



## Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Første Afdeling)

28. februar 2013 \*

»Traktatbrud — udvikling af Fællesskabets jernbaner — direktiv 2001/14/EF — tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet — fastsættelse af afgifter — afgifter — forvaltningsmæssig uafhængighed«

I sag C-483/10,

angående et traktatbrudssøgsmål i henhold til artikel 258 TEUF, anlagt den 6. oktober 2010,

**Europa-Kommissionen** ved H. Støvlbæk og R. Vidal Puig, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøger,

mod

**Kongeriget Spanien** ved S. Centeno Huerta og B. Plaza Cruz, som befuldmægtigede,

sagsøgt,

støttet af:

**Den Tjekkiske Republik** ved M. Smolek og T. Müller samt ved J. Očková, som befuldmægtigede,

**Den Franske Republik** ved G. de Bergues og M. Perrot, som befuldmægtigede,

intervenienter,

har

DOMSTOLEN (Første Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, A. Tizzano, og dommerne A. Borg Barthet (refererende dommer), E. Levits, J.-J. Kasel og M. Berger,

generaladvokat: N. Jääskinen

justitssekretær: fuldmægtig C. Strömholm,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 23. maj 2012,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 6. september 2012,

\* Processprog: spansk.

afsagt følgende

### Dom

- 1 Europa-Kommissionen har i stævningen nedlagt påstand om, at det fastslås, at Kongeriget Spanien har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til
  - artikel 4, stk. 1, artikel 11, artikel 13, stk. 2, artikel 14, stk. 1, og artikel 30, stk. 1, i Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (EFT L 75, s. 29), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/58/EF af 23. oktober 2007 (EUT L 315, s. 44, herefter »direktiv 2001/14«), og
  - artikel 10, stk. 7, i Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EFT L 237, s. 25), som ændret ved Rådets direktiv 2006/103/EF af 20. november 2006 (EUT L 363, s. 344, herefter »direktiv 91/440«)

idet det ikke har vedtaget alle de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme disse bestemmelser.

### Retsforskrifter

#### *EU-retten*

- 2 Artikel 4 i direktiv 91/440, som er indeholdt i direktivets del II med overskriften »Forvaltningsmæssig uafhængighed«, bestemmer:
  - »1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til, at jernbanevirksomhederne med hensyn til ledelse, forvaltning, administration og intern administrativ økonomisk og regnskabsmæssig kontrol har en uafhængig status, som navnlig sikrer dem særskilt kapital, budget og regnskabsføring i forhold til staten.
  - 2. Infrastrukturforvalteren er ansvarlig for egen ledelse, forvaltning, administration og intern kontrol under overholdelse af de rammer og særlige regler for opkrævning og tildeling, som medlemsstaterne indfører.«
- 3 11.-13. og 34. betragtning til direktiv 2001/14 har følgende ordlyd:
  - »(11) Afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne skal give alle virksomheder lige adgang uden forskelsbehandling og i videst muligt omfang imødekomme alle brugeres og trafiktypers behov på en retfærdig og ikke-diskriminerende måde.
  - (12) Inden for de rammer, der fastlægges af medlemsstaterne, bør afgifts- og kapacitetstildelingsordninger tilskynde jernbaneinfrastrukturforvaltere til at optimere udnyttelsen af deres infrastruktur.
  - (13) Kapacitetstildelingsordningerne bør give jernbanevirksomhederne klare og konsekvente signaler, på grundlag af hvilke de kan træffe rationelle beslutninger.

[...]

(34) Der bør investeres i jernbaneinfrastruktur, og infrastrukturafgiftsordningerne bør give infrastrukturforvaltere incitamenters til at foretage de fornødne investeringer, hvis de er økonomisk rentable.«

- 4 Artikel 4 i direktiv 2001/14 med overskriften »Fastsættelse, opkrævning og inddrivelse af afgifter« bestemmer i stk. 1:

»Medlemsstaterne fastlægger overordnede principper for afgifterne under overholdelse af kravet om forvaltningsmæssig uafhængighed i artikel 4 i direktiv 91/440/EØF.

Under overholdelse af nævnte krav om forvaltningsmæssig uafhængighed fastsætter medlemsstaterne også de nærmere regler for afgifterne eller overdrager beføjelserne hertil til infrastrukturforvalteren. Infrastrukturforvalteren fastlægger afgiften for brugen af infrastruktur og opkræver den.«

- 5 Artikel 11 i direktiv 2001/14 med overskriften »Præstationsordning« bestemmer i stk. 1:

»Infrastrukturafgiftsordninger skal ved en præstationsordning tilskynde jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalteren til at minimere forstyrrelser på jernbanenettet og forbedre nettets ydeevne. Dette kan omfatte bøder for aktiviteter, der medfører forstyrrelser af nettets drift, kompensation til virksomheder, der lider tab som følge af forstyrrelser, og bonusser som belønning for præstationer, der er bedre end det aftalte.«

- 6 Nævnte direktivs artikel 13 med overskriften »Rettigheder til kapacitet« bestemmer i stk. 2:

»Ansøgere kan højst få overladt retten til at benytte bestemt infrastrukturkapacitet i form af en kanal for et tidsrum svarende til en køreplansperiode.

En infrastrukturforvalter og en ansøger kan indgå en rammeaftale, som anført i artikel 17, om brug af kapacitet på den relevante jernbaneinfrastruktur for et længere tidsrum end en køreplansperiode.«

- 7 Samme direktivs artikel 14 med overskriften »Kapacitetstildeling« bestemmer i stk. 1:

»Medlemsstaterne kan fastlægge principper for tildelingen af infrastrukturkapacitet under overholdelse af det i artikel 4 i direktiv 91/440/EØF nævnte krav om forvaltningsmæssig uafhængighed. Der fastsættes nærmere regler for tildelingen af kapacitet. Infrastrukturforvalteren foretager kapacitetstildelingen. Infrastrukturforvalteren sikrer bl.a., at infrastrukturkapacitet tildeles på et retfærdigt og ikke-diskriminerende grundlag og i overensstemmelse med fællesskabsretten.«

### *Spansk ret*

- 8 I Ley 39/2003 del Sector Ferroviario (lov nr. 39/2003 om jernbanesektoren) af 17. november 2003 (BOE nr. 276 af 18.12.2003, s. 40532, herefter »LSF«) opregnes i artikel 21 de funktioner, der skal varetages af forvalteren af jernbaneinfrastrukturen, herunder opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastrukturen.
- 9 Med henblik på effektiv drift af det almene jernbanenet kan der ifølge LSF's artikel 73, stk. 5, ved fastsættelsen af jernbaneafgifterne tages hensyn til den grad, hvormed infrastrukturen er overbelastet, udviklingen af nye jernbanetransporttydelser og nødvendigheden af at fremme brugen af underudnyttede linjer, idet der under alle omstændigheder skal sikres størst mulig konkurrence mellem jernbanevirksomhederne.

