



## Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (prvního senátu)

18. dubna 2013\*

„Nesplnění povinnosti státem — Doprava — Rozvoj železnic Společenství — Směrnice 91/440/EHS — Článek 6 odst. 3 a příloha II — Směrnice 2001/14/ES — Článek 14 odst. 2 — Neexistence nezávislosti provozovatele železniční infrastruktury z hlediska právní formy — Článek 11 — Neexistence systému odměňování výkonu — Neúplné provedení“

Ve věci C-625/10,

jejímž předmětem je žaloba pro nesplnění povinnosti státem na základě článku 258 SFEU, podaná dne 29. prosince 2010,

**Evropská komise**, zastoupená J.-P. Keppennem a H. Støvlbækem, jako zmocněnci, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalobkyně,

proti

**Francouzské republice**, zastoupené G. de Berguesem, M. Perrotem a S. Menezem, jako zmocněnci,

žalované,

podporované

**Španělským královstvím**, zastoupeným S. Centeno Huerta, jako zmocněnkyní,

vedlejším účastníkem,

SOUDNÍ DVŮR (první senát),

ve složení A. Tizzano, předseda senátu, A. Borg Barthet (zpravodaj), E. Levits, J.-J. Kasel a M. Berger, soudci,

generální advokát: N. Jääskinen,

vedoucí soudní kanceláře: A. Impellizzeri, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 20. září 2012,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 13. prosince 2012,

vydává tento

\* Jednací jazyk: francouzština.

## Rozsudek

- 1 Svou žalobou se Evropská komise domáhá, aby Soudní dvůr určil, že Francouzská republika tím,
  - že nepřijala opatření nezbytná k zajištění nezávislosti subjektu pověřeného výkonem hlavních funkcí uvedených v čl. 6 odst. 3 a v příloze II směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 237, s. 25; Zvl. vyd. 07/01, s. 341), ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001 (Úř. věst. L 75, s. 1; Zvl. vyd. 07/05, s. 376, dále jen „směrnice 91/440“), a v čl. 14 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES 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), ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007 (Úř. věst. L 315, s. 44, dále jen „směrnice 2001/14“), na podniku, který provozuje železniční dopravu,
  - že nezavedla systém odměňování výkonu v souladu s článkem 11 směrnice 2001/14 a
  - že nezavedla takový režim poskytování podnětů, jaký je stanoven v čl. 6 odst. 2 až 5 směrnice 201/14,nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z těchto ustanovení.

### Právní rámec

#### *Unijní právo*

- 2 V roce 2001 přijal Evropský parlament a Rada Evropské unie s cílem oživit železniční dopravu jejím postupným otevíráním hospodářské soutěži na evropské úrovni tři směrnice, a sice směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/12, směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům (Úř. věst. L 75, s. 26; Zvl. vyd. 07/05, s. 401), a směrnici 2001/14 (dále společně jen „první železniční balíček“).

#### Směrnice 91/440

- 3 Článek 6 odst. 3 první pododstavec směrnice 91/440 stanoví:

„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.“

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

- „– 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.“

Směrnice 2001/14

- 5 Body 11 a 40 odůvodnění směrnice 2001/14 znějí:

„(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.

[...]

(40) Železniční infrastruktura je přirozený monopol. Je proto nezbytné podněcovat provozovatele infrastruktury ke snižování nákladů a k efektivnímu řízení infrastruktury.“

- 6 Článek 3 odst. 1 této směrnice stanoví:

„Provozovatel infrastruktury po projednání se zúčastněnými stranami vypracuje a zveřejní zprávu o síti, kterou lze koupit za poplatek nepřesahující náklady na její vydání.“

- 7 Podle článku 6 uvedené směrnice platí:

„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.

4. V případě smluvního ujednání se podmínky smlouvy a systém plateb dohodnutých pro poskytování dotace provozovateli infrastruktury dohodnou předem na celé smluvní období.

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.“

- 8 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.“

9 Článek 8 odst. 1 této směrnice zní:

„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.“

10 Podle článku 11 uvedené směrnice platí:

„1. Systémy zpoplatnění použití infrastruktury povzbuzují železniční podniky a provozovatele infrastruktury v minimalizaci závad a zvyšování výkonu železniční sítě pomocí systému odměňování výkonu. Tento systém může zahrnovat pokuty za činnosti narušující provoz sítě, kompenzace pro podniky trpící závadami a odměny za přesáhnutí plánovaného výkonu.

2. Základní zásady systému odměňování výkonu se vztahují na celou síť.“

11 Článek 14 odst. 1 a 2 téže směrnice 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 přidělovací subjekt, jenž je z hlediska své právní formy, organizace a rozhodování na železničním podniku nezávislý.“

*Francouzské právo*

12 Zákon č. 97-135 ze dne 13. února 1997 o zřízení státní společnosti „Réseau ferré de France“ za účelem modernizace železniční dopravy (JORF ze dne 15. února 1997, s. 2592), ve znění rozhodném z hlediska skutkového stavu, které vyplývá ze změn provedených naposledy zákonem č. 2009-1503 ze dne 8. prosince 2009, o organizaci a regulaci železniční dopravy a kterým se upravují některé otázky v odvětví dopravy (JORF ze dne 9. prosince 2009, s. 21226, dále jen „zákon č. 97-135“), stanoví, že provozovatelem francouzské železniční infrastruktury je Réseau ferré de France (Správa francouzské železniční sítě, dále jen „RFF“).

