsko.

15 — Skutečnost, že ustanovení směrnice 2001/14 týkající se zpoplatnění tvoří zvláště komplexní soubor různých cílů hospodářské a sociální povahy, je potvrzena v bodech 7, 11, 16, 20, 21, 25, 32, 34 až 42 a 44 odůvodnění uvedené směrnice. Viz bod 9 tohoto stanoviska.

77. Pokud jde o přípustnou výši poplatku za infrastrukturu, definuje směrnice 2001/14 minimum odpovídající nákladům přímo vynaloženým za provoz infrastruktury (čl. 7 odst. 3)<sup>16</sup> a maximum vyplývající z celkových nákladů vynaložených provozovatelem infrastruktury (čl. 8 odst. 1). Poplatek může v tomto rozpětí zohledňovat kritérium vzácnosti kapacity během období, kdy je kapacita překročena (čl. 7 odst. 4), externí náklady související s ochranou životního prostředí (čl. 7 odst. 5), jakož i specifické investice určené na zlepšení infrastruktury (čl. 8 odst. 2). Mimoto lze též uplatňovat slevy (článek 9).

78. K roli státu a provozovatele infrastruktury je třeba uvést, že zásady zpoplatnění určuje stát, který je také odpovědný za poskytnutí finančních prostředků k zajištění rovnováhy účtů provozovatele infrastruktury. Stát však může zajistit úplnou náhradu nákladů na infrastrukturu zvýšením poplatků, které trh unese, pokud to nebude vylučovat využití infrastruktury segmenty trhu, které mohou zaplatit přinejmenším náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy, navýšené o přiměřený zisk.

79. Naproti tomu poplatek za infrastrukturu určuje provozovatel infrastruktury. Z bodu 12 odůvodnění směrnice 2001/14 vyplývá, že systémy zpoplatnění a přidělování kapacit mají za cíl podněcovat provozovatele infrastruktury k optimalizaci využití jejich infrastruktury v rámci stanoveném členskými státy. Taková optimalizace pomocí poplatků mi nepřipadá možná, ledaže se v rámci systému zpoplatnění ponechá provozovateli infrastruktury určitý stupeň pružnosti výslovně uvedený v bodě 20 odůvodnění. Totéž platí pro pravomoci provozovatele infrastruktury upravené v čl. 8 odst. 2 a článku 9 směrnice 2001/14 při zvyšování či snižování poplatků.

80. Znění příslušných ustanovení totiž dokládá, že směrnice 2001/14 v rámci zpoplatnění zavádí oblast vyhrazenou provozovateli infrastruktury. Ve vztahu ke státu je horní hranice uvedené oblasti definována požadavkem na pružnost v rámci zpoplatnění, kvůli níž může být zpoplatnění využíváno jako nástroj řízení<sup>17</sup>. Ve vztahu k provozovatelům, kteří nejsou nezávislí, je dolní hranicí této oblasti hranice, za níž už dochází ke „krytí nákladů“<sup>18</sup>.

81. Z celkové struktury uvedené směrnice přitom vyplývá, že provozovateli infrastruktury propůjčuje v oblasti zpoplatnění roli, v jejímž rámci má činit rozhodnutí, což vyžaduje určitý prostor pro uvážení, pokud jde o používanou metodiku a o koordinaci jednotlivých právně zakotvených cílů, které jsou leckdy protichůdné. Takovéto rozhodování může být založeno pouze na studii trhu týkající se například definice segmentů trhu, aby bylo možné zjistit, co „trh unese“.

82. Podle mého názoru je proto třeba při posuzování neplnění povinností týkajících se provedení směrnice 2001/14 v rámci tohoto žalobního důvodu<sup>19</sup> vycházet z celkové analýzy právní úpravy uvedené směrnice týkající se poplatků za infrastrukturu.