10 LSF's artikel 76, stk. 1 og 2, bestemmer:

»1. Det tilkommer jernbaneinfrastrukturforvalteren at forvalte afgifterne for anvendelse af jernbaneinfrastrukturen. Jernbaneinfrastrukturforvalteren kan hvad angår afgiften for benyttelse af banegårde og andre jernbaneanlæg kræve, at der fremlægges alle nødvendige dokumenter, for at de nødvendige afregninger kan foretages.

2. Afregningerne kan foretages individuelt eller samlet efter de bestemmelser, som er fastsat i ministeriel bekendtgørelse om fremgangsmåderne for afregning og om fastsættelse af fristerne og fremgangsmåderne for en effektiv inddrivelse af de beløb, som opkræves.«

11 I LSF's artikel 77, stk. 1, bestemmes det, at størrelsen af afgifterne for brug af jernbanelinjerne på det almene jernbanenet og afgiften for benyttelse af banegårde og andre jernbaneanlæg fastsættes ved ministeriel bekendtgørelse.

12 LSF's artikel 81, stk. 1, litra j), bestemmer bl.a., at ministeriet for materiel og transport har beføjelsen til at fastsætte, og i givet fald ændre, størrelsen af afgifterne for brug af jernbaneinfrastrukturen.

13 I LSF's artikel 88 og 89 anses visse former for adfærd, udvist af jernbanevirksomhederne, der hænger sammen med forstyrrelser af driften af nettet, som henholdsvis meget grove eller grove overtrædelser, der kan medføre iværksættelse af sanktioner.

14 Kongelig anordning nr. 2395/2004 vedrørende godkendelse af vedtægten for den offentlige virksomhed, der forvalter jernbaneinfrastrukturen, af 30. december 2004 (BOE nr. 315 af 31.12.2004, s. 42785) indeholder som bilag vedtægten for den offentlige virksomhed, der forvalter jernbaneinfrastrukturen (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, herefter »ADIF«), hvis artikel 1 præciserer, at sidstnævnte er et offentligt organ, der kan sidestilles med kategorien af offentlige virksomheder, der er omhandlet i artikel 43, stk. 1, litra b), i lov nr. 6/1997 om den centrale statsadministrations organisation og virksomhed af 14. april 1997. ADIF er retligt knyttet til ministeriet for materiel og transport, som i henhold til artikel 43, stk. 2, er ansvarligt for den strategiske ledelse og for evalueringen og kontrollen af dette organs virksomhed.

15 I vedtægten for ADIF opregnes i artikel 3, stk. 1, denne offentlige virksomheds beføjelser og funktioner, hvori indgår inddrivelse af afgifter for brug af jernbaneinfrastrukturen.

16 Kongelig anordning nr. 2396/2004 vedrørende godkendelse af vedtægten for den offentlige virksomhed RENFE-Operadora af 30. december 2004 (BOE nr. 315 af 31.12.2004, s. 42797) bestemmer, at RENFE-Operadora er en offentlig virksomhed, som er retligt knyttet til ministeriet for materiel og transport, som er ansvarligt for den strategiske ledelse og for evalueringen og kontrollen af dens virksomhed.

17 I ministeriel bekendtgørelse FOM/898/2005 af 8. april 2005 (BOE nr. 85 af 9.4.2005, s. 12331) fastsættes afgifterne for brug af jernbanelinjerne på det almene jernbanenet og for benyttelse af banegårde og andre jernbaneanlæg.

18 Ministeriel bekendtgørelse FOM/897/2005 om erklæringen om nettet og proceduren for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet af 7. april 2005 (BOE nr. 85 af 9.4.2005, s. 12324, herefter »ministeriel bekendtgørelse 897/2005«) bestemmer i artikel 11:

»Infrastrukturforvalteren tildeler den infrastrukturkapacitet, hvorom der ansøges, på følgende måde:

[...]

b) hvis der indgives flere ansøgninger om samme tidskanal, eller hvis nettet er blevet erklæret for overbelastet, tages, i faldende orden, følgende prioriteter i betragtning ved tildelingen:

1. de prioriteter, ministeriet for materiel og transport måtte have fastlagt for de forskellige tjenestetyper på hver linje, idet der navnlig tages hensyn til fragttjenester

[...]

4. den tidligere tildeling og ansøgerens tidligere faktiske udnyttelse af køreplanstider på de tidskanaler, der ansøges om brug af.

[...]«

### **Den administrative procedure og forhandlingerne for Domstolen**

- 19 Den 15. juni 2007 tilsendte Kommissionen de spanske myndigheder en række spørgsmål vedrørende anvendelsen af direktiv 91/440 og 2001/14.
- 20 Efter en udveksling af skrivelser med de spanske myndigheder tilsendte Kommissionen den 27. juni 2008 Kongeriget Spanien en åbningsskrivelse, hvori den gav udtryk for sin tvivl om, hvorvidt visse aspekter af de spanske jernbanebestemmelser var forenelige med disse direktiver.
- 21 Kongeriget Spanien besvarede åbningsskrivelsen ved skrivelse af 16. oktober 2008. Denne medlemsstat tilsendte desuden Kommissionen supplerende oplysninger ved skrivelser af 5. februar og 13. juli 2009.
- 22 Ved skrivelse af 9. oktober 2009 tilsendte Kommissionen Kongeriget Spanien en begrundet udtalelse, hvori den gjorde gældende, at de spanske jernbanebestemmelser ikke var forenelige med direktiv 91/440 og 2001/14, og opfordrede sidstnævnte til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme udtalelsen inden for en frist på to måneder fra dens meddelelse. Medlemsstaten besvarede udtalelsen ved skrivelse af 16. december 2009.
- 23 Da Kommissionen ikke er tilfreds med Kongeriget Spaniens svar på den begrundede udtalelse, har den besluttet at indbringe det foreliggende søgsmål, som er baseret på fem klagepunkter.
- 24 Ved kendelser afsagt af Domstolens præsident den 16. februar 2011 og den 8. september 2011 har Den Tjekkiske Republik og Den Franske Republik fået tilladelse til at intervenere til støtte for Kongeriget Spaniens påstande.
- 25 Ved processkrift indleveret til Domstolens Justitskontor den 26. marts 2012 meddelte Kommissionen, at den som følge af Kongeriget Spaniens vedtagelse af Ley 2/2011 de Economía Sostenible (lov nr. 2/2011 om holdbar økonomi) af 4. marts 2011) (BOE nr. 55 af 5.3.2011, s. 25033) frafaldt søgsmålets tredje og fjerde klagepunkt om tilsidesættelse af henholdsvis artikel 30, stk. 1, i direktiv 2001/14 og artikel 10, stk. 7, i direktiv 91/440.