13 Článek 1 druhý pododstavec tohoto zákona stanoví:

„Řízení provozu a pohybu na vnitrostátní železniční síti i provozuschopnost a údržbu technických a zabezpečovacích zařízení na této síti zajišťuje s ohledem na požadavky na bezpečnost a plynulost veřejné služby Société nationale des chemins de fer français [dále jen „SNCF“] na účet [RFF] a v souladu s provozními cíli a zásadami stanovenými [RFF]. [RFF] ji za tímto účelem vyplácí odměnu. [...]“

- 14 Článek 17 první pododstavec nařízení prezidenta č. 2003-194 ze dne 7. března 2003, o používání vnitrostátní železniční sítě (JORF ze dne 8. března 2003, s. 4063) stanoví povinnost vypracovat zprávu o síti podle čl. 3 odst. 1 směrnice 2001/14 (dále jen „zpráva o síti“) takto:

„[RFF] vypracuje zprávu o vnitrostátní železniční síti, která obsahuje veškeré informace nezbytné k výkonu práv na přístup k vnitrostátní železniční síti, uvedených v hlavě I. [...]“

- 15 Článek 18 tohoto prezidentského nařízení stanoví:

„[RFF] způsobem stanoveným v člancích 18 až 27 tohoto nařízení přiděluje kapacitu infrastruktury vnitrostátní železniční sítě na infrastrukturách, které provozuje, a na infrastrukturách, jejichž provozovatel uzavřel smlouvu o partnerství podle článků 1-1 a 1-2 zákona [č. 97-135]. [...]“

- 16 Článek 21 citovaného prezidentského nařízení byl změněn nařízením prezidenta č. 2011-891 ze dne 26. července 2011 (JORF ze dne 28. července 2011, s. 12885). Vzhledem k datu uplynutí lhůty stanovené v odůvodněném stanovisku je však pro projednávaný případ rozhodné znění tohoto článku platné před touto změnou. Článek zněl takto:

„Žádosti o trasy vlaků se podávají k [RFF] za podmínek a způsobem stanoveným ve zprávě o síti nebo v rámcové smlouvě, byla-li taková smlouva uzavřena.

[...]

[RFF] svěří vypracování technicko-realizačních studií nezbytných k vyřizování žádostí o trasy vlaků [společnosti SNCF], která na její účet řídí provoz a pohyb na vnitrostátní železniční síti. Za tyto studie náleží na náklady žadatele odměna ve výši přímých nákladů na jejich pořízení.

Pod dozorem [RFF] přijímá [SNCF] opatření nezbytná k zajištění funkční nezávislosti útvaru, který vypracovává technické zprávy, a to za účelem vyloučení veškeré diskriminace při výkonu těchto funkcí. Tento útvar dbá důvěrnosti obchodních informací, které jsou mu pro potřeby uvedených zpráv sděleny.

[...]“

- 17 Zpráva o vnitrostátní železniční síti pro roky 2011 a 2012 v podkapitole 6.4 nadepsané „Systém odměňování výkonu s železničními podniky“ mimo jiné stanoví:

„V souvislosti s článkem 11 výše uvedené směrnice [2001/14] má systém odměňování výkonu, který zavedla [RFF] za účelem optimalizace výkonu železniční sítě a poskytování kvalitních služeb železničním podnikům, podobu zvláštního zpoplatnění rezervace trasy pro nákladní dopravu, jejíž celková délka přesahuje 300 km a jejíž rychlost je 70 km/h nebo vyšší s vyloučením zastávek přidělených na žádost subjektu, který žádá o rezervaci trasy.

[RFF] je připravena vést s kterýmkoli železničním podnikem, který o to projeví zájem, jednání o uzavření dohody výkonového typu a zohlednit přitom obecná ustanovení stanovená evropskými profesními organizacemi, jejichž základní zásady se vztahují na celou síť.“

- 18 Francouzský stát a RFF uzavřely dne 3. listopadu 2008 smlouvu o výkonu na období let 2008 až 2012 (dále jen „smlouva o výkonu“).

- 19 Přílohou zprávy o síti jsou všeobecné podmínky pro smlouvy o využívání infrastruktury vnitrostátní železniční sítě a pro smlouvy o přidělování tras vlaků na vnitrostátní železniční síti (dále jen „všeobecné podmínky RFF“). Tyto všeobecné podmínky obsahují článek 18 nadepsaný „Odpovědnost v případě nehody a škody“, v němž je vymezen rozsah odpovědnosti železničního podniku a RFF

v případě nehody nebo škody, a článek 20 nadepsaný „Náhrada škody v důsledku odejmutí trasy ze strany RFF“, který pojednává o škodlivých následcích způsobených odejmutím denních tras vlaků, jež RFF přidělí železničním podnikům.

- 20 Článek 24 odst. III zákona č. 82-1153 ze dne 30. prosince 1982, o koncepci vnitrostátní dopravy (JORE ze dne 31. prosince 1982, s. 4004), ve znění zákona č. 2009-1503, stanovil:

„Zvláštní útvar v rámci [SNCF] plní od 1. ledna 2010 na účet [RFF] a v souladu s provozními cíli a zásadami stanovenými [RFF] úlohy v oblasti řízení provozu a pohybu na vnitrostátní železniční síti, uvedené v článku 1 zákona č. 97-135 [...], a to za podmínek zajišťujících nezávislost takto vykonávaných hlavních funkcí, zaručující volnou a poctivou hospodářskou soutěž a vylučující veškerou diskriminaci.

[...]