83. Pokud jde o argument Komise, že § 14 odst. 4 všeobecného zákona o železnicích vykazuje mezery, neboť toto ustanovení stále ještě neumožňuje s jistotou určit, zda a kdy se má uplatnit zásada přímých nákladů upravená v čl. 7 odst. 3 směrnice 2001/14, nebo zásada celkových nákladů upravená v čl. 8 odst. 1 směrnice 2001/14, konstatuji, že je tento argument podle mého názoru založen na chybné dichotomii. Jak jsem již uvedl, tato směrnice podle mého mínění neupravuje dvě alternativní metody, nýbrž rozpětí, které je určeno minimem, tj. přímo vynaloženým nákladem, a maximem odpovídajícím celkové částce nákladů vynaložených provozovatelem infrastruktury. Mezi tímto minimem a maximem může provozovatel uplatňovat další kritéria zpoplatnění upravená uvedenou směrnicí, jakož i slevy za podmínek upravených směrnicí 2001/14 a případně zásady zpoplatnění přijaté členským státem.

16 — Výklad tohoto pojmu je též předmětem výše uvedených věcí Komise v. Polsko (C-512/10) a Komise v. Česká republika (C-545/10).

17 — Viz mé stanovisko ve výše uvedené věci Komise v. Španělsko.

18 — Viz mé stanovisko ve výše uvedené věci Komise v. Maďarsko.

19 — Tatáž analýza platí i pro třetí žalobní důvod.

84. Nedomnívám se však, že by členské státy – aby se vyhnuly rozhodnutí konstatujícímu nesplnění povinnosti – měly ve snaze o zúžení prostoru, který je dán provozovateli infrastruktury při stanovování poplatků, upravit podrobnější nebo konkrétnější pravidla zpoplatnění, než jakými jsou do vnitrostátního práva provedeny normativní požadavky odpovídající požadavkům stanoveným unijním zákonodárcem. Použití pojmu „zásady zpoplatnění“ podle mého názoru ukazuje, že tak mohou činit do určité míry, avšak pouze při dodržování nezávislé správy podle článku 4 směrnice 91/440<sup>20</sup>.

85. Ustanovení § 14 odst. 4 všeobecného zákona o železnicích, které vychází z úplné náhrady nákladů na infrastrukturu – avšak nečiní z ní absolutní pravidlo – a přitom umožňuje přístup k trhu, a to v protikladu k náhradě nákladů přímo vynaložených na provoz, podle mého názoru definuje stupeň pružnosti provozovatele infrastruktury v oblasti zpoplatnění při důsledném dodržování požadavků směrnice 2001/14. Vnitrostátní ustanovení konkrétně provozovateli infrastruktury umožňuje rozlišovat jak podle služeb dálkové osobní železniční dopravy, místní osobní železniční dopravy nebo nákladní železniční dopravy, tak podle segmentů trhu v rámci těchto dopravních služeb. Nedomnívám se, že by při provádění příslušných ustanovení směrnice 2001/14 musel členský stát upravit v tomto ohledu podrobnější pravidla, nýbrž že může provozovatele infrastruktury pověřit jejich konkrétnějším provedením, či dokonce jejich uplatňováním, hlavně pokud jde o posuzování ekonomické kapacity určitého segmentu trhu.

86. Z těchto důvodů Soudnímu dvoru navrhuji, aby druhý žalobní důvod Komise zamítl.

### *C – Ke třetímu žalobnímu důvodu, týkajícímu se stimulačního mechanismu*

#### 1. Argumentace účastnic řízení

87. Komise tvrdí, že čl. 6 odst. 2 směrnice 2001/14 nebyl do německého práva proveden. Podle ní žádný z mechanismů zmiňovaných německou vládou nevybízí provozovatele infrastruktury ke snižování nákladů spojených se službami infrastruktury nebo ke snižování poplatků za přístup. Uzavřené dohody o poskytování služeb a o financování navíc podle Komise neobsahují žádné ustanovení, které by upravovalo snižování nákladů na infrastrukturu a snižování poplatků.

88. Německá vláda tvrdí, že čl. 6 odst. 1 směrnice 2001/14 vychází ze zásady, že je třeba dosáhnout rovnováhy mezi příjmy z poplatků za infrastrukturu a státními dotacemi na straně jedné a náklady na infrastrukturu na straně druhé. Domnívá se, že výše nákladů spojených se službami infrastruktury, výše poplatků za přístup a výše státních dotací jsou součástí hospodářského vztahu, který vylučuje jednostranné právní požadavky. Ustanovení uvedené směrnice tak podle ní neumožňují učinit závěr, že by byla dána jednostranná povinnost snižovat náklady nebo poplatky. Cíl spočívající ve snižování nákladů a poplatků za přístup podle čl. 6 odst. 2 směrnice 2001/14 je podle německé vlády podmíněn dodržováním požadavků v oblasti bezpečnosti a zlepšování kvality služeb infrastruktury.

