



## Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

11. juuli 2013\*

Liikmesriigi kohustuste rikkumine — Transport — Direktiiv 91/440/EMÜ — Ühenduse raudteede arendamine — Artikli 10 lõige 7 — Reguleeriv organ — Volitused — Direktiiv 2001/14/EÜ — Raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamine — Artikli 4 lõige 1 — Tasude kogumise raamistik — Artikli 6 lõige 2 — Meetmed, millega ergutatakse ettevõtjaid vähendama infrastruktuuri käigushoidmise kulusid ja kasutustasude taset — Artikli 7 lõige 3 — Minimaalse teenustepaketi ning teenindusrajatistele raudteed mööda juurdepääsu eest tasu kindlaksmääramine — Rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad kulud — Artikkel 11 — Toimivusskeem — Artikli 30 lõige 5 — Reguleeriv organ — Volitused — Halduskaebus reguleeriva organi otsuste peale

Kohtuasjas C-545/10,

mille ese on ELTL artikli 258 alusel 23. novembril 2010 esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi,

**Euroopa Komisjon**, esindajad: M. Šimerdová ja H. Støvlbæk, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

hageja,

*versus*

**Tšehhi Vabariik**, esindajad: M. Smolek, T. Müller ning J. Očková,

kostja,

keda toetab

**Hispaania Kuningriik**, esindaja: S. Centeno Huerta,

menetlusse astuja,

EUROOPA KOHUS (esimene koda),

koosseis: koja president A. Tizzano, kohtunikud A. Borg Barthet (ettekandja), E. Levits, J.-J. Kasel ja M. Berger,

kohtujurist: N. Jääskinen,

kohtusekretär: ametnik A. Impellizzeri,

arvestades kirjalikus menetluses ja 20. septembri 2012. aasta kohtuistungil esitatut,

\* Kohtumenetluse keel: tšehhi.

olles 13. detsembri 2012. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,  
on teinud järgmise

### otsuse

- 1 Euroopa Komisjon palub oma hakis Euroopa Kohtul tuvastada, et kuna Tšehhi Vabariik ei ole vastu võtnud kõiki vajalikke õigus- ja haldusnorme, et järgida
  - Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta (EÜT L 75, lk 29; ELT eriväljaanne 07/05, lk 404), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiviga 2004/49/EÜ (ELT L 164, lk 44; ELT eriväljaanne 07/08, lk 227), (edaspidi „direktiiv 2001/14”) artikli 4 lõiget 1, artikli 6 lõiget 2, artikli 7 lõiget 3, artiklit 11 ja artikli 30 lõiget 5, ning
  - nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT L 237, lk 25; ELT eriväljaanne 07/01, lk 341), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiviga 2004/51/EÜ (ELT L 164, lk 164), (edaspidi „direktiiv 91/440”) artikli 10 lõiget 7,

siis on Tšehhi Vabariik rikkunud nendest sätetest tulenevaid kohustusi.

### Õiguslik raamistik

#### *Liidu õigus*

Direktiiv 91/440

- 2 Direktiivi 91/440 artikli 10 lõige 7 sätestas:

„Ilma et see piiraks konkurentsipoliitikat ja selle valdkonna eest vastutavaid institutsioone käsitlevate ühenduse ja siseriiklike määruste kohaldamist, jälgib direktiivi 2000/14[...] artikli 30 kohaselt moodustatud reguleeriv organ või mõni muu sama sõltumatu organ konkurentsi raudteeteenuste turul, sealhulgas raudtee-kaubaveo turul.

Kõnealune organ moodustatakse kooskõlas nimetatud direktiivi artikli 30 lõikes 1 sätestatud eeskirjadega. Taotlejad või huvitatud isikud võivad esitada kõnealusele organile kaebuse, kui nad leiavad, et neid on koheldud ebaõiglaselt, neid on diskrimineeritud või muul viisil kahjustatud. Reguleeriv organ teeb kaebuse põhjal ja vajaduse korral omal algatusel võimalikult kiiresti otsuse asjakohaste meetmete kohta kõnealuste turgude negatiivsete arengute korrigeerimiseks. Et tagada vajalik kohtuliku järelevalve võimalus ja nõutav koostöö siseriiklike reguleerivate organite vahel, kohaldatakse sellistel juhtudel kõnealuse direktiivi artikli 30 lõiget 6 ja artiklit 31.”

Direktiiv 2001/14

- 3 Direktiivi 2001/14 põhjenduse 11 kohaselt:

„Maksustamise ja läbilaskevõimsuse jaotamise skeemid peaksid võimaldama kõikidele ettevõtjatele ühetaolise ja diskrimineerimata juurdepääsu ning ausalt ja diskrimineerimata vastama kõikide kasutajate ning transpordiliikide vajadustele, niipalju kui võimalik.”

4 Kõnealuse direktiivi artikli 4 lõige 1 sätestas:

„Liikmesriigid kehtestavad tasude kogumise raamistiku, rikkumata seejuures raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja majandamise sõltumatust, mis on ette nähtud direktiivi 91/440[...] artikliga 4.

Nimetatud majandamise sõltumatuse nõuet silmas pidades kehtestavad liikmesriigid ka konkreetsed maksustamiseeskirjad või delegeerivad vastavad volitused raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale. Infrastruktuuri kasutustasu kindlaksmääramist ja kõnealuse tasu kogumist korraldab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja.”

5 Vastavalt kõnealuse direktiivi artikli 6 lõigetele 2 ja 3:

„2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid ergutatakse vähendama infrastruktuuri käigushoidmise kulusid ja kasutustasusid, pidades nõuetekohaselt silmas ohutust ning infrastruktuuriteenuse kvaliteedi säilitamist ja parandamist.

3. Liikmesriigid tagavad lõike 2 sätte täitmise kas pädeva asutuse ning raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vahelise vähemalt kolmeaastase kehtivusajaga lepingu abil, millega nähakse ette riiklik rahastamine, või nõuetekohaste seadusandlike meetmete abil, millega antakse vajalikud volitused.”

6 Sama direktiivi artikli 7 lõige 3 nägi ette:

„Olenemata lõigetest 4 või 5 või artiklist 8 kehtestatakse tasu minimaalse teenustepaketi ning teenindusrajatistele raudteed mööda juurdepääsu eest lähtuvalt kuludest, mis kõnealuse rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad.”

7 Direktiivi 2001/14 artikkel 11 oli sõnastatud järgmiselt:

„1. Infrastruktuuri maksustamise skeemide puhul ergutatakse raudtee-ettevõtjaid ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat toimivusskeemi abil minimeerima häireid ning parandama raudteevõrgu toimivust. Skeem võib hõlmata sanktsioone võrgu toimivust häirivate tegude eest, hüvitisi ettevõtjatele, kes häiretest kahju saavad, ning preemiaid kavandatust parema toimivuse eest.