Útvar, který řídí provoz a pohyb, má vlastní rozpočet, jehož financování zajišťuje [RFF] na základě dohody uzavřené s [SNCF] a spolupodepsané ředitelem řídicího útvaru. V souladu s článkem 1 zákona č. 97-135 [...] stanoví tato dohoda podmínky plnění a odměňování úkolů, které tento útvar provádí, zejména v souvislosti s technicko-realizačními studii nezbytnými k vyřizování žádostí o trasy vlaků a s operačním řízením provozu.

[...]“

### **Postup před zahájením soudního řízení a řízení před Soudním dvorem**

- 21 Dopisem ze dne 27. června 2008 vyzvala Komise Francouzskou republiku, aby zajistila soulad se směrnicemi prvního železničního balíčku. Francouzská republika na výzvu odpověděla dopisy ze dne 9. září 2008 a 14. července 2009.
- 22 Dopisem ze dne 9. října 2009 zaslala Komise Francouzské republice odůvodněné stanovisko, v němž upozornila na nedostatečnost opatření přijatých k provedení čl. 6 odst. 3 a přílohy II směrnice 91/440, jakož i čl. 4 odst. 2 a čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14, a to v souvislosti s nezávislostí hlavních funkcí. V odůvodněném stanovisku vytkla Komise tomuto členskému státu i to, že nepřijal opatření nezbytná ke splnění svých povinností v oblasti zpoplatnění přístupu k železniční infrastruktuře, uvedených v čl. 4 odst. 1, článku 11 a čl. 6 odst. 2 směrnice 2001/14 a v čl. 10 odst. 7 směrnice 91/440. Podle Komise nesplnila Francouzská republika ani povinnosti, které pro členské státy vyplývají z čl. 30 odst. 1 a 3 až 5 směrnice 2001/14 v souvislosti s železničním regulačním orgánem. Komise proto vyzvala Francouzskou republiku k přijetí opatření nezbytných k tomu, aby tomuto odůvodněnému stanovisku vyhověla ve lhůtě dvou měsíců od jeho obdržení.
- 23 Dopisem ze dne 10. prosince 2009 odpověděla Francouzská republika na toto odůvodněné stanovisko tak, že Komisi informovala o přijetí a vyhlášení zákona č. 2009-1503 a uvedla, že výtky Komise uvedené v odůvodněném stanovisku nejsou podle jejího názoru opodstatněné. Dne 30. července 2010 poskytla Francouzská republika Komisi různé další informace o provádění prvního železničního balíčku.
- 24 Jelikož Komise nebyla s odpovědí a důkazy předloženými Francouzskou republikou spokojena, rozhodla se podat projednávanou žalobu. Komise ovšem s ohledem na vývoj vnitrostátní právní úpravy, k němuž došlo po zaslání odůvodněného stanoviska, zúžila rozsah projednávané žaloby pro nesplnění povinností na čl. 6 odst. 3 a přílohu II směrnice 91/440 a na čl. 6 odst. 2 až 5, článek 11 a čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14.
- 25 Usnesením předsedy Soudního dvora ze dne 30. června 2011 bylo povoleno vedlejší účastenství Španělského království na podporu návrhových žádání Francouzské republiky.



## K žalobě

*K prvnímu žalobnímu důvodu, týkajícímu se nezávislosti funkce přidělování železničních tras*

Argumentace účastníků řízení

- 26 Komise tvrdí, že vzhledem k tomu, že přidělování tras vlaků je jednou z funkcí, na kterých závisí nestranný a nediskriminační přístup k infrastruktuře, které jsou uvedeny v příloze II směrnice 91/440 a na které se vztahuje požadavek nezávislosti, nemůže být subjekt provozující železniční dopravu – respektive ředitelství, které je v rámci tohoto subjektu zřízeno – pověřen v souladu s čl. 6 odst. 3 uvedené směrnice hlavními funkcemi v oblasti přidělování tras. Komise dále tvrdí, že podle čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14 musí být přidělováním kapacity infrastruktury pověřen nezávislý přidělovací subjekt.
- 27 Komise je toho názoru, že ačkoli je RFF, pověřená provozováním infrastruktury, subjektem nezávislým na SNCF, která zajišťuje poskytování železničních služeb, je SNCF pověřena některými z hlavních funkcí v oblasti přidělování tras vlaků. Komise má v této souvislosti za to, že navzdory tomu, že jsou tyto hlavní funkce svěřeny zvláštnímu útvaru v rámci SNCF, a sice Direction des circulations ferroviaires (ředitelství železniční dopravy, dále jen „DCF“), není toto ředitelství na SNCF nezávislé z hlediska právní formy, organizace ani rozhodování.
- 28 Podle Komise se úkoly svěřené DCF podílejí na výkonu hlavních funkcí uvedených v příloze II směrnice 91/440. SNCF je tedy pověřena významnými částmi procesu přidělování kapacity ve smyslu přílohy II citované směrnice, jako je například vypracování technicko-realizačních studií nebo přidělování tras vlaků v poslední chvíli. Komise se domnívá, že navzdory tomu, že za přidělování individuálních tras vlaků odpovídá RFF, patří studie, jejichž vypracováním je pověřena SNCF, mezi hlavní funkce. Tyto funkce náleží mezi funkce zmíněné v čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14, a je tudíž nezbytné, aby byly ve správě nezávislého subjektu.
- 29 Komise tvrdí, že čl. 6 odst. 3 směrnice 91/440 a čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14 je třeba vykládat společně a že se tato ustanovení vzájemně doplňují. Pravidlo o nezávislosti hlavních funkcí vyjádřených v obecné rovině v čl. 6 odst. 3 směrnice 91/440 je totiž v souvislosti s přidělováním tras upřesněno i s dalšími podrobnostmi v čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14.
- 30 Směrnice 2001/14 podle názoru Komise nestanoví, že by hlavní funkce mohly být vykonávány železničním podnikem pod „dohledem“ subjektu nezávislého z hlediska právní formy, organizace a rozhodování, ale vyžaduje, aby takový nezávislý subjekt tyto funkce „vykonával“.
- 31 Cílem čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14 je v zájmu zaručení řádného a nediskriminačního zacházení s jednotlivými železničními podniky dosáhnout toho, že tyto podniky nebudou vykonávat žádnou z pravomocí v oblasti přidělování tras.
- 32 K nezávislosti DCF z hlediska právní formy Komise uvádí, že jde o zvláštní útvar v rámci SNCF, který proto v rozporu s požadavky čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14 není z tohoto hlediska nezávislý, neboť z právního hlediska je DCF součástí SNCF, a tudíž nemá právní subjektivitu odlišnou do SNCF.
- 33 Komise dále tvrdí, že v případě, že provozovatel železniční infrastruktury, v tomto případě RFF, deleguje hlavní funkce na jiný subjekt, v projednávaném případě na DCF, musí tento subjekt splňovat tytéž požadavky nezávislosti jako provozovatel této infrastruktury. Požadavek nezávislosti tudíž „následuje“ výkon hlavních funkcí. V opačném případě by požadavek nezávislosti ztratil veškerý užitečný účinek.