## Om søgsmålet

*Om det første klagepunkt vedrørende tilsidesættelse af artikel 4, stk. 1, i direktiv 2001/14*

### Parternes argumenter

- 26 Kommissionen har gjort gældende, at den spanske lovgivning ikke er i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, i direktiv 2001/14, for så vidt som afgifterne udelukkende fastsættes ved ministeriel bekendtgørelse, således at der kun er overladt ADIF den funktion at opkræve afgifterne. ADIF beregner således kun afgiften i de enkelte konkrete tilfælde ved at anvende en formel, som den ministerielle myndighed har fastsat udtømmende på forhånd. ADIF råder derfor ikke over nogen skønsmargen, som gør det muligt at variere afgiften i hvert enkelt konkret tilfælde.
- 27 Ifølge Kommissionen opfylder de spanske bestemmelser heller ikke kravet om, at infrastrukturforvalteren er forvaltningsmæssigt uafhængig, da de ved kun at overlade det til den ministerielle myndighed at fastsætte størrelsen af afgifterne fratager infrastrukturforvalteren et væsentligt forvaltningsredskab.
- 28 Den fortolkning af udtrykket »fastlægger«, som er indeholdt i artikel 4, stk. 1, andet afsnit, i direktiv 2001/14, og som Kongeriget Spanien har anlagt, er ifølge Kommissionen alt for restriktiv, såvel henset til den gængse betydning af dette udtryk som henset til kravet i artikel 4, stk. 1, første afsnit, om at infrastrukturforvalteren er forvaltningsmæssigt uafhængig. Denne artikel foreskriver, at det tilkommer infrastrukturforvalteren at fastlægge afgiften for brugen af infrastruktur uden at foretage nogen som helst sondring mellem de forskellige former for fastlæggelse, som denne medlemsstat har påberåbt sig.
- 29 Det er endvidere Kommissionens opfattelse, at den fortolkning af artikel 4, stk. 1, i direktiv 2001/14, som nævnte medlemsstat har påberåbt sig, ikke er forenelig med de andre bestemmelser i dette direktiv, der nødvendigvis forudsætter, at infrastrukturforvalterens opgaver ikke er begrænset til afregning og inddrivelse af afgifterne.
- 30 Kongeriget Spanien har gjort gældende, at afgifterne er blevet defineret som statslige afgifter. Ifølge den nationale lovgivning er der følgelig tale om skatter, som udløses af eneretlig anvendelse af det offentlige jernbanenet. Afgifternes grundelementer må derfor reguleres ved lov, og deres konkrete størrelse fastsættes ved en almindelig forvaltningsforskrift, dvs. mindst en ministeriel bekendtgørelse.
- 31 Nævnte medlemsstat har anført, at ADIF er en offentlig virksomhed, som ifølge den nationale lovgivning nødvendigvis skal være underlagt et ministerium og følgelig ikke har beføjelse til at udstede retsfor skrifter, eftersom denne beføjelse tilkommer det ministerium, virksomheden er underlagt. I LSF's artikel 76 overdrages forvaltningen af de nævnte afgifter til ADIF, hvilket indebærer visse funktioner vedrørende kontrol, afregning, og fastsættelse af størrelsen af den skyldige afgift i de enkelte konkrete tilfælde samt inddrivelse af afgiften. Desuden kan ADIF foreslå ministeriet for materiel og transport, at der anvendes andre former for afgifter i forbindelse med omklassificeringen af en linje eller en banegård.
- 32 Kongeriget Spanien er af den opfattelse, at udtrykket »fastlægger« som nævnt i artikel 4, stk. 1, andet afsnit, i direktiv 2001/14 ikke nødvendigvis kræver fastsættelse af størrelsen af afgifterne. Ifølge Kongeriget Spanien skal denne bestemmelse forstås således, at den udelukkende henviser til fastsættelsen af den specifikke afgift, der skal betales for brugen af infrastruktur i hvert enkelt konkret tilfælde og til inddrivelsen heraf.

- 33 Den spanske lovgivning foretager derfor en sondring mellem på den ene side den generelle fastlæggelse af afgifterne gennem fastsættelse af de overordnede principper og den dertil svarende infrastrukturafgiftsordning, som påhviler ministeren for materiel og transport, og på den anden side fastsættelsen af den konkrete afgift i hvert enkelt specifikt tilfælde, som tilkommer ADIF.
- 34 På grundlag af denne sondring finder nævnte medlemsstat, at dens fortolkning af artikel 4, stk. 1, i direktiv 2001/14 er i overensstemmelse med de øvrige bestemmelser i dette direktiv.
- 35 Kongeriget Spanien har endvidere understreget, at den af Kommissionen foreslåede fortolkning er vanskelig at forene med rammerne for den gældende spanske lovgivning, medmindre der sker en radikal ændring af den nationale administrative og fiskale lovgivning.
- 36 Den tjekkiske regering har peget på, at medlemsstaterne ved fastlæggelsen af de overordnede principper for afgifterne skal sikre »transportvirksomhedernes« og ikke den for jernbaneinfrastrukturen ansvarliges »uafhængige status«. Heraf har den udledt, at det i relation til direktiv 2001/14 er et acceptabelt redskab, at de enkelte afgifter fastsættes af den pågældende stat.