2. Toimivusskeemi peamisi printsiipe kohaldatakse kogu võrgu ulatuses.”

8 Selle direktiivi artikkel 30 sätestas:

„1. Ilma et see mõjutaks artikli 21 lõike 6 kohaldamist, loovad liikmesriigid reguleeriva organi. Kõnealune organ, mis võib olla transpordiküsimuste eest vastutav ministeerium või mis tahes muu organ, on organisatsiooniliselt, rahastamisotsuste osas, õigusliku struktuuri poolest ning otsustustes sõltumatu mis tahes raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast, maksustavast organist, jaotavast organist või taotlejast. [...]

2. Kui taotleja leiab, et teda on ebaõiglaselt koheldud, diskrimineeritud või muul viisil kahjustatud, võib ta esitada reguleerivale organile apellatsiooni eelkõige raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või vajaduse korral raudtee-ettevõtja otsuste vastu, mis on seotud:

- a) võrguaruandega;
- b) selles sisalduvate kriteeriumidega;
- c) jaotamisprotsessi ja selle tulemustega;

- d) maksustamisskeemiga;
- e) temalt nõutavate või nõuda kavatsetavate infrastruktuuri kasutustasude suurusega;
- f) juurdepääsu kord kooskõlas [...] direktiivi 91/440[...] artikliga 10.

3. Reguleeriv organ tagab, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt kehtestatud tasud on II peatükiga vastavuses ning mittediskrimineerivad. Taotlejate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja läbirääkimised infrastruktuuri kasutustasude üle on lubatud üksnes juhul, kui need toimuvad reguleeriva organi järelevalve all. Reguleeriv organ sekkub, kui läbirääkimised läheksid ilmselt vastuollu käesoleva direktiivi nõuetega.”

4. Reguleerival organil on õigus asjassepuutuvas liikmesriigis nõuda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt, taotlejalt ja mis tahes kolmandalt poolelt asjassepuutuvaid andmeid, mis tuleb esitada viivitamata.

5. Reguleeriv organ peab kaebuste puhul otsuse tegema ning võtma meetmeid olukorra heastamiseks hiljemalt kahe kuu jooksul alates kogu teabe saamisest.

Olenemata lõikest 6 on reguleeriva organi otsus siduv kõikidele pooltele, keda see puudutab.

Kui kaebus on esitatud seoses infrastruktuuri läbilaskevõimsuse eraldamisest keeldumise või tingimustega, mille alusel seda läbilaskevõimsust pakutakse, reguleeriv organ kas kinnitab, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja otsust ei ole tarvis muuta, või nõuab selle otsuse muutmist vastavalt reguleeriva organi poolt antud juhistele.

6. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et reguleeriva organi otsused on võimalik kohtus läbi vaadata.”

#### *Tšehhi õigus*

#### Raudteeseadus

- 9 14. detsembri 1994. aasta zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách'i (raudteeseadus nr 266/1994), käesolevas kohtuasjas kohaldatavas redaktsioonis (edaspidi „raudteeseadus”), artikkel 34c on sõnastatud nii:

„Riikliku ja piirkondliku raudteevõrgu aruanne

(1) Pärast raudteede haldajaga konsulteerimist koostab läbilaskevõimsuse jaotamisorgan hiljemalt 12 kuud enne sõiduplaani jõustumist raudteevõrgu aruande ning avaldab selle *Transpordi ja hindade teatajas*.

(2) Raudteevõrgu aruandes peab olema märgitud:

[...]

- f) jaotatud, kuid kasutamata või osaliselt kasutatud infrastruktuuri läbilaskevõimsuse äravõtmise tingimused, sealhulgas teave jaotatud ja kasutamata veovõimsuse eest tasude kehtestamise kohta;
- g) teave infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise eest tasude kehtestamise kohta ja infrastruktuuri kasutustasude kindlaksmääramise kohta;

[...]”

10 Kõnealuse seaduse artikkel 34g sätestab:

„(1) Raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise taotleja võib paluda 15 päeva jooksul alates raudteevõrgu aruande avaldamisest raudteeametilt selle aruande, sealhulgas seal sisalduvate kriteeriumide läbivaatamist.

(2) Raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise taotlejal, kelle taotlust jaotamisorgan ei rahuldanud, on õigus paluda vastavalt artiklis 34e sätestatud menetlusele raudteeametilt 15 päeva jooksul alates artikli 34e lõikes 4 nimetatud võrguaruande teatavakstegemisest, et viimane vaataks läbi raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise protsessi, sealhulgas selle mõju ja hindade kindlaksmääramise viisi.

(3) Kui raudteeamet tuvastab, et võrguaruande, sealhulgas selles sisalduvate kriteeriumide väljatöötamisel või raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamisprotsessi, sealhulgas selle tulemuste ja hindade kindlaksmääramise viisi käigus järgiti ebaõiget menetlust, otsustab ta muuta kõnealust aruannet, sealhulgas selles kehtestatud kriteeriume või ta otsustab kõnealuse läbilaskevõimsuse jaotuse ja eelkõige hinna kindlaksmääramise viisi.”

11 Vastavalt raudteeseaduse artikli 56 punktile c on transpordiministeerium „käesoleva seadusega reguleeritud valdkondades apellatsiooniorgan haldusmenetlustes, mis on algatatud raudteeameti, raudteeinspeksiooni ja kohalike omavalitsuste otsuste suhtes”.

#### Hinnaseadus

12 27. novembri 1990. aasta zákon č. 526/1990 Sb. o cenách'i (hinnaseadus nr 526/1990), käesolevas kohtuasjas kohaldatavas redaktsioonis (edaspidi „hinnaseadus”), artikli 10 lõige 2 sätestab:

„Lõikes 1 sätestatud hinnareguleerimissätted avaldab rahandusministeerium *Ametlikus hindade teatajas*. [...] Need avaldatakse ametlikus väljaandes vastavalt eriõigusnormidele. [...] Hindu käsitlev otsus hakkab kehtima päeval, mil see avaldatakse vastavas ametlikus teatajas ja jõustub selles kindlaks määratud päeval, kuid mitte enne selle avaldamise päeva.”

13 Vastavalt hinnaseaduse artikli 10 lõikele 2 avaldab rahandusministeerium otsuse (*výměr*), milles on kehtestatud reguleeritud hinnaga kaupade loetelu. Rahandusministeerium avaldab selle otsuse igal aastal *Ametlikus hindade teatajas*. Selles on määratud kindlaks riigisisese, nii üleriigilise kui ka piirkondliku raudteeinfrastruktuuri kasutamise maksimumhind raudteeveo korraldamise raames.

#### Riiklikku transpordiinfrastruktuuri fondi käsitlev seadus

14 4. aprilli 2000. aasta zákon č. 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury (riiklikku transpordiinfrastruktuuri fondi käsitlev seadus nr 104/2000), käesolevas kohtuasjas kohaldatavas redaktsioonis (edaspidi „riiklikku transpordiinfrastruktuuri fondi käsitlev seadus”), artiklis 2 on sätestatud:

„Fond kasutab oma tulu teede ja kiirteede, raudteede ja veeteede arendamiseks, ehitamiseks, hooldamiseks ja ajakohastamiseks järgmisel viisil:

[...]

c) riiklike ja piirkondlike raudteede ehitamise, ajakohastamise, parandamise ja hooldamise rahastamine,

[...]