- 34 Nezávislost DCF z hlediska organizace a rozhodování je podle názoru Komise zajištěna nedostatečně. Dodržování povinností týkajících se nezávislosti musí být totiž kontrolováno nezávislým orgánem, přičemž v daném případě by tuto funkci mohl vykonávat Autorité de régulation des activités ferroviaires (železniční regulační úřad). Kromě toho nemají železniční podniky soutěžící s SNCF možnost podat v případě nedodržení požadavku nezávislosti stížnost, Autorité de régulation des activités ferroviaires nedává souhlasné stanovisko se jmenováním ředitele DCF, nýbrž jen s jeho odvoláním, kontrola převádění zaměstnanců DCF k jiným útvarům SNCF je nedostatečná a DCF nebyly doposud poskytnuty záruky, že bude mít k dispozici vlastní zaměstnance, samostatné prostory a zabezpečený informační systém.
- 35 Komise nakonec – v replice – vyjadřuje názor, že přijetím nového nařízení prezidenta, nyní nařízení prezidenta č. 2011-891 ze dne 26. července 2011, o útvaru pro správu provozu a pohybu a kterým se upravují některé otázky v odvětví železniční dopravy (JORF ze dne 28. července 2011, s. 12885), se sice současný stav zlepšil, nicméně ani toto nové nařízení prezidenta nepostačuje k zajištění dostatečné nezávislosti DCF z hlediska organizace a rozhodování, a tím spíše ne z hlediska právní formy.
- 36 Francouzská vláda tvrdí, že nezávislost DCF je zajištěna, jelikož na hlavní funkce jemu svěřené dohlíží RFF. DCF se podílí na plnění hlavních funkcí, ale neřídí je, a za přidělování tras vlaků odpovídá jen RFF. RFF v této souvislosti definuje procesy a postupy při vyřizování žádostí, které postupuje DCF, a stanovuje pravidla pro určování pořadí. Skutečnost, že DCF přiděluje trasy vlaků v poslední chvíli, je odůvodněna naléhavostí a tyto trasy jsou v každém případě přidělovány v pořadí určeném doručením žádostí. Francouzská vláda dále namítá, že z požadavku nezávislosti DCF z hlediska právní formy neplyne její povinnost mít vůči SNCF samostatnou právní subjektivitu.
- 37 Tato vláda se také domnívá, že čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14 se na situaci ve Francii nevztahuje, neboť toto ustanovení se uplatní jen tehdy, když provozovatel železniční infrastruktury není nezávislý. Provozovatel této infrastruktury, a sice RFF, ovšem nezávislý je, takže citovaný článek se na činnosti DCF neuplatní.
- 38 Francouzská vláda tvrdí, že i přesto, že je DCF součástí právnické osoby, která je poskytovatelem železniční dopravy, jde o organizační útvar nezávislý z funkčního hlediska. Nelze proto dospět k závěru, že DCF navzdory tomu, že je součástí SNCF, představuje subjekt, který provozuje železniční dopravu ve smyslu čl. 6 odst. 3 směrnice 91/440.
- 39 Francouzská vláda odmítá i argumenty Komise týkající se nezávislosti DCF z hlediska organizace a rozhodování, především argumenty týkající se jmenování jeho ředitele, převádění ředitele a dalších zaměstnanců k jiným útvarům SNCF a záruky pro DCF, že bude mít samostatné prostory, vlastní právní subjektivitu a zabezpečený informační systém.
- 40 V duplice francouzská vláda uvádí, že úplné provedení čl. 6 odst. 3 i přílohy II směrnice 91/440 bylo dovršeno přijetím nařízení prezidenta č. 2011-891, kterým byl proveden zákon č. 2009-1503.