89. Německá vláda také uvádí, že směrnice 2001/14 nepožaduje skutečné snižování nákladů nebo poplatků za přístup. Podle ní musí být naopak tato povinnost vyvážena s ostatními požadavky týkajícími se struktury zpoplatnění. Celková bilance tedy musí být nastavena tak, aby se zajistilo naplnění dlouhodobého cíle, kterým je dosažení rovnováhy mezi příjmy z infrastruktury a náklady na infrastrukturu.

20 — V tomto smyslu viz také věc Komise v. Česká republika (C-545/10).

90. Německá vláda tvrdí, že stimulační mechanismus požadovaný v čl. 6 odst. 2 směrnice 2001/14 v plném rozsahu provedla. Dohoda o poskytování služeb a o financování (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, dále jen „LuFV“) podle ní splňuje podmínky smlouvy ve smyslu čl. 6 odst. 3 směrnice 2001/14, a představuje tak účinný stimulační systém ke snižování nákladů a poplatků za přístup v souladu s čl. 6 odst. 2 uvedené směrnice.

91. Dohoda LuFV totiž podle německé vlády ukládá provozovatelům infrastruktury zejména celou řadu povinností v oblasti zajišťování kvality a poskytování informací, její kvalitativní požadavky jsou strukturovány tak, aby se zajistilo postupné zlepšování kvality železniční infrastruktury, omezuje dotace spolkového státu na investice do obnovy v roční výši 2,5 miliardy eur a ukládá provozovatelům infrastruktury povinnost zajistit si vlastní finanční prostředky na údržbu železnic.

92. Podle německé vlády existuje v odvětví železnic mnoho systémových faktorů, které vybízejí ke snižování nákladů, neboť společnosti provozující infrastrukturu musejí být řízeny jako obchodní podniky, které jsou povinny dodržovat zásady soukromého hospodaření, zejména s využitím takového způsobu řízení podniku, který je zaměřen na hospodářskou soutěž v zájmu maximalizace zisků, což pro společnost DB Netz představuje samostatnou a účinnou motivaci ke snižování jejich nákladů.

## 2. Posouzení třetího žalobního důvodu

93. Domnívám se, že debata účastnic řízení o třetím žalobním důvodu je komplexní a že související otázky jsou jen obtížně rozpoznatelné.

94. Přesto lze podle mého názoru postoj Komise shrnout v tom smyslu, že Spolková republika Německo nevybízí provozovatele infrastruktury ani ke snižování nákladů spojených se službami infrastruktury ani ke snižování poplatků za přístup.

95. Postoj Spolkové republiky Německo interpretuji v tom smyslu, že dohoda LuFV podle ní představuje účinný stimulační systém ke snižování nákladů na zajištění infrastruktury. Pokud jde o poplatky za přístup, podstatou tvrzení tohoto členského státu podle mě je, že směrnice 2001/14 neukládá členským státům povinnost přijmout stimulační opatření ke snižování poplatků za přístup, nýbrž požaduje, aby tento cíl nepřímo sledovala stimulační opatření, jimiž lze snižovat náklady na zajištění infrastruktury.

96. K první části tohoto žalobního důvodu týkajícího se nákladů na zajištění infrastruktury nejprve poznamenávám, že podle čl. 6 odst. 3 směrnice 2001/14 lze odstavec 2 téhož článku provést smluvním ujednáním mezi příslušným orgánem a provozovatelem infrastruktury na dobu nejméně tří let, v němž se stanoví státní dotace. Dohoda LuFV podle mého názoru tuto formální podmínku splňuje.