#### Domstolens bemærkninger

- 37 Med sit første klagepunkt har Kommissionen gjort gældende, at den spanske lovgivning ikke er i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, i direktiv 2001/14, i det omfang den dels overdrager det til ministeriet for materiel og transport at fastsætte størrelsen af afgifterne ved ministeriel bekendtgørelse, således at ADIF, som er infrastrukturforvalteren, kun skal varetage inddrivelsen af afgifterne, dels ikke er forenelig med kravet om forvalterens forvaltningsmæssige uafhængighed.
- 38 Kommissionen og Kongeriget Spanien er herved uenige om, hvilken fortolkning der skal anlægges af udtrykket »fastlægger afgiften« i artikel 4, stk. 1, andet afsnit, i direktiv 2001/14. Ifølge denne medlemsstat henviser dette udtryk kun til fastsættelsen af den specifikke afgift, der skal betales for brugen af infrastruktur i hvert enkelt konkret tilfælde, og ikke til fastsættelsen af størrelsen af afgifterne på grundlag af medlemsstaternes afgiftsfastsættelse. I Spanien er en sådan afgift af fiskal art, og det tilkommer udelukkende staten at fastsætte den.
- 39 I medfør af artikel 4, stk. 1, i direktiv 2001/14 skal medlemsstaterne fastlægge overordnede principper for afgifterne og kan også fastsætte nærmere regler for afgifterne under overholdelse af kravet om infrastrukturforvalterens uafhængighed. I henhold til denne bestemmelse tilkommer det sidstnævnte dels at fastlægge afgiften for brugen af infrastruktur, dels at opkræve den.
- 40 Det må for det første fastslås, at nævnte artikel 4, stk. 1, andet afsnit, i direktiv 2001/14 udelukkende nævner »fastlægger afgiften« uden nogen anden præcisering og uden at foretage en sondring mellem forskellige typer eller niveauer af fastlæggelse af afgifterne, i modsætning til hvad der følger af den relevante spanske lovgivning.
- 41 Det bemærkes dernæst, at samme artikel 4 fastlægger en kompetencefordeling mellem medlemsstaterne og infrastrukturforvalteren hvad angår afgiftsordningerne. Det tilkommer således medlemsstaterne at fastlægge de overordnede principper for afgifterne, mens fastlæggelsen af afgiften og opkrævningen heraf tilkommer infrastrukturforvalteren.
- 42 For at overholde en sådan kompetencefordeling, og som generaladvokaten har anført i punkt 45 i forslaget til afgørelse, skal udtrykket »fastlægger« tillægges en bredere betydning end begrebet »afregning«, som fremgår af LSF's artikel 76, stk. 1. Da afregningen, som Kommissionen har anført, kun udgør et trin i opkrævningsprocessen, skal den betragtes som omfattet af begrebet »opkrævning« i artikel 4, stk. 1, andet afsnit, andet punktum, i direktiv 2001/14.

- 43 Endelig støttes denne fortolkning af målene for det nævnte direktiv og af den lovgivningsmæssige kontekst, hvori dette direktivs artikel 4, stk. 1, indgår.
- 44 For det første er et af målene med den afgiftsordning, som er gennemført med direktiv 2001/14, således at sikre jernbaneinfrastrukturforvalteres forvaltningsmæssige uafhængighed. Udtrykt på en anden måde skal denne, som generaladvokaten har anført i punkt 50 i forslaget til afgørelse, anvende afgiftsordningen som et forvaltningsredskab. Det fremgår således af 12. betragtning til dette direktiv, at inden for de rammer, der fastlægges af medlemsstaterne, bør afgifts- og kapacitetstildelingsordninger tilskynde jernbaneinfrastrukturforvaltere til at optimere udnyttelsen af deres infrastruktur. Disse forvaltere kan imidlertid ikke opnå en sådan optimering ved hjælp af afgiftsordningen, hvis deres rolle skal være begrænset til at beregne størrelsen af afgiften i de enkelte konkrete tilfælde ved at anvende en formel, som er fastsat på forhånd ved ministeriel bekendtgørelse. De nævnte forvaltere skal således have et vist råderum ved fastsættelsen af størrelsen af afgifterne.
- 45 Ligeledes fremgår det af 34. betragtning til nævnte direktiv, at der bør investeres i jernbaneinfrastruktur, og infrastrukturafgiftsordningerne bør give infrastrukturforvaltere incitamenter til at foretage de fornødne investeringer, hvis de er økonomisk rentable. Forvalterne gives ikke incitamenter til at investere i infrastruktur, hvis de ikke har et vist råderum inden for rammerne af afgiftsordningen.
- 46 For det andet underbygger andre bestemmelser i direktiv 2001/14 en fortolkning af udtrykket »fastlægger afgiften« i direktivets artikel 4, stk. 1, andet afsnit, som er bredere end den fortolkning, som Kongeriget Spanien har anlagt. I henhold til dette direktivs artikel 6, stk. 2, gives infrastrukturforvalteren incitamenter til at nedbringe både omkostningerne ved tilvejebringelse af infrastruktur og niveauet for adgangsafgifterne. Samme direktivs artikel 8, stk. 2, bestemmer, at infrastrukturforvalteren kan fastsætte eller fortsat fastsætte højere afgifter på grundlag af omkostningerne ved visse investeringsprojekter på lang sigt. Nævnte direktivs artikel 9 tillader infrastrukturforvalteren at indføre rabatordninger med hensyn til afgifter opkrævet af operatørerne.
- 47 Det fremgår endvidere af artikel 30, stk. 2 og 3, i direktiv 2001/14, at beslutninger truffet af infrastrukturforvalteren med hensyn til afgiftsordningen eller niveauet for eller strukturen i infrastrukturafgifterne kan påklages til tilsynsorganet. Et tilsyn med sådanne beslutninger ville slet ikke give mening, hvis forvalterens rolle, som Kongeriget Spanien påstår, var begrænset til en fastsættelse af den konkrete afgift ved at anvende en formel fastsat på forhånd ved ministeriel bekendtgørelse.
- 48 I henhold til de relevante spanske bestemmelser tilkommer det desuden ministeriet for materiel og transport at agere som tilsynsorgan. Selv om det er korrekt, at artikel 30, stk. 1, i direktiv 2001/14 tillader, at det ministerium, som har ansvaret for transportspørgsmål, udpeges som tilsynsorgan, kræver denne bestemmelse til gengæld, at dette er uafhængigt af afgiftsorganerne. Dette ministerium kan derfor ikke anses for at opfylde sin tilsynsopgave i henhold til denne bestemmelse, for så vidt som dette ministerium samtidig med tilsynsopgaven også fastlægger størrelsen af afgifterne.
- 49 Det følger af de foregående betragtninger, at for at sikre målet om infrastrukturforvalterens forvaltningsmæssige uafhængighed skal infrastrukturforvalteren inden for rammerne af fastsættelsen af afgifter som defineret af medlemsstaterne have et vist råderum ved fastlæggelsen af størrelsen af afgifterne, som sætter ham i stand til at anvende denne som forvaltningsredskab.
- 50 I den foreliggende sag fremgår det af sagsakterne, at ADIF ikke besidder den forvaltningsmæssige uafhængighed, som er nødvendig for udøvelsen af dets beføjelser, eftersom disse er begrænset til fastsættelsen af den konkrete afgift i de enkelte konkrete tilfælde ved at anvende en formel, som er fastsat på forhånd ved ministeriel bekendtgørelse. Det må derfor konkluderes, at den spanske lovgivning på dette punkt ikke er i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, i direktiv 2001/14.