#### Závěry Soudního dvora

- 41 V rámci prvního žalobního důvodu vytýká Komise Francouzské republice, že nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 6 odst. 3 směrnice 91/440 ve spojení s přílohou II této směrnice a z čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14, jelikož ve Francii přesto, že provozovatel železniční infrastruktury RFF je subjektem nezávislým na SNCF, je SNCF, která zajišťuje poskytování železničních služeb, pověřena některými z hlavních funkcí v oblasti přidělování tras vlaků, neboť vypracovávání technicko-realizačních studií nezbytných k vyřizování žádostí o trasy vlaků a k přidělování tras vlaků v poslední chvíli je svěřeno zvláštnímu útvaru v rámci SNCF, a sice DCF, který není na SNCF nezávislý z hlediska právní formy, organizace ani rozhodování.



- 42 Je namístě předeslat, že francouzská vláda tvrdí, že úplné provedení čl. 6 odst. 3 i přílohy II směrnice 91/440 bylo dovršeno přijetím nařízení prezidenta č. 2011-891.
- 43 Z ustálené judikatury ovšem vyplývá, že existence nesplnění povinnosti se musí posuzovat vzhledem ke stavu, v němž se členský stát nacházel v době, kdy uplynula lhůta stanovená v odůvodněném stanovisku, a že změny, ke kterým došlo následně, nemohou být Soudním dvorem brány v úvahu (viz zejména rozsudky ze dne 27. září 2007, Komise v. Francie, C-9/07, bod 8, a ze dne 18. listopadu 2010, Komise v. Španělsko, C-48/10, bod 30).
- 44 K nařízení prezidenta č. 2011-891, které bylo přijato po uplynutí lhůty stanovené Komisí v jejím odůvodněném stanovisku ze dne 9. října 2009, tudíž Soudní dvůr nemůže při posuzování opodstatněnosti projednávané žaloby pro nesplnění povinnosti přihlížet.
- 45 K věci samé je nutno podotknout, že směrnice 91/440 dala impuls k liberalizaci železniční dopravy zavedením práva na nestranný a nediskriminační přístup železničních podniků k infrastruktuře. Za účelem zajištění takového přístupu stanovil čl. 6 odst. 3 první pododstavec směrnice 91/440, že členské státy musí přijmout opatření nezbytná k zajištění toho, aby hlavní funkce uvedené v příloze II této směrnice byly svěřeny subjektům nebo podnikům, které samy prokazatelně neprovozují železniční dopravu, a to bez ohledu na stanovené organizační struktury.
- 46 Podle přílohy II směrnice 91/440 se za hlavní funkce ve smyslu čl. 6 odst. 3 téže směrnice považují příprava a rozhodování související s udělováním licencí železničním podnikům, rozhodování související s přidělováním tras včetně definice a posouzení jejich dostupnosti, jakož i přidělování individuálních tras vlaků, rozhodování související se stanovením poplatků za infrastrukturu a sledování dodržování povinností spojených s poskytováním veřejných služeb vyžadovaných při provozování některých služeb.
- 47 Z tohoto výčtu plyne, že vypracovávání technicko-realizačních studií nezbytných k vyřizování žádostí o trasy vlaků před přijetím rozhodnutí ani přidělování tras vlaků v poslední chvíli nelze svěřit železničnímu podniku, jelikož zmíněné studie se podílí na definici a posuzování dostupnosti tras vlaků a přidělování tras vlaků v poslední chvíli představuje přidělování individuálních tras vlaků, které je uvedeno v příloze II směrnice 91/440, takže tyto funkce musí být svěřeny nezávislému subjektu.
- 48 Na tomto místě je třeba připomenout, že podle čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14 jsou přidělovací subjekty nezávislé na jakémkoli dopravním podniku, a to z hlediska právní formy, organizace i rozhodování.
- 49 V této souvislosti nelze přijmout argument Francouzské republiky, podle kterého se čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14 neuplatní, neboť existuje nezávislý provozovatel infrastruktury, a sice RFF, který je pověřen hlavními funkcemi přidělování tras a přidělování individuálních tras vlaků. Na rozdíl od názoru zmíněného členského státu je totiž třeba nezávislost, kterou musí mít provozovatel železniční infrastruktury a kterou stanoví čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14, prověřovat i v případě, že je tento provozovatel nezávislý na podnicích železniční dopravy, je-li hlavními funkcemi i nadále pověřen železniční podnik. Z toho plyne, jak uvádí generální advokát v bodě 41 svého stanoviska, že DCF podléhá požadavkům podle čl. 6 odst. 3 směrnice 91/440 i čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14, jež od sebe nelze oddělit. V opačném případě by se členské státy mohly vyhnout uplatňování ustanovení citovaných směrnic tím, že zřídí provozovatele infrastruktury, který sice bude nezávislý, ale hlavní funkce deleguje na železniční podnik; takový postup by byl v rozporu s cílem vyjádřeným v bodě 11 odůvodnění směrnice 2001/14, jímž je zajistit všem železničním podnikům podmínky pro rovnoprávný a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře.
- 50 V projednávaném případě je třeba konstatovat, že na DCF sice dohlíží RFF coby nezávislý provozovatel infrastruktury, nicméně podle článku 24 zákona č. 82-1153, ve znění zákona č. 2009-1503, a podle článku 21 nařízení prezidenta č. 2003-194 je DCF pověřeno hlavními funkcemi ve smyslu čl. 6 odst. 3

směrnice 91/440 a je součástí železničního podniku, konkrétně SNCF. Aby DCF mohlo vykonávat funkce přidělování, musí tedy samo být na SNCF nezávislé z hlediska právní formy, organizace i rozhodování.