97. Podotýkám, že dohoda LuFV omezuje dotace spolkového státu na pevnou roční částku navzdory inflaci, a nutí tak provozovatele infrastruktury ke zlepšování účinnosti, neboť pro něj platí standardy kvality, které mohou zůstat stabilní, nebo mohou být zpřísněny. Provozovatel je navíc povinen vynakládat každoročně určitou minimální částku na investice do obnovy. Provozovatel je dále povinen využívat vlastní prostředky na údržbu sítě, a to způsobem, který umožní zaručit podobnou kvalitu za nižší náklady.

98. Opatření obsažená v dohodě LuFV mi připadají být vhodnou stimulací pro provozovatele infrastruktury ke snižování nákladů na zajištění infrastruktury. Třetí žalobní důvod Komise by ale mohl obstát jen tehdy, kdyby čl. 6 odst. 2 směrnice 2001/14 požadoval, aby členské státy vždy přijímaly samostatná stimulační opatření ke snižování poplatků za přístup.

99. Podle Komise mají členské státy takovou povinnost bez ohledu na ziskovost správy infrastruktury. Jinými slovy, i kdyby nebyl provozovatel infrastruktury schopen zajistit návratnost veškerých nákladů na zajištění infrastruktury, byl by členský stát povinen stimulovat jej k tomu, aby část zisku dosaženého zlepšením účinnosti promítl na uživatele sítě.

100. Je pravda, že postoj Komise je podpořen zněním čl. 6 odst. 2 směrnice 2001/14, který se zmiňuje jak o nákladech na zajištění infrastruktury, tak o výši poplatků za přístup. Avšak podle bodu 40 odůvodnění „[j]e [...] nezbytné podněcovat provozovatele infrastruktury ke snižování nákladů a k efektivnímu řízení infrastruktury“. Zde se hovoří pouze o nákladech.

101. Z hlediska celkové struktury článku 6 směrnice 2001/14 je výklad Komise podle mého názoru neodůvodněný. Článek 6 odst. 1 druhý pododstavec této směrnice totiž stanoví, že „[a]niž je dotčen možný dlouhodobý cíl pokrytí nákladů na infrastrukturu všech druhů dopravy na základě řádné, nediskriminační hospodářské soutěže mezi různými druhy dopravy spotřebitelem, pokud je železniční doprava schopna konkurovat ostatním druhům dopravy, může členský stát v rámci zásad zpoplatnění podle článků 7 a 8 požadovat po provozovateli infrastruktury vyrovnání jeho rozpočtu bez státního příspěvku“<sup>21</sup>.

102. Výklad Komise přitom nutí členský stát, aby infrastrukturu financoval, i když díky zlepšení účinnosti stimulovanému členským státem dosáhl provozovatel infrastruktury zisku, který může použít k vyrovnání svého rozpočtu, namísto aby je použil ke snížení poplatků za přístup.

103. Navíc i za předpokladu, že je rozpočet provozovatele vyvážený, mohou ustanovení kapitoly II směrnice 2001/14 týkající se zpoplatnění, která vycházejí ze zásady zpoplatnění na základě nákladů, vést k tomu, že snižování poplatků za přístup v dlouhodobém výhledu automaticky vyplyne ze snižování nákladů na zajištění infrastruktury.

104. Z těchto důvodů navrhuji Soudnímu dvoru, aby třetí žalobní důvod Komise zamítl.

#### *D – Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, týkajícímu se pravomoci regulačního subjektu*

##### *1. Argumentace účastnic řízení*

105. Komise tvrdí, že Spolková republika Německo nesplnila své povinnosti vyplývající z ustanovení čl. 30 odst. 4 směrnice 2001/14 ve spojení s čl. 10 odst. 7 směrnice 91/440.

106. Podle Komise může regulační subjekt plnit povinnost, kterou mu ukládá čl. 10 odst. 7 směrnice 91/440, tj. pravidelně dohlížet na hospodářskou soutěž na trhu železničních dopravních služeb a napravovat nežádoucí vývoj tohoto trhu, pouze pokud je oprávněn – a to bez ohledu na konkrétní stížnosti nebo konkrétní podezření pro porušování směrnic – klást železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury dotazy a pouze pokud má právo donutit je k odpovědi pod hrozbou vhodné sankce. Nebude-li mít regulační subjekt k dispozici informace pořízené na základě takovýchto žádostí o informace, nebude schopen z vlastního podnětu zahájit řízení, neboť bude vždy povinen vycházet z informací sdělených stěžovateli.