- f) vahendite andmine ettevalmistustöödeks või projektideks, uuringuteks või eksperdihinnanguteks, mis puudutavad teede, kiirteede ja transpordi jaoks oluliste veeteede ehitamist, ajakohastamist või parandamist ning üleriigiliste või piirkondlike raudteede ehitamist,

[...]"

Konkurentsikaitseameti volitusi käsitlev seadus

- 15 11. oktoobri 1996. aasta zákon č. 273/1996 Sb., o působnosti Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (konkurentsikaitseameti volitusi käsitlev seadus nr 273/1996), käesolevas kohtuasjas kohaldatavas redaktsioonis (edaspidi „konkurentsikaitseameti volitusi käsitlev seadus”), artikli 2 kohaselt kõnealune amet:

„[...]

- a) loob tingimused, mis võimaldavad konkurentsi edendada ja säilitada,  
b) tagab riigihankemenetluste järelevalve,  
c) teostab muud pädevust, mis on määratletud eriseadustega”.

Konkurentsikaitse seadus

- 16 Vastavalt 4. aprilli 2001. aasta zákon č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (konkurentsikaitse seadus nr 143/2001), käesolevas kohtuasjas kohaldatavas redaktsioonis (edaspidi „konkurentsikaitse seadus”)

Mainitud ainult ühel korral., artikli 1 lõikele 1 konkurentsikaitseamet:

„[...] korraldab konkurentsi kaitsmist toodete ja teenuste turul [...] mis tahes tegevuse eest, mis takistab, piirab, kahjustab või ohustab konkurentsi:

- a) konkurentidevaheliste kokkulepete teel,  
b) konkurentide poolt turgu valitseva seisundi kuritarvitamise teel või  
c) konkureerivate ettevõtjate koondumise teel.”

### **Kohtueelne menetlus ja menetlus Euroopa Kohtus**

- 17 Komisjon saatis 10. mail 2007 Tšehhi Vabariigile küsimustiku, tegemaks kindlaks, kas kõnealune liikmesriik oli siseriiklikku õiguskorda korrektselt üle võtnud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/12/EÜ, millega muudetakse direktiivi 91/440 (EÜT L 75, lk 1; ELT eriväljaanne 07/05, lk 376), Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/13/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta (EÜT L 75, lk 26; ELT eriväljaanne 07/05, lk 401), ja direktiivi 2001/14 (edaspidi koos „esimene raudteepakett”). Tšehhi ametivõimud vastasid sellele küsimustikule 11. juuli 2007. aasta kirjaga.
- 18 Komisjon palus 21. novembril 2007 täiendavaid selgitusi, mida Tšehhi Vabariik talle 21. detsembri 2007. aasta kirjas ka esitas.



- 19 Tšehhi Vabariigi esitatud teabe põhjal kutsus komisjon 27. juuni 2008. aasta märgukirjas Tšehhi Vabariiki üles täitma direktiive 91/440 ja 2001/14 ja eelkõige direktiivide neid sätteid, mis käsitlevad raudteeinfrastruktuuri kasutustasusid ja reguleerivat organit.
- 20 Tšehhi Vabariik vastas komisjoni märgukirjale 26. augustil 2008.
- 21 Komisjon esitas 9. oktoobril 2009 Tšehhi Vabariigile põhjendatud arvamuse, milles ta esiteks heitis liikmesriigile ette, et viimane on rikkunud kohustusi, mis tal on direktiivi 2001/14 artikli 4 lõike 1, artikli 6 lõike 2, artikli 7 lõike 3, artikli 11 ja artikli 30 lõike 5 ning direktiivi 91/440 artikli 10 lõike 7 kohaselt, ja teiseks kutsus komisjon Tšehhi Vabariiki üles võtma nõutud meetmed kõnealuse põhjendatud arvamuse järgimiseks kahe kuu jooksul alates selle kättesaamisest.
- 22 Tšehhi Vabariik vastas põhjendatud arvamusele 8. detsembri 2009. aasta kirjaga, vaieldes komisjoni poolt ette heidetud rikkumistele vastu.
- 23 Neil asjaoludel esitas komisjon käesoleva hagi.
- 24 Euroopa Kohtu presidendi 11. juuli 2011. aasta määrusega lubati Itaalia Vabariigil ja Hispaania Kuningriigil astuda menetlusse Tšehhi Vabariigi nõuete toetuseks. 22. septembri 2011. aasta kirjaga, mis saabus Euroopa Kohtu kantseleisse 30. septembril 2011, võttis Itaalia Vabariik oma menetlusse astumise taotluse tagasi.

## Hagi

*Esimene etteheide, et rikutud on direktiivi 2001/14 artikli 4 lõiget 1*

### Poolte argumendid

- 25 Komisjon väidab, et raudteeinfrastruktuuri kasutustasu maksimumsumma kindlaksmääramisega rikkus Tšehhi Vabariik direktiivi 2001/14 artikli 4 lõiget 1.
- 26 Ta väidab, et kõnealusest sättest tuleneb, et liikmesriigi õigus kehtestada raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kogumise raamistik peab arvestama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja õigusega määrata kindlaks tasu summa ja seda sisse nõuda.
- 27 Raudteeinfrastruktuuri kasutamise suhtes kohaldatava maksimumtasu kehtestamine rahandusministri iga-aastase otsusega vastavalt hinnaseaduse artikli 10 lõikele 2 läheb aga komisjoni sõnul kaugemale tasude kogumise raamistikust ja eeskirjadest, mida liikmesriikidel on õigus kehtestada direktiivi 2001/14 artikli 4 lõike 1 alusel.
- 28 Tšehhi Vabariik väidab, et komisjon tugineb väidetava rikkumise puhul direktiivi 2001/14 artikli 4 lõike 1 grammatilisele ja süstemaatilisele tõlgendusele, olgugi et selles sisalduvate kohustuste ulatuse kindlaksmääramiseks tuleb seda artiklit tõlgendada teleoloogiliselt.
- 29 Nimetatud liikmesriik väidab, et vajadus kõrvaldada infrastruktuuri-ettevõtja monopoolse seisundi kahjulik mõju kuulub direktiivi 2001/14 üldise eesmärgi alla, mis selgitab seda, miks see direktiiv annab just liikmesriikidele pädevuse kehtestada tasude kogumise raamistik või skeem.
- 30 Tšehhi Vabariik täpsustab selles osas, et kuna infrastruktuuri-ettevõtja monopoolne seisund võib tähendada eelkõige sellise ülemäära kõrge tasusumma kindlaksmääramist, mida suudab taluda vaid ajalooline raudteeveoettevõtja, võimaldab maksimumsumma kindlaksmääramine saavutada direktiiviga 2001/14 seatud eesmärki.

31 Pealegi ei tähenda maksimumhinna kindlaksmääramine seda, et infrastruktuuriettevõtjal ei ole õigust ise tasusummat kindlaks määrata.

32 Hispaania Kuningriik väidab sisuliselt, et maksimumsumma kindlaksmääramine ei takista infrastruktuuriettevõtjal konkreetselt tasusid kehtestada.