- 51 Denne konklusion ændres ikke af de vanskeligheder, som Kongeriget Spanien har haft i forbindelse med tilpasningen af den nationale lovgivning til kravene i artikel 4, stk. 1, i direktiv 2001/14. Det følger således af Domstolens faste praksis, at en medlemsstat ikke kan påberåbe sig bestemmelser, fremgangsmåder eller forhold i sin nationale retsorden til støtte for, at forpligtelser, der følger af et direktiv, ikke overholdes (jf. bl.a. dom af 7.7.2009, sag C-369/07, Kommissionen mod Grækenland, Sml. I, s. 5703, præmis 45, og af 25.2.2010, sag C-295/09, Kommissionen mod Spanien, præmis 10).
- 52 Henset til de foregående betragtninger skal Kommissionens første klagepunkt til støtte for søgsmålet tiltrædes.

*Om det andet klagepunkt vedrørende tilsidesættelse af artikel 11 i direktiv 2001/14*

Parternes argumenter

- 53 Kommissionen har påtalt, at den spanske lovgivning ikke indeholder nogen foranstaltning, som er egnet til at gennemføre artikel 11 i direktiv 2001/14, som foreskriver indførelsen af en præstationsordning.
- 54 LSF's artikel 88 og 89, hvori bestemte overtrædelser af jernbanebestemmelserne klassificeres som »grove« eller »meget grove«, er ikke en del af »afgiftsordningen«. De bøder, de pågældende overtrædelser kan medføre, gør det muligt at pålægge jernbanevirksomhederne, men ikke infrastrukturforvalteren sanktioner.
- 55 Kommissionen er endvidere af den opfattelse, at LSF's artikel 73, stk. 5, ikke i sig selv er tilstrækkelig til at gennemføre den præstationsordning, som er omhandlet i artikel 11 i direktiv 2001/14, eftersom der i den førstnævnte artikel kun fastsættes mulighed for at indføre en sådan ordning. Det at indføre en sådan ordning er ikke en ret, som medlemsstaterne kan gøre brug af efter eget skøn, men et krav, der stilles i dette direktiv.
- 56 Kommissionen har endvidere anført, at ADIF i punkt 6.2.5 i erklæringen om jernbanenettet for 2010 med overskriften »Ordning for foranstaltninger til forbedring af ydeevnen« kun fremstiller indførelsen af præstationsordning som en mulighed og ikke som en forpligtelse som fastsat i artikel 11 i direktiv 2001/14.
- 57 Kongeriget Spanien har bestridt, at den nationale lovgivning ikke indeholder bestemmelser, som gennemfører artikel 11 i direktiv 2001/14.
- 58 For det første har nævnte medlemsstat gjort gældende, at der i LSF's artikel 73, stk. 5, gives mulighed for ved fastsættelsen af jernbaneafgifterne at tage hensyn til graden af overbelastning af infrastrukturen, udviklingen af nye jernbanetransporttydelser og nødvendigheden af at fremme brugen af underudnyttede linjer, idet der under alle omstændigheder sikres størst mulig konkurrence mellem jernbanevirksomhederne.
- 59 For det andet klassificerer LSF's artikel 88 og 89 visse former for adfærd, der hænger sammen med forstyrrelser på nettet, som administrative overtrædelser, der kan straffes med bøde, hvis de begås.
- 60 For det tredje har Kongeriget Spanien anført, at i overensstemmelse med punkt 6.2.5 i erklæringen om jernbanenettet for 2010 tilstræber ADIF at sikre sig de jernbanevirksomheders loyalitet, som sikrer en overholdelse i vid udstrækning af kriterierne i den tildelte infrastrukturkapacitet. Nævnte punkt angiver derefter bl.a., at artikel 11 i direktiv 2001/14 også giver »mulighed for at tilskynde« til, at forstyrrelser på nettet minimeres, og at jernbanenettets funktionsmåde forbedres ved hjælp af en præstationsordning.

- 61 Nævnte medlemsstat har for det fjerde anført, at jernbanevirksomheder, der har ansøgt om, og som er blevet tildelt, en tidskanal, skal betale en reservationsafgift, når kanalen tildeles, før den faktisk tages i brug. Betalingen af denne afgift indebærer et tilsagn fra den pågældende jernbanevirksomhed om, at den vil overholde den brug af nettet, den har ansøgt om, idet den i modsat fald vil miste den forudbetalte afgift.
- 62 Den Franske Republik har under retsmødet gjort gældende, at artikel 11 i direktiv 2001/14 skal forstås således, at den fastsætter et mål og pålægger medlemsstaterne en forpligtelse til at handle med henblik på at nå dette mål. I lighed med Kongeriget Spanien er Den Franske Republik af den opfattelse, at incitamenterne ikke behøver at indgå i en selvstændig præstationsordning for at være i overensstemmelse med kravene i dette direktiv.