107. Komise se navíc domnívá, že provedení čl. 30 odst. 4 směrnice 2001/14 je neúplné, protože tento článek podle ní nerozlišuje mezi provozovateli infrastruktury a dopravními podniky.

21 — Viz také bod 39 odůvodnění směrnice 2001/14 (citovaný v bodě 9 tohoto stanoviska).



108. Konečně nebude-li mít regulační subjekt možnost prosadit, aby bylo jeho žádosti o informace vyhověno, bude se muset spolehnout pouze na ty informace, které mu železniční podniky z vlastní vůle poskytnou, což neodpovídá cílům směrnice 2001/14.

109. Německá vláda tvrdí, že čl. 30 odst. 4 směrnice 2001/14 nevyžaduje, aby měl regulační subjekt pravomoc získávat informace bez jakéhokoli důvodu či podezření. Podle ní musí být toto ustanovení naopak vykládáno se zřetelem k působnosti a právně zakotvenému cíli této směrnice, kterým je přidělování kapacity železniční infrastruktury a její zpoplatnění. V tomto kontextu podle ní plní regulační subjekt spíše funkci odvolacího subjektu, který kontroluje a zaručuje nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře v rámci přidělování kapacity a v rámci zpoplatnění. Toto ustanovení podle německé vlády upravuje pouze hmotné právo na získání informací a odpovídající povinnost je poskytnout, přičemž otázka sankce k prosazování takových práv není v uvedené směrnici zmíněna.

110. Stejně tak čl. 10 odst. 7 směrnice 91/440 podle německé vlády nepřiznává regulačnímu subjektu právo získat informace nebo ukládat sankce v oblasti dohledu nad hospodářskou soutěží.

## 2. Posouzení čtvrtého žalobního důvodu

111. Pokud jde o čl. 10 odst. 7 první pododstavec směrnice 91/440, toto ustanovení ukládá členským státům povinnost stanovit, že regulační subjekt vytvořený v souladu s článkem 30 směrnice 2001/14 dohlíží nad hospodářskou soutěží na trhu železničních dopravních služeb, ledaže je tímto úkolem pověřen jiný subjekt se stejným stupněm nezávislosti.

112. Komise s ohledem na tento úkol dovozuje, že subjekt musí být oprávněn – bez ohledu na konkrétní stížnosti nebo konkrétní podezření pro porušování směrnic – klást železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury dotazy a mít právo donutit je k odpovědi pod hrozbou vhodné sankce.

113. Podle ustálené judikatury jsou členské státy povinny vytvořit správní struktury nezbytné k uplatňování směrnic a upravit vhodné sankce za neplnění povinností v nich stanovených, a to i v případě, že k tomu neexistují ustanovení unijního práva. Zdá se, že tato judikatura podporuje žalobní důvod Komise<sup>22</sup>.

114. Povinnost členského státu, kterou se Komise snaží vyvodit z čl. 10 odst. 7 směrnice 91/440 v oblasti sledování hospodářské soutěže, však ve skutečnosti znamená přiznat regulačnímu subjektu pravomoci opravňující jej k zahájení vyšetřování v daném odvětví. Podle mého názoru se ale legislativní tradice práva Společenství v oblasti hospodářské soutěže vždy řídila zásadou, že takové pravomoci musejí být unijním zákonodárcem definovány výslovně a přesně<sup>23</sup>.

115. Z tohoto důvodu a s ohledem na to, že se uvedený čl. 10 odst. 7 o vyšetřování prováděném regulačním subjektem nijak nezmiňuje, se domnívám, že Spolkové republiky Německo nelze vytýkat, že ve svých právních předpisech neupravila takovou vyšetřovací a sankční pravomoc, kterou by byl regulační subjekt nadán bez ohledu na konkrétní stížnosti nebo na konkrétní podezření pro porušování směrnic.