#### Euroopa Kohtu hinnang

33 Direktiivi 2001/14 artikli 4 lõike 1 kohaselt peavad liikmesriigid kehtestama tasude kogumise raamistiku. Nad võivad selleks kehtestada ka konkreetsed maksustamiseskirjad, rikkumata seejuures infrastruktuuriettevõtja majandamise sõltumatust. Vastavalt sellele sättele on viimati mainitu ülesanne esiteks infrastruktuuri kasutustasu kindlaks määrata ja teiseks see koguda.

34 Kõnealune säte kehtestab seega tasuskeemidega seoses pädevuste jaotuse liikmesriikide ja infrastruktuuriettevõtja vahel. Nimelt on liikmesriikide ülesanne panna paika tasude kehtestamise raamistik, samas kui tasu kindlaksmääramine ja selle kogumine jääb infrastruktuuriettevõtjale.

35 Infrastruktuuriettevõtja majandamise sõltumatuse eesmärgi tagamiseks peab tal liikmesriikide poolt määratletud kasutustasude kehtestamise raamistikus olema teatud kaalutlusruum, et määrata kasutustasud kindlaks selliselt, et ta saaks neid kasutada majandamise instrumendina (28. veebruari 2013. aasta otsus kohtuasjas C-483/10: komisjon vs. Hispaania, punkt 49).

36 Raudteeinfrastruktuuri kasutamise suhtes kohaldatava maksimumtasu kehtestamine rahandusministeeriumi iga-aastase otsusega vastavalt hinnaseaduse artikli 10 lõikele 2 piirab aga infrastruktuuriettevõtja kaalutlusruumi määral, mis on vastuolus direktiivi 2001/14 eesmärkidega.

37 Iseäranis tuleb märkida, et vastavalt kõnealuse direktiivi artikli 8 lõikes 2 sätestatule peab infrastruktuuriettevõtjal olema võimalus kehtestada või kehtima jätta teatud investeerimisprojektide pikaajalistest kuludest lähtuvad kõrgemad tasud.

38 Seetõttu tuleb järeldada, et Tšehhi õigusnormid ei ole selles osas direktiivi 2001/14 artikli 4 lõikega 1 kooskõlas.

39 Seda järeldust ei sea kahtluse alla ka Tšehhi Vabariigi argument, mis tugineb vajadusele vältida olukorda, kus monopoolses seisundis infrastruktuuriettevõtja määrab kindlaks liiga kõrge tasusumma. Nimelt tagab direktiivi 91/440 artikli 10 lõike 7 kohaselt vaba konkurentsi raudteeteenuste turul direktiivi 2001/14 artikli 30 alusel moodustatud reguleeriv organ või mõni muu sama sõltumatu organ. Tšehhi Vabariigis on see ülesanne usaldatud konkurentsikaitseametile.

40 Eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et määrates kindlaks raudteeinfrastruktuuri kasutustasu maksimumsumma, rikkus Tšehhi Vabariik kohustusi, mis tal on vastavalt direktiivi 2001/14 artikli 4 lõikele 1.

*Teine etteheide, et puuduvad meetmed, millega ergutatakse ettevõtjaid vähendama infrastruktuuri käigushoidmise kulusid ja kasutustasude summat*

#### Poolte argumentid

41 Komisjon väidab, et kuna Tšehhi Vabariik ei ole võtnud meetmeid, mille eesmärk on ergutada infrastruktuuriettevõtjat vähendama raudteeinfrastruktuuri käigushoidmise kulusid ja selle infrastruktuuri kasutamise tasude summat, siis on ta rikkunud direktiivi 2001/14 artikli 6 lõiget 2.



- 42 Komisjoni väitel eeldab selles sättes ette nähtud ergutusmeetmete süsteem otsest seost rahaliste vahendite andmise ja infrastruktuuri ettevõtja tegevuse vahel, st et viimane vähendab infrastruktuuri käigushoidmise kulusid või kasutustasude summat.
- 43 Selle kohta väidab komisjon, et Riiklikku transpordiinfrastruktuuri fondi käsitleva seaduse alusel Riikliku transpordiinfrastruktuuri fondi poolt antud rahalised vahendid on mõeldud raudteeinfrastruktuuri seisukorra parandamiseks, kuid need ei kujuta mitte mingis osas endast meetmeid, mille eesmärk oleks ergutada infrastruktuuri ettevõtjat vähendama infrastruktuuri käigushoidmise kulusid või kasutustasude summat.
- 44 Tšehhi Vabariik väidab, et direktiivi 2001/14 artikli 6 lõikega 2 riigile antud roll ergutada ergutusmeetmetega infrastruktuuri ettevõtjat vähendama infrastruktuuri käigushoidmise kulusid ja kasutustasude summat ei ole tingimusteta.
- 45 Nimelt alles pärast seda, kui ollakse saavutanud raudteeinfrastruktuuri piisav kvaliteet ja ohutuse tase kogu võrgu või selle põhiosa ulatuses, on liikmesriigid kohustatud taotlema ja saavutama kõnealuses sättes ette nähtud eesmärki.
- 46 Arvestades aga Tšehhi raudteeinfrastruktuuri praegust seisukorda, ei saa direktiivi 2001/14 artikli 6 lõikes 2 ette nähtud kohustust täielikult kehtestada, ohustamata samal ajal kõnealuse infrastruktuuri turvalisust või teenuste kvaliteeti.
- 47 Tšehhi Vabariik väidab igal juhul, et direktiivi 2001/14 artikli 6 lõikes 2 käsitletud ergutusmeetmeid viiakse praegu ellu riikliku transpordiinfrastruktuuri fondi kaudu. Nimelt on suurem osa raudteede hoolduskuludest kaetud riikliku transpordiinfrastruktuuri fondi kaudu antud riiklike toetustega, mistõttu oleks infrastruktuuri kasutustasude summa ilma nende toetusteta mitu korda kõrgem.
- 48 Hispaania Kuningriik väidab, et ei ole mõistlik vähendada kasutustasude summat, ajakohastamata eelnevalt raudteevõrku ja vähendamata nõnda hoolduskulusid.
- 49 Kõnealune liikmesriik väidab lisaks, et kulude vähendamisele suunatud meetmete rakendamine peab toimuma lähtuvalt eesmärgist, mis on esitatud direktiivi 2001/14 artikli 6 lõike 1 teises lõigus, mille kohaselt peab infrastruktuuri ettevõtja tasakaalustama oma bilansi ilma riikliku rahastamiseta.

#### Euroopa Kohtu hinnang

- 50 Direktiivi 2001/14 artikli 6 lõike 2 kohaselt ergutatakse raudteeinfrastruktuuri ettevõtjaid vähendama infrastruktuuri käigushoidmise kulusid ja kasutustasusid, pidades nõuetekohaselt silmas ohutust ning infrastruktuuri teenuse kvaliteedi säilitamist ja parandamist.
- 51 Kõnealuse direktiivi artikli 6 lõige 3 näeb ette, et lõikest 2 tulenev kohustus tuleb täita kas pädeva asutuse ning raudteeinfrastruktuuri ettevõtja vahelise vähemalt kolmeaastase kehtivusajaga lepingu abil, millega nähakse ette riiklik rahastamine, või nõuetekohaste seadusandlike meetmete abil, millega antakse vajalikud volitused.
- 52 Mis puudutab käesolevas asjas Tšehhi Vabariigi argumenti raudteeinfrastruktuuri halvenemise kohta, siis piisab, kui tõdeda, et kuigi vastavalt direktiivi 2001/14 artikli 6 lõikele 2 peavad liikmesriigid kõnealuse direktiivi artikli 6 lõigete 2 ja 3 kohaldamisel arvestama asjaomase infrastruktuuri seisundit, peavad nad ka siiski kas tagama, et sõlmitaks ergutusmeetmeid sisaldavad mitmeaastased rahastamislepingud, või kehtestama vastava õigusliku raamistiku.