#### Domstolens bemærkninger

- 63 I medfør af artikel 11, stk. 1, i direktiv 2001/14 skal infrastrukturafgiftsordninger ved en præstationsordning tilskynde jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalteren til at minimere forstyrrelser på jernbanenettet og forbedre nettets ydeevne. I henhold til samme betragtning kan dette omfatte bøder, kompensation og bonusser.
- 64 Heraf følger for det første, at medlemsstaterne i deres infrastrukturafgiftsordninger skal inkludere en præstationsordning, som skal tilsigte at tilskynde jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalteren til at forbedre nettets ydeevne. Hvad for det andet angår de former for incitament, som medlemsstaterne kan indføre, står det de sidstnævnte frit at vælge de konkrete foranstaltninger, som skal være en del af nævnte ordning, forudsat at disse udgør en sammenhængende og gennemskuelig helhed, der kan kvalificeres som »præstationsordning«, som generaladvokaten har anført i punkt 69 og 70 i forslaget til afgørelse.
- 65 For at vurdere berettigelsen af Kommissionens andet klagepunkt skal det derfor undersøges, om de i den spanske lovgivning fastsatte foranstaltninger i den henseende opfylder kravene i artikel 11 i direktiv 2001/14.
- 66 Hvad angår muligheden i LSF's artikel 73, stk. 5, for ved fastsættelsen af jernbaneafgifterne at tage hensyn til forbedringen af nettets ydeevne og udviklingen af dette, må det konstateres, at selv om denne bestemmelse er en del af afgiftsordningen, er muligheden for at indføre en præstationsordning ikke i sig selv tilstrækkelig til at gennemføre artikel 11 i direktiv 2001/14. Som fastslået i denne doms præmis 64 kræver sidstnævnte artikel, at medlemsstaterne reelt indfører en præstationsordning i afgiftsordningen. Ligeledes må Kongeriget Spaniens argument vedrørende erklæringen om jernbanenettet for 2010 af samme grund også forkastes.
- 67 For så vidt angår de sanktioner, som er fastsat i LSF's artikel 88 og 89, bemærkes, at disse ikke er en del af afgiftsordningen, eftersom de er indeholdt i afsnit VII i LSF med overskriften »Bestemmelser om sanktioner og tilsyn«. Desuden pålægges disse sanktioner for visse overtrædelser, der hænger sammen med forstyrrelser af driften af nettet, og som kun begås af jernbanevirksomhederne og ikke infrastrukturforvalteren.
- 68 Hvad endelig angår den reservationsafgift, der er fastsat i den spanske lovgivning, bemærkes, at infrastrukturforvalterens mulighed for at oppebære en sådan afgift for den jernbanekapacitet, hvorom der ansøges, men som ikke udnyttes, som fastsat i artikel 12 i direktiv 2001/14, har et mere begrænset sigte end at tilskynde til at nedbringe forstyrrelserne på jernbanenettet og forbedre nettets ydeevne, dvs. at anvende kapaciteten effektivt.
- 69 Henset til de foregående betragtninger skal Kommissionens andet klagepunkt til støtte for søgsmålet tiltrædes.

*Om det femte klagepunkt vedrørende tilsidesættelse af artikel 13, stk. 2, og artikel 14, stk. 1, i direktiv 2001/14*

#### Parternes argumenter

- 70 Kommissionen har gjort gældende, at den prioritet ved tildelingen af infrastrukturkapacitet, som er omhandlet i artikel 11, litra b), nr. 1, i ministeriel bekendtgørelse 897/2005 (herefter »den første tildelingsprioritet«), strider imod artikel 14, stk. 1, i direktiv 2001/14, da den giver ministeren for materiel og transport en for stor skønsmargen, skønt det bestemmes i artikel 14, at der skal fastsættes nærmere regler for tildelingen af kapacitet.
- 71 Kommissionen har ligeledes hævdet, at den prioritet for tildeling af infrastruktur, som er omhandlet i artikel 11, litra b), nr. 4, i nævnte ministerielle bekendtgørelse (herefter »den fjerde tildelingsprioritet«), dels strider imod artikel 13, stk. 2, i direktiv 2001/14, fordi den i praksis kan føre til, at en jernbanevirksomhed får ret til at anvende en kanal på ubestemt tid, hvilket gør det i sidstnævnte fastsatte forbud mod, at kanaler tildeles for et længere tidsrum end køreplansperioden, virkningsløst i praksis.
- 72 Dels mener Kommissionen, at den fjerde tildelingsprioritet ikke er i overensstemmelse med artikel 14, stk. 1, i direktiv 2001/14, fordi den i praksis kan hindre nye markedsdeltagere, almindeligvis virksomheder fra andre medlemsstater end Kongeriget Spanien, i at få adgang til mere attraktive kanaler og opretholde de fordele, de traditionelle brugere, almindeligvis spanske virksomheder, nyder, hvilket er udtryk for forskelsbehandling.
- 73 Kongeriget Spanien har bestridt, at den første tildelingsprioritet strider imod artikel 14, stk. 1, i direktiv 2001/14. Dette tildelingskriterium giver nemlig mulighed for under særlige eller usædvanlige omstændigheder at give en anden type tjeneste end fragttjenester prioritet med henblik på at forhindre overbelastning af jernbanenettet. Denne medlemsstat har præciseret, at ministeriet for materiel og transport aldrig har gjort brug af denne mulighed siden ikrafttrædelsen af ministeriel bekendtgørelse 897/2005, hvilket viser, at der ikke er nogen skønsmargen i denne henseende.
- 74 Nævnte medlemsstat mener heller ikke, at den fjerde tildelingsprioritet strider imod artikel 13, stk. 2, og artikel 14, stk. 1, i direktiv 2001/14.
- 75 Kriteriet i artikel 11, litra b), nr. 4, i nævnte ministerielle bekendtgørelse er nemlig kun et af flere kriterier for tildeling af kapacitet, som gælder, når der ikke er tilstrækkelig kapacitet, eller når der foreligger flere ansøgninger om den samme kanal. Ifølge Kongeriget Spanien indebærer dette kriterium en rationel og retfærdig forskelsbehandling, da det for at optimere udnyttelsen af jernbanenettet er rimeligt at tage hensyn til den måde, hvorpå operatørerne tidligere har udnyttet kapaciteten i praksis.
- 76 Nævnte medlemsstat har henvist til artikel 22, stk. 4, i direktiv 2001/14, hvorefter prioriteringskriterierne i tilfælde af overbelastning af infrastrukturen skal tage hensyn til en transporttjenestes betydning for samfundet i forhold til enhver anden transporttjeneste, som derved udelukkes.
- 77 Ifølge samme medlemsstat indeholder artikel 13, stk. 2, i direktiv 2001/14 ikke et absolut forbud imod, at en virksomhed nyder godt af en tidskanal på ubestemt tid. Denne fortolkning underbygges af, at den nævnte bestemmelse i andet afsnit giver mulighed for at indgå rammeaftaler om brug af kapacitet på den relevante jernbaneinfrastruktur for et længere tidsrum end en køreplansperiode.