- 51 Z hlediska právní formy musí mít DCF vlastní právní subjektivitu odlišnou od právní subjektivity SNCF a také vlastní orgány a zdroje rovněž odlišné od orgánů a zdrojů SNCF.
- 52 Ve Francii je však nutno konstatovat, že DCF nemá právní subjektivitu odlišnou od právní subjektivity SNCF, což Francouzská republika nezpochybňuje. Nezávislost z hlediska právní formy stanovená v čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14 tudíž ve vztahu mezi DCF a SNCF neexistuje.
- 53 Vzhledem k tomu, že není naplněn požadavek na nezávislost z hlediska právní formy, není nutné zabývat se požadavkem na nezávislost z hlediska organizace a rozhodování, jelikož uvedené tři požadavky musí být naplněny kumulativně a nenaplnění jednoho z nich u DCF postačí pro konstatování, že došlo k porušení čl. 6 odst. 3 a přílohy II směrnice 91/440 i čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14.
- 54 Vzhledem k výše uvedeným úvahám musí být prvnímú žalobnímu důvodu uplatňovanému Komisí na podporu její žaloby vyhověno.

*K druhému žalobnímu důvodu, týkajícímu se zpoplatnění přístupu k infrastruktuře*

Argumentace účastníků řízení

- 55 Komise v rámci první části druhého žalobního důvodu tvrdí, že Francouzská republika tím, že ve francouzském právu není v současné době upraven systém odměňování výkonu, který by byl v souladu s článkem 11 směrnice 2001/14, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z tohoto ustanovení. Opatření, která zmínil tento členský stát, takový systém nepředstavují.
- 56 Podkapitola 6.4 zprávy o síti, která stanoví zvláštní zpoplatnění rezervace trasy pro nákladní dopravu, jejíž celková délka přesahuje 300 km a jejíž rychlost je vyšší než 70 km/h, totiž nemůže představovat systém odměňování výkonu ve smyslu článku 11 směrnice 2001/14, jelikož dopravce ani provozovatele nepodněcuje ani nenutí zvyšovat výkon.
- 57 Obdobně ani další dva dokumenty, a sice všeobecné podmínky pro smlouvy o využívání infrastruktury a smlouva o výkonu, nejsou v souladu s povinnostmi stanovenými v článku 11 směrnice 2001/14.
- 58 Komise dále ve druhé části druhého žalobního důvodu tvrdí, že Francouzská republika tím, že nezavedla takový režim poskytování podnětů jako režim stanovený v čl. 6 odst. 2 až 5 směrnice 2001/14 nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z těchto ustanovení.
- 59 Stran poskytování podnětů ke snižování nákladů na zajištění infrastruktury Komise uvádí, že opatření přijatá francouzskými orgány nejsou doprovázena systémem, který by umožňoval ve větším rozsahu poskytovat provozovateli infrastruktury podněty k dosahování jemu uložených cílů.
- 60 Ke snižování poplatků za přístup k infrastruktuře Komise poznamenává, že smlouva o výkonu nestanoví žádný cíl.
- 61 Francouzská vláda tvrdí, že smlouva o výkonu stanoví cíle modernizovat infrastrukturu a bližší podrobnosti k rozvoji nové obchodní nabídky železniční sítě, to vše s cílem zvýšit kvalitu a bezpečnost a zlepšit služby. Tato smlouva tedy obsahuje ustanovení, která mohou povzbudit provozovatele infrastruktury v minimalizaci závad a zvyšování výkonu železniční sítě.

- 62 Tato vláda dále tvrdí, že všeobecné podmínky pro smlouvy o využívání infrastruktury, které stanoví náhradu škody za jejich porušení, obsahují potažmo ustanovení, jejichž účelem je povzbuzovat železniční podniky i provozovatele infrastruktury v minimalizaci závad a zvyšování výkonu železniční sítě.
- 63 U opatření určených k poskytování podnětů provozovateli infrastruktury ke snižování nákladů na zajištění infrastruktury tvrdí francouzské orgány, že pro zaměstnance byl vytvořen mechanismus bonusů, který je přímo navázán na snižování těchto nákladů, takže v této souvislosti byla přijata opatření k poskytnutí podnětů.
- 64 Ve vztahu k cíli snižovat poplatky za přístup k železniční infrastruktuře uvádí francouzská vláda, že snižování poplatků za používání železniční infrastruktury nemůže v žádném případě představovat absolutní cíl stanovený směrnicí 2001/14.
- 65 Španělská vláda se domnívá, že směrnice nedefinuje ani neukládá žádné kritérium pro zavedení systému odměňování výkonu a zmiňuje jen cíl tohoto systému.
- 66 Komise v této souvislosti podle ní neprokázala, že francouzský systém zpoplatnění infrastruktury nepovzbuzuje k minimalizaci závad a zvyšování výkonu železniční sítě. Odkaz na platné předpisy a částečný výklad některých smluv či některých ustanovení nepostačují k podání takového důkazu, neboť uvedená ustanovení je třeba posuzovat komplexně.
- 67 Co se opatření určených ke snižování poplatků za přístup týče, poukazuje španělská vláda na to, že výběr těchto poplatků souvisí s budováním moderní a konkurenceschopné evropské železniční sítě, což je cíl sledovaný směrnicí 2001/14, jehož podle názoru této vlády nebylo doposud dosaženo. Bez předchozí modernizace železniční sítě není proto racionální snižovat zároveň poplatky i náklady na údržbu. Tato okolnost bez dalšího vylučuje jakékoli porušení výše uvedených ustanovení.