- 53 Nimelt, nagu kohtujurist on oma ettepaneku punktis 54 märkinud, ei välista infrastruktuuri halvenenud seisund selliste meetmete võtmist, mille eesmärk on tagada, et infrastruktuuri käigushoidmise kulud esiteks vastaks tõhusalt majandatud infrastruktuuri kuludele ja teiseks ei sisaldaks üleliigseid kulusid, mis tuleneksid infrastruktuuri ettevõtja halvast sisemisest korraldusest.
- 54 Selles osas tuleb siiski täpsustada, et vastavalt direktiivi 2001/14 artikli 6 lõikes 2 sätestatule peavad võetavad ergutusmeetmed ja eelkõige need konkreetsed eesmärgid, mida liikmesriigid nende meetmete kaudu saavutada soovivad, vastama ohutust ja raudteeinfrastruktuuri teenuse kvaliteedi taset puudutavatele nõuetele.
- 55 Lisaks tuleb tõdeda, et kuigi infrastruktuuri ettevõtja riiklik rahastamine, millele Tšehhi Vabariik tugineb, võib vähendada infrastruktuuri käigushoidmise kulusid ja kasutustasude taset, ei ole see siiski sellisena infrastruktuuri ettevõtjat ergutav, kuna kõnealuse rahastamisega ei kaasne talle mingeid kohustusi.
- 56 Neil asjaoludel tuleb tõdeda, et kuna Tšehhi Vabariik ei ole võtnud meetmeid, mille eesmärk on ergutada infrastruktuuri ettevõtjat vähendama raudteeinfrastruktuuri käigushoidmise kulusid ja selle infrastruktuuri kasutamise tasude taset, siis on ta rikkunud direktiivi 2001/14 artikli 6 lõikest 2 tulenevaid kohustusi.

*Kolmas etteheide, et rikutud on mõistet „rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad kulud” direktiivi 2001/14 artikli 7 lõike 3 tähenduses*

#### Poolte argumendid

- 57 Komisjon väidab, et minimaalse teenustepaketi ning teenindusrajatistele raudteed mööda juurdepääsu eest kehtestatud tasud ei vasta Tšehhi Vabariigis kuludele, mis rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad, rikkudes direktiivi 2001/14 artikli 7 lõikes 3 ette nähtud nõuet.
- 58 Komisjoni sõnul viitab mõiste „rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad kulud” selle sätte tähenduses „piirkulude” mõistele. Viimati mainitud mõiste vastab komisjoni väitel üksnes kuludele, mis tekivad rongide tegeliku liikumisega, mitte aga püsikuludele, kuna püsikulud ei muutu sõltuvalt rongiliikluse korraldamisest.
- 59 Tšehhi Vabariik väidab seevastu, et kuna direktiivis 2001/14 ega üheski teises liidu õigusnormis ei ole täpsustatud kulusid, mis kuuluvad või ei või kuulu mõiste „rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad kulud” alla, tuleb nende kulude kindlaksmääramiseks kontrollida, kas asjaomaste kulude ja rongiliikluse korraldamise vahel esineb otsene põhjuslik seos, st tuvastada, kas neid kulusid kanti tegelikult kõnealuse rongiliikluse korraldamiseks. Seega kuuluvad selle mõiste alla kõik kulud, mis on otseselt seotud tegevuse või esemega, mille puudumine takistaks rongide liiklemist raudteel.
- 60 Kõnealune liikmesriik täpsustab, et menetlus, millega infrastruktuuri ettevõtja määrab kindlaks tasude summa ja mis tuleneb raudteeseaduse artiklist 34c koostoimes kõnealuse ettevõtja poolt selle sätte alusel vastu võetud raudteevõrgu aruandega nr 57822/10-OR, mis käsitleb sõiduplaane ajavahemikus 2010/2011 (edaspidi „võrguaruanne 2010/2011”), tagab Tšehhi Vabariigis selle, et asjaomane summa lähtub üksnes rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevatest kuludest. Selleks et määrata kindlaks, kas teatud kulu või kulukategooria kaasneb otseselt rongiliikluse korraldamisega, tuleb kontrollida, kas see kulu või kulukategooria tekkis konkreetse raudteeveo korraldamise tulemusena.
- 61 Tuginedes Euroopa raudtee- ja infrastruktuuri ettevõtjate ühenduse (CER) 2011. aasta mais koostatud arvamusele, mis käsitleb esimese raudteepaketi uuestisõnastamist, väidab Tšehhi Vabariik eelkõige, et kavandamise, liinide eraldamise, liikluse juhtimise, dispetšjuhtimise ja rongi liikumise signaalimisega seotud kulud peavad kuuluma rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevate kulude kategooriasse.