- 78 Kommissionen har hvad angår den første tildelingsprioritet i replikken anført, at artikel 11, litra b), nr. 1, i ministeriel bekendtgørelse 897/2005 slet ikke henviser til, at der skal foreligge særlige eller usædvanlige omstændigheder, således som Kongeriget Spanien har anført. Kommissionen har tilføjet, at den blotte eksistens af den første prioritet i sig selv udgør en kilde til retsusikkerhed for operatørerne.
- 79 Hvad angår den fjerde tildelingsprioritet har Kommissionen understreget, at artikel 12 i direktiv 2001/14 udtrykkeligt giver mulighed for, at infrastrukturforvaltere med henblik på at maksimere rentabiliteten af driften af jernbanesystemet opkræver en reservationsafgift.
- 80 Kommissionen har fremhævet, at artikel 22 i direktiv 2001/14 kun finder anvendelse i tilfælde af overbelastet infrastruktur, hvorimod artikel 11, litra b), nr. 4, i ministeriel bekendtgørelse 897/2005 ikke alene finder anvendelse i sådanne tilfælde, men også generelt, når der indgives flere ansøgninger om samme tidskanal. Under alle omstændigheder giver ingen af bestemmelserne i artikel 22 medlemsstaterne mulighed for at fastsætte et tildelingskriterium som det, dette klagepunkt drejer sig om.
- 81 Kommissionen har anført, at den mulighed for at indgå rammeaftaler, som er fastsat i artikel 13, stk. 2, i direktiv 2001/14, udgør en undtagelse fra hovedreglen og kan kun udnyttes på de betingelser, der angives i artikel 17 i direktiv 2001/14.
- 82 Kongeriget Spanien har hvad angår den første tildelingsprioritet i duplikken gjort gældende, at selv om artikel 14, stk. 1, i direktiv 2001/14 ikke udtrykkeligt tager højde for den situation, hvori usædvanlige omstændigheder gør det nødvendigt at ændre de tidligere fastsatte prioriteter, forbyder den heller ikke at tage hensyn til en sådan situation.
- 83 For så vidt angår den fjerde tildelingsprioritet finder nævnte medlemsstat, at det ville tilføre et element af retlig usikkerhed, hvis sammenlignelige kanaler skulle tages i betragtning i forbindelse med, at der tages hensyn til den tidligere udnyttelse af kanalen, eftersom det ikke er defineret, hvilke kanaler der skal anses for sammenlignelige.

#### Domstolens bemærkninger

- 84 Hvad for det første angår Kommissionens argumentation, hvorefter den første tildelingsprioritet er i modstrid med artikel 14, stk. 1, i direktiv 2001/14, bemærkes, at artikel 11, litra b), nr. 1, i ministeriel bekendtgørelse 897/2005, bestemmer, at hvis der indgives flere ansøgninger om samme tidskanal, eller hvis nettet er blevet erklæret for overbelastet, kan ministeren for materiel og transport i givet fald fastlægge prioriteter for tildeling af de forskellige tjenestetyper på hver linje, idet der navnlig tages hensyn til fragttjenester.
- 85 Artikel 14, stk. 1, i direktiv 2001/14 foreskriver udtrykkeligt, at medlemsstaterne skal fastsætte nærmere regler for tildelingen af kapacitet. Medlemsstaterne kan i overensstemmelse med denne bestemmelse også fastlægge principper for tildelingen af infrastrukturkapacitet under overholdelse af det i artikel 4 i direktiv 91/440 nævnte krav om forvaltningsmæssig uafhængighed.
- 86 Det bemærkes, at i henhold til 13. betragtning til direktiv 2001/14 bør kapacitetstildelingsordningerne give jernbanevirksomhederne klare og konsekvente signaler, på grundlag af hvilke de kan træffe rationelle beslutninger.
- 87 Heraf følger, at de nærmere regler for tildelingen af kapacitet som omhandlet i artikel 14, stk. 1, i direktiv 2001/14 ikke kan fortolkes således, at de tillægger ministeriet for materiel og transport et skøn ved tildeling af infrastrukturkapacitet, som generaladvokaten har anført i punkt 91 i forslaget til afgørelse.