#### Závěry Soudního dvora

- 68 Podstatou první části druhého žalobního důvodu je výtka Komise Francouzské republice, podle které Francouzská republika ve svém vnitrostátním právu neupravila systém odměňování výkonu stanovený v článku 11 směrnice 2001/14.
- 69 Podle čl. 11 odst. 1 směrnice 2001/14 povzbuzují systémy zpoplatnění použití infrastruktury železniční podniky a provozovatele infrastruktury v minimalizaci závad a zvyšování výkonu železniční sítě pomocí systému odměňování výkonu. Podle téhož ustanovení může tento systém zahrnovat pokuty, kompenzace a odměny.
- 70 Z toho vyplývá, že členské státy musí do systémů zpoplatnění infrastruktury zahrnout systém odměňování výkonu s cílem povzbudit jak železniční podniky, tak provozovatele infrastruktury ke zvýšení výkonu sítě. Co se dále týče druhu podněcujícího opatření, jež mohou být zavedena členskými státy, tyto státy si ponechávají svobodu výběru konkrétních opatření tvořících součást zmíněného systému, jestliže vytvářejí sourodý a transparentní celek, který lze označit za „systém odměňování výkonu“ (viz rozsudek ze dne 28. února 2013, Komise v. Španělsko, C-483/10, bod 64).
- 71 K přezkumu odůvodněnosti této první části je tedy třeba ověřit, zda opatření stanovená francouzskými právními předpisy splňují v tomto ohledu podmínky článku 11 směrnice 2001/14.
- 72 Co se týče podkapitoly 6.4 zprávy o síti, je třeba konstatovat, že tato stanoví jen zvláštní zpoplatnění rezervace trasy pro nákladní dopravu za podmínky, že celková délka trasy přesahuje 300 km a že rychlost je vyšší než 70 km/h, takže takový systém netvoří sourodý a transparentní celek, který by bylo

možno označit za systém odměňování výkonu ve smyslu článku 11 směrnice 2001/14. Jak ovšem bylo poznamenáno v bodě 70 tohoto rozsudku, naposled uvedený článek vyžaduje, aby členské státy skutečně zavedly systém odměňování výkonu do systému zpoplatnění.

- 73 Pokud jde o všeobecné podmínky RFF, tyto obsahují ustanovení o náhradě škody provozovatele infrastruktury způsobené nevyužitím trasy zaviněným železničním podnikem a o náhradě škody železničního podniku způsobené zrušením trasy ze strany provozovatele. Je třeba shledat, že tato ustanovení nepředstavují systém odměňování výkonu, neboť článek 18 všeobecných podmínek obsahuje pouhé ujednání týkající se odpovědnosti za případnou škodu a článek 20 týchž všeobecných podmínek toliko upravuje náhradu škody v důsledku odejmutí trasy ze strany RFF.
- 74 Ke zkušebnímu zavedení zvláštního mechanismu odměňování výkonu stanovenému ve smlouvě o výkonu je konečně nutno uvést, že náklady na tento mechanismus nese výhradně RFF. Smlouva o výkonu tedy nepředstavuje systém odměňování výkonu, který by povzbuzoval nejen provozovatele infrastruktury, ale i železniční podniky. Podle čl. 11 odst. 2 směrnice 2001/14 se navíc základní zásady systému odměňování výkonu vztahují na celou síť. Ustanovení smlouvy o výkonu se ovšem vztahují jen na nákladní dopravu.
- 75 Z předchozích úvah vyplývá, že první části druhého žalobního důvodu předloženého Komisí na podporu její žaloby musí být vyhověno.
- 76 Podstatou druhé části druhého žalobního důvodu je výtku Komise Francouzské republiky, podle které Francouzská republika nezavedla mechanismy pobízející provozovatele infrastruktury k omezování nákladů na obsluhu infrastruktury nebo ke snižování poplatků za přístup.
- 77 Je třeba připomenout, že v souladu s čl. 6 odst. 1 směrnice 2001/14 jsou členské státy povinny stanovit přiměřené podmínky k zajištění toho, aby za běžných obchodních podmínek a za přiměřené období vykazovaly účty uvedeného provozovatele přinejmenším rovnováhu mezi příjmy z poplatků, zisky z ostatních obchodních činností a státními dotacemi na straně jedné a náklady na infrastrukturu na straně druhé. V souladu s čl. 6 odst. 2 této směrnice se provozovatelům železniční infrastruktury poskytují podněty ke snižování nákladů na zajištění této infrastruktury a výše poplatků za přístup.
- 78 Článek 6 odst. 3 směrnice 2001/14 v tomto ohledu stanoví, že povinnost vyplývající z odstavce 2 tohoto článku musí být provedena buď smluvním ujednáním mezi příslušným orgánem a provozovatelem infrastruktury na dobu několika let, v němž se stanoví státní dotace, nebo zavedením vhodných regulačních opatření s přiměřenými pravomocemi. Je tedy na členských státech, zda podněty provedou smluvním ujednáním uzavřeným na dobu několika let nebo regulačními předpisy.
- 79 V projednávané věci byla v rámci provádění smlouvy o výkonu uzavřena dne 6. června 2009 mezi předsedou RFF a zástupci zaměstnanců RFF dohoda o podílu na zisku. Taková dohoda představuje mechanismus poskytující podněty, který lze přirovnat ke smluvnímu ujednání na dobu několika let podle čl. 6 odst. 3 směrnice 2001/14.
- 80 Dohoda o podílu na zisku zavádí pro zaměstnance bonusy, které mohou být pro provozovatele železniční infrastruktury podnětem ke snižování nákladů, jelikož jedním z kritérií, které může vést k odměnění všech zaměstnanců RFF podílem na zisku, je podle této dohody snížení nákladů na jednotku stavebních prací kompletní obnovy jednoho kilometru železnice. Na základě průběžného sledování těchto nákladů lze tedy stanovit ukazatel vyjadřující vývoj jednotkových nákladů na obnovu železniční infrastruktury a tento ukazatel, jak poznamenal generální advokát v bodě 66 svého stanoviska, vytváří pro zaměstnance mechanismus bonusů přímo navázaný na snižování nákladů na zajištění infrastruktury. Navíc je příslušná odměna podle dohody o podílu na zisku vyplacena jen v případě, že zjištěné náklady jsou v souladu s cíli smlouvy o výkonu.