## Euroopa Kohtu hinnang

- 62 Direktiivi 2001/14 artikli 7 lõike 3 kohaselt kehtestatakse tasu minimaalse teenustepaketi ning teenindusrajatistele raudteed mööda juurdepääsu eest lähtuvalt kuludest, mis kõnealuse rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad, olenemata selle direktiivi artikli 7 lõigetest 4 või 5 või artiklist 8.
- 63 Komisjoni väitel tuleb „rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevaid kulusid” direktiivi 2001/14 artikli 7 lõike 3 tähenduses mõista kui piirkulusid, mis kaasnevad rongiliikluse tegeliku korraldamisega. Komisjon täpsustas kohtuistungil, et need kulud vastasid peamiselt rongiliiklusest tuleneva rööbaste kulumisega seotud kuludele. Tšehhi Vabariigi väitel on aga kulud, mida võib tasude summa arvutamiseks arvesse võtta, need kulud, mille puhul saab tõendada otsest põhjuslikku seost rongiliikluse korraldamisega, st kõnealuse teenuse korraldamiseks vajalikud kulud.
- 64 Selles osas tuleb tõdeda, et direktiiv 2001/14 ei defineeri mõistet „rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad kulud” ja ükski liidu õigusnorm ei määratle kulusid, mis selle mõiste alla kuuluvad või ei kuulu.
- 65 Kuna pealegi on tegemist majandusteadusesse kuuluva mõistega, mille rakendamine tekitab – nagu ka kohtujurist seda oma ettepaneku punktis 75 on välja toonud – märkimisväärsed praktilisi raskusi, siis tuleb järeldada, et liidu õiguse praeguses seisus on liikmesriikidel teatud kaalutusruum, et kõnealust mõistet siseriiklikusse õigusesse üle võtta ja rakendada.
- 66 Seega tuleb käesolevas asjas kontrollida, kas Tšehhi õigusnormid võimaldavad minimaalse teenustepaketi ning teenindusrajatistele raudteed mööda juurdepääsu eest tasu kehtestamisel hõlmata elemente, mis ei kaasne ilmselgelt otseselt rongiliikluse korraldamisega.
- 67 Komisjoni sõnul tuleneb 8. detsembri 2005. aasta määrusest nr 501/2005, mis määrab kindlaks raudteede haldaja kantud kulud, mis on seotud raudteeliikluse korraldamise ja raudteede toimimise, kaasajastamise ja arendamisega (vyhláška č. 501/2005 Sb., o vymezení nákladů provozovatele dráhy spojených s provozováním a zajišťováním provozuschopnosti, modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty) (edaspidi „määrus nr 501/2005”), et üldkulud on hõlmatud kasutustasude arvutamisse. Lisaks sellele kinnitab ta, et Tšehhi Vabariigis põhineb kasutustasude summa kindlaksmääramine kulude jaotamiseks kasutataval „võimsuse mudelil”. Komisjon leiab aga, et liikmesriigid ei saa teenuse korraldamisega otseselt kaasnevaid kulusid sellisel viisil arvutada, kui need muutuvad sõltuvalt tegelikule kasutamisele. Ta kinnitab, et pealegi tuleneb sellest määrusest, et kasutustasude arvutamise hulka on lisatud üldkulud.
- 68 Tšehhi Vabariik väidab seevastu, et määrus nr 501/2005 puudutab üksnes nende kulude kindlaksmääramist, mida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kandis enne 1. juulit 2008, ja et mingil juhul ei ole see õigusakt kõnealuse infrastruktuuri kasutamisega seotud tasude summa kindlaksmääramise alus. Nõustudes, et kõnealuse määruse kohaselt olid infrastruktuuri-ettevõtja kantud kulude arvutusse lisatud üldkulud, väidab Tšehhi Vabariik siiski, et direktiivi 2001/14 artikli 7 lõikes 3 viidatud kasutustasude arvutamisel neid ei arvestata. Kõnealune liikmesriik kinnitab lisaks, et kulude jaotamise mudelit ei kasutata otseselt kasutustasu kindlaksmääramiseks, vaid et see on vaid üks tegur, et arvutada maksimaalne hind raudteeinfrastruktuuri kasutamise eest konkreetse rongi poolt konkreetsetel lõigul.
- 69 Tšehhi Vabariigi sõnul tuleneb kasutustasude summa kindlaksmääramise menetlus raudteeseaduse artiklist 34c koostoides raudteevõrgu aruandega 2010/2011, mis kohandab seda summat vastavalt rongi tüübile, raskusele ja läbitud vahemaale. Veoteenuse kasutamise hinna arvutamise meetod võtab samuti arvesse järelevalveasutuse poolt kindlaks määratud erieeskirju ja tasude kogumise raamistikku, teenuse korraldamisega seotud kulusid, mis on väljendatud rongkilomeetrites, teenuse toimimisega otseselt kaasnevaid kulusid, mis tegelikult tekivad rongiliikluse korraldamisest ja mis on väljendatud brutotonnkilomeetrites, ja veoteenuse kasutamisega otseselt seotud ülekulusid.

- 70 Siinkohal tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on komisjonil ELTL artikli 258 alusel toimivas liikmesriigi kohustuste rikkumise menetluses kohustus tõendada, et väidetav rikkumine on toimunud. Oletustele tuginemise asemel peab ta Euroopa Kohtule esitama kohustuste rikkumise tuvastamiseks vajalikud tõendid (vt eelkõige 28. veebruari 2013. aasta otsus kohtuasjas C-555/10: komisjon vs. Austria, punkt 62, ja otsus kohtuasjas C-556/10: komisjon vs. Saksamaa, punkt 66 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 71 Käesoleval juhul väidab Tšehhi Vabariik aga, et määrus nr 501/2005 ja kulude jaotuse mudel ei ole aluseks infrastruktuuri kasutustasude kindlaksmääramisel ning komisjon ei ole oma sellekohase väite põhjendatust tõendanud.
- 72 Pealegi tuleb tõdeda, et Tšehhi õigusnormid ja konkreetsemalt võrguaruanne 2010/2011 sisaldab elemente, mis võimaldavad infrastruktuuri ettevõtjal kindlaks määrata ja reguleerival asutusel kontrollida kasutustasude summat vastavalt direktiivi 2001/14 artikli 7 lõikes 3 nõutule. Seoses kõnealuste elementide tegeliku kohaldamisega tuleb tõdeda, et komisjon ei ole esitanud konkreetseid näiteid selle kohta, et Tšehhi Vabariigis määratakse kasutustasud kindlaks mainitud nõuet rikkudes. Käesoleva kohtuotsuse punktis 70 viidatud kohtupraktika kohaselt ei saa aga komisjon selles osas mingitele oletustele tugineda.
- 73 Eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et komisjoni hagi põhjendamiseks esitatud kolmas etteheide tuleb tunnistada põhjendamatuks.

*Neljas etteheide, et puudub toimivusskeem*

Poolte argumendid

- 74 Komisjon väidab, et kuna Tšehhi Vabariik ei ole kehtestanud toimivusskeemi, mis innustaks raudtee-ettevõtjaid ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat minimeerima häireid ning parandama raudteevõrgu toimivust, rikkus see liikmesriik direktiivi 2001/14 artikli 11 lõigetest 1 ja 2 tulenevaid kohustusi.
- 75 Tšehhi Vabariik väidab kõigepealt, et arvestades Euroopa Liidu tasandil saavutatud ühtlustamise taset, ei ole komisjon tõendanud raudteeseaduse artiklil 34c põhineva võrguaruandega 2010/2011 kehtestatud toimivusskeemi ebapiisavust.
- 76 Liikmesriik lisab seejärel, et raudteeseaduse artikli 51 lõiked 1–4 ja 6–8 näevad ette trahvid juhul, kui ei täideta kohustusi, mille eesmärk on tagada võrgu toimivus, või kui ei ole võetud meetmeid, et parandada selle häireid.
- 77 Lõpuks märgib Tšehhi Vabariik oma vasturepliiis, et raudteeseaduse artikli 34c lõike 2 punkt k, mida muudeti 3. mai 2011. aasta seadusega nr 134/2011 (zákon č. 134/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994), sätestab nüüdsest, et raudteevõrgu aruanne peab „rongiliikluse korraldamise lepingu sõlmimise alasteks läbirääkimisteks määratlema jaotamisorgani ja veoettevõtja jaoks rahaliste stiimulite skeemi, et minimeerida infrastruktuuri häireid ning suurendada raudteevõrgu läbilaset; skeem võib sisaldada trahve ja hüvitusi”.
- 78 Hispaania Kuningriik väidab, et tuleb analüüsida iga konkreetset meetet ning kontrollida, kas raudteeinfrastruktuuri kasutamise eest tasude kehtestamise süsteemis tervikuna on need meetmed tõhusad, selleks et minimeerida häireid ning parandada raudteevõrgu toimivust, mis on direktiivi 2001/14 eesmärk.