22 — Viz rozsudky ze dne 10. dubna 1984, von Colson a Kamann, uvedený výše; ze dne 26. září 1996, Allain (C-341/94, Recueil, s. I-4631); ze dne 23. ledna 1997, Pastoors a Trans-Cap (C-29/95, Recueil, s. I-285), jakož i ze dne 8. července 1999, Nunes a de Matos (C-186/98, Recueil, s. I-4883).

23 — V tomto smyslu viz ustanovení kapitoly V nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v člancích 81 [ES] a 82 [ES] (Úř. věst. 2003, L 1, s. 1; Zvl. vyd. 08/02, s. 205).



116. Pokud jde o článek 30 směrnice 2001/14, z jeho odstavce 4 vyplývá, že regulační subjekt je zmocněn požadovat užitečné informace od provozovatele infrastruktury, žadatelů a jakékoli zúčastněné třetí osoby z příslušného členského státu, přičemž tyto informace mu musí být poskytnuty bez prodlení. Podle odst. 5 druhého pododstavce téhož článku jsou rozhodnutí regulačního subjektu závazná pro všechny strany, na něž se rozhodnutí vztahuje.

117. Článek 30 odst. 4 směrnice 2001/14 podle Komise ukládá členským státům povinnost upravit vyšetřovací a sankční pravomoci, které lze použít též vůči jakémukoli železničnímu podniku, v rámci sledování hospodářské soutěže podle čl. 10 odst. 7 směrnice 91/440. S tímto názorem nesouhlasím.

118. Jak jsem již uvedl, povinnost členských států upravit vyšetřovací a sankční pravomoci v rámci sledování hospodářské soutěže nelze vyvozovat ze samotného znění čl. 10 odst. 7 směrnice 91/440. Tento výklad je podpořen tím, že druhý pododstavec čl. 10 odst. 7 neobsahuje žádný výslovný ani nepřímý odkaz na odstavec 4 článku 30 směrnice 2001/14<sup>24</sup>. Zdá se přitom, že v rámci sledování hospodářské soutěže podle čl. 10 odst. 7 směrnice 91/440 se čl. 30 odst. 4 směrnice 2001/14 nepoužije.

119. Článek 30 směrnice 2001/14 naproti tomu nepožaduje, aby byl regulační subjekt v rámci sledování hospodářské soutěže nadán vyšetřovacími a sankčními pravomocemi v případech, na které se tento článek nevztahuje. Působnost tohoto článku se totiž v souladu s jeho odstavci 2 a 3 omezuje na otázky spravedlivého a nediskriminačního přístupu, konkrétně na zacházení s žadateli a na dohled nad poplatky. Tato oblast sama o sobě pokrývá cíl, kterým je umožnit spravedlivou hospodářskou soutěž při poskytování služeb železniční infrastruktury, zmíněnou v bodě 16 odůvodnění téže směrnice. Zmocnění regulačního subjektu k požadování užitečných informací uvedených v odstavci 4 zmíněného článku přitom podléhá stejným omezením.

120. Z těchto důvodů Soudnímu dvoru navrhuji, aby čtvrtý žalobní důvod Komise zamítl.

## **V – K nákladům řízení**

121. Podle čl. 69 odst. 2 jednacího řádu se účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval.

122. Vzhledem k tomu, že Spolková republika Německo požadovala, aby byla Komisi uložena náhrada nákladů řízení, bude třeba tomuto návrhu vyhovět, pokud bude žaloba pro nesplnění povinnosti, tak jak navrhuji, v celém rozsahu zamítnuta.

123. Česká republika a Italská republika, které požádaly o povolení vstoupit do řízení jako vedlejší účastnice, ponесou v souladu s čl. 69 odst. 4 prvním pododstavcem jednacího řádu vlastní náklady řízení.

## **VI – Závěry**

124. S ohledem na výše uvedené úvahy Soudnímu dvoru navrhuji, aby rozhodl takto:

- „1) Žaloba se zamítá.
- 2) Evropské komisi se ukládá náhrada nákladů řízení.

24 — Uvedený pododstavec odkazuje nepřímo na odstavce 2, 3, 5 a 6 článku 30 směrnice 2001/14 a ještě výslovně na odstavec 6 uvedeného článku.

- 3) Česká republika a Italská republika ponosou vlastní náklady řízení.“