- 81 Tato opatření tudíž podněcují provozovatele infrastruktury ke snižování nákladů na zajištění železniční infrastruktury a nepřímo i ke snižování poplatků za přístup k ní.
- 82 Pokud jde o argument Komise, že čl. 6 odst. 2 směrnice 2001/14 ukládá členským státům povinnost poskytovat podněty ke snižování poplatků za přístup zvláště od podniků, jež mají motivovat ke snižování nákladů, je nutno konstatovat, že podle bodu 40 odůvodnění této směrnice je železniční infrastruktura přirozený monopol, a proto je nezbytné podněcovat provozovatele infrastruktury ke snižování nákladů a k efektivnímu řízení infrastruktury. Tento bod odůvodnění však nehovoří o poplatcích, nýbrž pouze o nákladech (viz rozsudek ze dne 28. února 2013, Komise v. Německo, C-556/10, bod 106).
- 83 Je pravda, že čl. 6 odst. 2 směrnice 2001/14 stanoví, že musí být poskytovány podněty ke snižování nákladů a poplatků za přístup. Toto ustanovení však nijak nestanoví, že by tyto podněty musely být poskytovány zvláště (viz výše uvedený rozsudek Komise v. Německo, bod 107).
- 84 Kdyby byl totiž přijat názor Komise, znamenalo by to, že by byla uznána povinnost členského státu pobízet provozovatele infrastruktury k tomu, aby na uživatele sítě přenesl formou snížení poplatků část zisků dosažených zlepšením její účinnosti, ačkoli by se mohlo stát, že nebude schopen zajistit návratnost veškerých nákladů na zajištění infrastruktury. Tento výklad by nutil členský stát, aby výměnou za přenesení těchto zisků financoval infrastrukturu. Je nutno konstatovat, že by takový výklad byl v rozporu s čl. 6 odst. 1 druhým pododstavcem směrnice 2001/14, který stanoví, že členský stát může v rámci zásad zpoplatnění podle článků 7 a 8 této směrnice požadovat po provozovateli infrastruktury vyrovnání jeho rozpočtu bez státního příspěvku (viz výše uvedený rozsudek Komise v. Německo, bod 108).
- 85 Proto je třeba vycházet z toho, že povinnost poskytovat provozovateli infrastruktury podněty ke snižování nákladů na zajištění železniční infrastruktury a výše poplatků za přístup je v projednávané věci splněna prostřednictvím opatření ke snižování nákladů na zajištění infrastruktury, kterážto opatření mají také vliv na snižování poplatků, jak již bylo uvedeno v bodech 79 až 81 tohoto rozsudku.
- 86 Mimoto je třeba konstatovat, že podněty ke snižování nákladů na zajištění infrastruktury povedou vždy ke snížení poplatků za přístup, ať již budou tyto poplatky stanoveny na základě čl. 7 odst. 3 směrnice 2001/14 nebo na základě čl. 8 odst. 1 této směrnice.
- 87 Z předchozích úvah vyplývá, že druhá část druhého žalobního důvodu Komise, týkající se podniků ke snižování nákladů, musí být zamítnuta.
- 88 Z výše uvedených úvah vyplývá, že Francouzská republika tím, že nepřijala opatření nezbytná k zajištění nezávislosti subjektu pověřeného výkonem hlavních funkcí uvedených v příloze II směrnice 91/440, na podniku, který provozuje železniční dopravu, v souladu s čl. 6 odst. 3 a s přílohou II této směrnice a s čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14, a tím, že nepřijala ve stanovené lhůtě všechny právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s článkem 11 směrnice 2001/14, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z těchto ustanovení.
- 89 Ve zbývajících částech se žaloba zamítá.

### **K nákladům řízení**

- 90 Článek 138 odst. 3 jednacího řádu stanoví, že pokud měli účastníci řízení ve věci částečně úspěch i neúspěch, ponese každý z nich vlastní náklady řízení. Vzhledem k tomu, že Komise i Francouzská republika měly ve věci částečně úspěch i neúspěch, je namístě rozhodnout, že obě ponесou vlastní náklady řízení.



<sup>91</sup> V souladu s čl. 140 odst. 1 jednacího řádu ponese Španělské království vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (první senát) rozhodl takto:

- 1) **Francouzská republika tím, že nepřijala opatření nezbytná k zajištění nezávislosti subjektu pověřeného výkonem hlavních funkcí uvedených v příloze II směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, na podniku, který provozuje železniční dopravu, v souladu s čl. 6 odst. 3 a s přílohou II této směrnice a s čl. 14 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007, a tím, že nepřijala ve stanovené lhůtě všechny právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s článkem 11 uvedené směrnice 2001/14, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z těchto ustanovení.**
- 2) **Ve zbývajících částech se žaloba zamítá.**
- 3) **Evropská komise a Francouzská republika ponесou vlastní náklady řízení.**
- 4) **Španělské království ponесе vlastní náklady řízení.**

Podpisy.