## Euroopa Kohtu hinnang

- 79 Vastavalt direktiivi 2001/14 artikli 11 lõikele 1 peavad infrastruktuuri maksustamise skeemid ergutama raudtee-ettevõtjaid ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat toimivusskeemi abil minimeerima häireid ning parandama raudteevõrgu toimivust. Sama sätte kohaselt võib see skeem hõlmata sanktsioone, hüvitisi ning preemiaid.
- 80 Sellest tuleneb esiteks, et liikmesriigid peavad infrastruktuuri maksustamise skeemidesse lisama toimivusskeemi, mille eesmärk on ergutada nii raudtee-ettevõtjaid kui ka infrastruktuuri-ettevõtjat parandama raudteevõrgu toimivust. Teiseks on ergutusmeetmete osas, mida liikmesriigid võivad rakendada, viimastel vabadus valida, millised konkreetsed meetmed sellesse skeemi kuuluvad, niivõrd kui võrd need moodustavad ühtse ja läbipaistva terviku, mida saab pidada „toimivusskeemiks” (eespool viidatud kohtuotsus komisjon vs. Hispaania, punkt 64).
- 81 Õigusnormid ja lepingutingimused, millele Tšehhi Vabariik käesolevas asjas on tuginenud, sellist tervikut aga ei moodusta.
- 82 Kõigepealt, mis puudutab raudteeseaduse artiklit 34c, siis tuleb tõdeda, et viimane ei sisalda ühtegi sätet, mis näeks ette võrguaruandesse toimivusskeemi lisamise. Võrguaruande 2010/2011 osas tuleb märkida, et selle dokumendi punkti 6.4 kohaselt infrastruktuuri-ettevõtja rahuldab vedaja iga taotluse, mis puudutab rahalise kompensatsiooni kehtestamist vastastikuste leppetrahvide kujul, mille põhimõtted tuleb kokku leppida lepingus. Seega isegi, kui eeldada, et see kord oli põhjendatud arvamuses kindlaks määratud tähtaja lõppedes kohaldatav, on selline kord, mille kohaldamine on jätud lepingupoolte otsustada, üksnes vabatahtlik ning järelikult ei saa seda pidada direktiivi 2001/14 artikli 11 täielikuks ja nõuetekohaseks rakendamiseks.
- 83 Järgmiseks, mis puudutab raudteeseaduse artikli 51 lõikeid 1–4 ja 6–8, mida Tšehhi Vabariik oma vasturepliigis mainib, siis tuleb märkida, et seda artiklit, niivõrd kui võrd see piirdub trahvide määramisega juhul, kui ei täideta kohustusi, mille eesmärk on tagada võrgu toimivus, või kui ei ole võetud meetmeid, et parandada selle häireid, ei saa pidada sätteks, mis kehtestab infrastruktuuri kasutustasude kogumise raamistikus toimivusskeemi direktiivi 2001/14 artikli 11 tähenduses.
- 84 Lõpuks, riiklikku transpordiinfrastruktuuri fondi käsitleva seaduse artiklit 2, mis näeb üksnes ette raudteede hooldamise ja parandamise rahastamise, ei saa pidada sätteks, mis kehtestab skeemi, mis ergutaks raudtee-ettevõtjaid ja infrastruktuuri-ettevõtjat parandama võrgu toimivust.
- 85 Pealegi tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb liikmesriigi kohustuste rikkumise esinemist hinnata liikmesriigile põhjendatud arvamuses antud tähtaja lõppemisel esineva olukorra alusel ning Euroopa Kohus ei saa arvestada hiljem toimunud muutusi (vt eelkõige 8. novembri 2012. aasta otsus kohtuasjas C-528/10: komisjon vs. Kreeka, punkt 26, ja selle kohta 28. veebruari 2013. aasta otsus kohtuasjas C-473/10: komisjon vs. Ungari, punkt 96).
- 86 Seega, kuna 3. mai 2011. aasta seadus nr 134/2011 võeti vastu peale komisjoni 9. oktoobri 2009. aasta põhjendatud arvamuses kehtestatud tähtaja lõppemist, ei saa Euroopa Kohus kõnealust muutvat seadust käesoleva liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi põhjendatuse kontrollimisel arvesse võtta.
- 87 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb tõdeda, et põhjendatud arvamuses ettenähtud tähtjaks ei olnud Tšehhi Vabariik rakendanud toimivusskeemi, mis ergutaks raudtee-ettevõtjaid ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat minimeerima häireid ning parandama raudteevõrgu toimivust vastavalt direktiivi 2001/14 artikli 11 nõuetele.
- 88 Järelikult tuleb komisjoni hagi põhjendamiseks esitatud neljas väide tunnistada põhjendatuks.



*Viies etteheide, et reguleeriva organi otsuste peale on esitatud eelnev halduskaebus ja et reguleerival organil puudub pädevus tegutseda omal algatusel*