- 88 Denne konstatering underbygges af artikel 20, stk. 2, i direktiv 2001/14, som bestemmer, at kun infrastrukturforvalteren kan give bestemte transportydelse fortrinsstilling, men udelukkende i de tilfælde, som er omhandlet i dette direktivs artikel 22 og 24 om henholdsvis overbelastning af infrastrukturen og infrastruktur til særlige formål.
- 89 Heraf følger, at artikel 11, litra b), nr. 1, i ministeriel bekendtgørelse 897/2005 ikke kan anses for at overholde kravet i artikel 14, stk. 1, i direktiv 2001/14, hvorefter der skal fastsættes nærmere regler for tildelingen af kapacitet.
- 90 Denne konstatering ændres ikke af den fortolkning, som Kongeriget Spanien anlægger af den første tildelingsprioritet, hvorefter denne giver mulighed for under særlige eller usædvanlige omstændigheder at give en anden type tjeneste end fragttjenester prioritet. Ordlyden af artikel 11, litra b), nr. 1, i ministeriel bekendtgørelse 897/2005 henviser slet ikke til forekomsten af »særlige eller usædvanlige omstændigheder«, idet det eneste kriterium, som nævnes i denne bestemmelse, er kriteriet om, at der navnlig skal tages hensyn til fragttjenester. Den omstændighed, at samme bestemmelse endnu aldrig er blevet anvendt af ministeren for materiel og transport, fjerner på ingen måde muligheden for, at sidstnævnte i givet fald kan fastsætte supplerende tildelingsprioriteter i medfør af nævnte bestemmelse. Alene den omstændighed, at denne første tildelingsprioritet eksisterer, udgør i sig selv en kilde til retsuskikkerhed for operatørerne, som Kommissionen har anført, og den kan ikke anses for at overholde kravet fastsat i artikel 14, stk. 1, i direktiv 2001/14.
- 91 Hvad for det andet angår den angivelige manglende overensstemmelse mellem den fjerde tildelingsprioritet og artikel 13, stk. 2, i direktiv 2001/14 bemærkes, at i medfør af denne bestemmelses første afsnit svarer den maksimale varighed af retten til at benytte bestemt infrastrukturkapacitet i form af en kanal til et enkelt tidsrum i en køreplansperiode. I artikel 13, stk. 2, andet afsnit, bestemmes, at en jernbanevirksomhed i henhold til en rammeaftale i overensstemmelse med dette direktivs artikel 17 kan benytte jernbaneinfrastrukturkapaciteten for et længere tidsrum end en enkelt køreplansperiode.
- 92 Som det bl.a. fremgår af 11. betragtning til direktiv 2001/14, er et af målene med direktivet at sikre jernbanevirksomhederne lige adgang uden forskelsbehandling til jernbanenettet. I lyset af dette mål tilsligter forbuddet mod at benytte infrastrukturkapaciteten for et længere tidsrum end en køreplansperiode som fastsat i dette direktivs artikel 13, stk. 2, første afsnit, at undgå, at en virksomhed har ret til at benytte en kanal på ubestemt tid. Artikel 13, stk. 2, andet afsnit, indeholder imidlertid en undtagelse til dette forbud, hvis der er indgået en rammeaftale mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden i henhold til samme direktivs artikel 17.
- 93 Det må herved fastslås, at den relevante spanske lovgivning, dvs. artikel 11, litra b), nr. 4, i ministeriel bekendtgørelse 897/2005, hvis der indgives flere ansøgninger om samme tidskanal, eller hvis nettet er overbelastet, foreskriver, at der skal tages hensyn til den tidligere tildeling og ansøgerens tidligere faktiske udnyttelse af køreplanstider på de tidskanaler, der ansøges om brug af, uden at denne hensyntagen er underlagt et krav om indgåelse af en rammeaftale.
- 94 Hvad dernæst angår Kommissionens argument, om at den fjerde tildelingsprioritet er udtryk for forskelsbehandling, bemærkes, at artikel 14, stk. 1, i direktiv 2001/14 bestemmer, at infrastrukturforvalteren bl.a. sikrer, at infrastrukturkapacitet tildelles på et retfærdigt og ikke-diskriminerende grundlag og i overensstemmelse med EU-retten.
- 95 Det må herved, hvilket Kongeriget Spanien desuden selv anerkender, fastslås, at kriteriet om den faktiske udnyttelse af nettet som kriterium for tildeling af infrastrukturkapacitet er udtryk for forskelsbehandling, i det omfang det, hvis der indgives flere ansøgninger om samme tidskanal, eller hvis nettet er overbelastet, resulterer i, at fordelene opretholdes for de traditionelle brugere, og at nye markedsdeltagere hindres i at få adgang til mere attraktive kanaler.

- 96 Nævnte medlemsstat begrundet denne forskelsbehandling med, at der forfølges et mål bestående i at sikre en mere effektiv udnyttelse af infrastrukturene.
- 97 Selv dersom det antages, at et sådant mål kan begrunde den forskelsbehandling, som den fjerde tildelingsprioritet er udtryk for, bemærkes, at det for at nå dette mål på ingen måde er nødvendigt, at den omhandlede foranstaltning forskelsbehandler operatørerne på nettet, eller at den hindrer nye markedsdeltagere i at få adgang hertil.
- 98 Direktiv 2001/14 indeholder således særlige bestemmelser, der skal tilskynde til effektiv udnyttelse af infrastrukturkapaciteten, samtidig med, at der sikres en lige adgang uden forskelsbehandling til jernbanenettet, således som generaladvokaten har anført i punkt 97 i forslaget til afgørelse. Eksempelvis bestemmer dette direktivs artikel 27, stk. 2, at infrastrukturforvalteren kan redegøre nærmere for, i hvilket omfang der tages hensyn til tidligere udnyttelse af kanaler, når der foretages en prioritering ved tildelingen af infrastrukturkapacitet i forbindelse med proceduren for tildeling af kapacitet. Ligeledes foreskriver samme direktivs artikel 12, at infrastrukturforvalteren kan opkræve en passende afgift for kapacitet, hvorom der ansøges, men som ikke udnyttes, for at tilskynde til effektiv udnyttelse af kapaciteten.
- 99 Endvidere kan den forskelsbehandling, som den fjerde tildelingsprioritet er udtryk for, heller ikke begrundes under henvisning til, at den angiveligt er i overensstemmelse med artikel 22, stk. 4, i direktiv 2001/14, hvorefter prioriteringskriterierne ved overbelastning af infrastrukturen skal tage hensyn til en transporttjenestes betydning for samfundet i forhold til enhver anden transporttjeneste, som derved udelukkes. Det er herved tilstrækkeligt at bemærke, at denne bestemmelse ikke fastsætter et tildelingskriterium som det, der er omhandlet i den fjerde tildelingsprioritet, i det omfang det følger af artikel 22, stk. 4, andet afsnit, at tildeling af infrastrukturkapacitet ved overbelastning af infrastrukturen »ikke [må] indebære[...] forskelsbehandling«.
- 100 Det følger af de foregående betragtninger, at dette søgsmåls femte klagepunkt skal tiltrædes. Kommissionen skal derfor gives medhold i søgsmålet i sin helhed.
- 101 Det må følgelig fastslås, at Kongeriget Spanien har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 4, stk. 1, artikel 11, artikel 13, stk. 2, og artikel 14, stk. 1, i direktiv 2001/14, idet det ikke har vedtaget alle de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme disse bestemmelser.

### **Sagens omkostninger**

- 102 I medfør af procesreglementets artikel 138, stk. 1, pålægges det den tabende part at betale sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. Da Kommissionen har nedlagt påstand om, at Kongeriget Spanien tilpligtes at betale sagens omkostninger, og Kongeriget Spanien har tabt sagen, bør det pålægges Kongeriget Spanien at betale sagens omkostninger. I henhold til procesreglementets artikel 140, stk. 1, bærer Den Tjekkiske Republik og Den Franske Republik deres egne omkostninger.

På grundlag af disse præmisser udtaler og bestemmer Domstolen (Første Afdeling):

- 1) **Kongeriget Spanien har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 4, stk. 1, artikel 11, artikel 13, stk. 2, og artikel 14, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/58/EF af 23. oktober 2007, idet det ikke har vedtaget alle de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme disse bestemmelser.**
- 2) **Kongeriget Spanien betaler sagens omkostninger.**

**3) Den Tjekkiske Republik og Den Franske Republik bærer deres egne omkostninger.**

Underskrifter