Poolte argumendid

- 89 Komisjon väidab, et direktiivi 2001/14 artikli 30 lõike 5 eesmärk on võimaldada reguleerival organil otsustada täiesti iseseisvalt ning võtta kiiresti ja tõhusalt vastu vajalikud meetmed turu toimimise häirete kõrvaldamiseks. Komisjon lisab, et kõnealuse artikli lõige 6 ei sätesta reguleeriva organi otsuste halduskontrolli võimalust, vaid näeb ette üksnes kohtuliku läbivaatamise võimaluse.
- 90 Seevastu raudteeseaduse artikli 56 punktist c tuleneb, et Tšehhi Vabariigis reguleerivaks organiks oleva raudteeameti otsust saab vaidlustada transpordiministeeriumile esitatava halduskaebuse teel, mis on vastuolus direktiivi 2001/14 artikli 30 lõikega 5.
- 91 Peale selle väidab komisjon, et direktiivi 2001/14 artikli 30 lõiget 5 tuleb tõlgendada nii, et reguleeriv organ teeb otsuse ning võtab meetmeid kõikide selle direktiivi artiklis 30 nimetatud punktide kohta, eelkõige kõnealuse artikli lõigetes 2 ja 3 loetletud punktide kohta. Raudteeseaduse artikli 34g sätetest nähtub aga selgelt, et raudteeametil on pädevus vaadata taotleja palvel läbi üksnes võrguaruanne, mille hulgas ka selles sisalduvad kriteeriumid, ja raudteefrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise protsess. Komisjon järeldeb sellest, et nimetatud ametil ei ole pädevust võtta vastu otsuseid või parandusmeetmeid kõikide direktiivi 2001/14 artikli 30 lõigetes 2 ja 3 nimetatud punktide kohta, näiteks taotlejalt kõnealuse direktiivi artikli 2 punkti b tähenduses nõutavate või nõuda kavatsatavate raudteefrastruktuuri kasutustasude taseme ja struktuuri kohta, nagu on ette nähtud kõnealuse direktiivi artikli 30 lõike 2 punktis e.
- 92 Viimasena väidab komisjon, et direktiivi 2001/14 artikli 30 lõige 3 nõuab, et reguleeriv organ tegutseks selles sättes nimetatud punktide puhul omal algatusel, samas kui raudteeseaduse artikkel 34g näeb ette, et raudteeamet tegutseb üksnes taotleja palvel.
- 93 Tšehhi Vabariik väidab esiteks, et direktiiviga 2001/14 ei ole vastuolus see, et enne võimalikku kohtulikku läbivaatamist peab reguleeriva organi otsuseid täidesaatva võimu raames kohustuslikult kontrollima veel teine sõltumatu organ.
- 94 Eelkõige ei saa direktiivi 2001/14 artikli 30 lõikest 6 tuletada liikmesriigi haldusmenetluse sisemist korraldust puudutavaid nõudeid ning liikmesriikidel on põhimõtteliselt vabadus korraldada ise oma menetlusnorme.
- 95 Teiseks väidab Tšehhi Vabariik reguleeriva organi pädevuse osas, et ELTL artiklil 258 põhinevas liikmesriigi kohustuste rikkumise menetluses on komisjonil kohustus tõendada, et väidetav rikkumine on aset leidnud. Komisjon aga ei viidanud esitatud põhjendatud arvamuses peale direktiivi 2001/14 artikli 30 lõike 2 punkti e mitte ühelegi muule sättele, mida oleks raudteeameti pädevuse ulatuse osas siseriiklikusse õigusesse puudulikult üle võetud. Nõnda teeb Tšehhi Vabariik ettepaneku kontrollida üksnes direktiivi 2001/14 artikli 30 lõike 2 punkti e ülevõtmist kui ainsat väidet, mis on vastavalt Euroopa Kohtu praktikale piisavalt täpselt sõnastatud.
- 96 Selle kohta väidab Tšehhi Vabariik, et raudteeameti pädevust hõlmab direktiivi 2001/14 artikli 30 lõike 2 punkti e osas täielikult raudteeseaduse artikkel 34g koostoimes selle seaduse artikli 34c lõikega 2. Nimelt tuleneb mainitud sätetest, et raudteeameti pädevusse kuulub infrastruktuuri kasutustasude suuruse või struktuuri kontrollimine. Tšehhi Vabariik väidab, et kui reguleerivale organile on antud pädevus, mis on vajalik meetmete vastuvõtmiseks direktiivi 2001/14 artikli 30 lõike 2 punkti e tähenduses, siis järeldeb loogiliselt, et talle on antud ka vajalik pädevus alustada omal algatusel kontrollimenetlust riikliku kontrolli raames.



- 97 Komisjon märgib oma repliigis, et raudteeseaduse artiklist 34g nähtub selgelt, et raudteeameti volitused on piiratud raudteevõrgu aruande ja raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise protsessi kontrollimisega. Ta lisab, et kõnealuse sätte kohaselt viiakse see kontroll läbi taotleja kaebuse alusel, mille esitamiseks on aega 15 päeva alates raudteevõrgu aruande avaldamisest või raudteeseaduse artikli 34e lõikes 4 viidatud teate kättetoimetamisest. Komisjoni väitel järeldub sellest, et raudteeameti volitused ei vasta volitustele, mis peavad olema reguleerival organil vastavalt direktiivi 2001/14 artikli 30 lõikele 5.
- 98 Tšehhi Vabariik väidab oma vasturepliigis, et komisjoni muud etteheited peale selle etteheite, mis käsitleb reguleeriva organi pädevust kasutustasude taseme osas, tuleb tunnistada vastuvõetamatuteks. Kõnealune liikmesriik väidab selle kohta, et oma hagiavalduses piiritles komisjon etteheite eset samamoodi kui põhjendatud arvamuses, st käsitledes üksnes raudteeameti pädevuse ulatust seoses kasutustasu tasemega. Seevastu repliigis esitas komisjon direktiivi 2001/14 artikli 30 lõike 5 ülevõtmise kohta viis uut etteheidet, mida ei olnud esitatud ei põhjendatud arvamuses ega hagiavalduses, rikkudes nõnda kõnealuse liikmesriigi õigust õiglasele kohtulikule arutamisele.

#### Euroopa Kohtu hinnang

##### – Viienda etteheite esimene osa

- 99 Viienda etteheite esimeses osas väidab komisjon, et raudteeseaduse artikli 56 kohaselt tuleb raudteeameti otsuste läbivaatamiseks esitada kaebus transpordiministeeriumile. Selline eelnev halduskaebus on aga direktiivi 2001/14 artikli 30 lõikega 5 vastuolus.
- 100 Tšehhi Vabariik väidab vastupidi, et kui direktiivi 2001/14 tõlgendada liikmesriikide menetlusautonoomia põhimõtet silmas pidades, ei ole sellega vastuolus see, et reguleeriva organi otsuseid peab enne võimalikku kohtulikku kontrolli läbi vaatama teine haldusasutus.
- 101 Selles osas tuleb kõigepealt tõdeda, et direktiivi 2001/14 artikkel 30 ei sätesta ega välista sõnaselgelt võimalust, et liikmesriigid võiksid sellise eelneva halduskontrolli kehtestada.
- 102 Järgmiseks tuleb märkida, et kõnealuse direktiivi artikli 30 lõige 1 paneb liikmesriikidele kohustuse luua reguleeriv organ, milleks võib eelkõige olla transpordiküsimuste eest vastutav ministeerium.
- 103 Lõpuks peab mainitud artikli lõike 6 kohaselt olema võimalik sama artikli lõike 5 alusel tehtud reguleeriva organi otsuseid kohtus läbi vaadata.
- 104 Eelmainitud sätete ülesehitustest tuleneb, et direktiivi 2001/14 artiklit 30 tuleb tõlgendada nii, et reguleeriva organi tehtud haldusotsuseid saab läbi vaadata üksnes kohtus.
- 105 Järelikult tuleb viienda etteheite esimene osa lugeda põhjendatuks.

##### – Viienda etteheite teine osa

- 106 Viienda etteheite teises osas heidab komisjon Tšehhi Vabariigile ette, et viimane ei ole andnud raudteeametile kõiki volitusi, mis reguleerival organil peavad olema direktiivi 2001/14 artikli 30 lõike 5 alusel.
- 107 Tšehhi Vabariik leiab, et komisjoni muud etteheited peale selle, mis käsitleb reguleeriva organi pädevust kasutustasude taseme osas, tuleb tunnistada vastuvõetamatuks.

- 108 Siinkohal tuleb meenutada, et Euroopa Kohtu kodukorra artikli 120 punktist c ning sellega seonduvast kohtupraktikast tuleneb, et hagiavaldues tuleb märkida hagi ese ja ülevaade fakti- ja õigusväidetest ning et see peab olema piisavalt selge ja täpne, võimaldamaks kostjal enda kaitseks valmistuda ning Euroopa Kohtul oma kontrolli teostada. Sellest tuleneb, et põhilised faktilised ja õiguslikud asjaolud, millele hagiavalduus toetub, peavad ühtselt ja arusaadavalt järelduma hagiavalduuse tekstist endast ning nõuded peavad olema esitatud üheselt mõistetavalt, et vältida seda, et Euroopa Kohus otsustab *ultra petita* või jätab väite kohta seisukoha võtmata (vt eelkõige 16. juuli 2009. aasta otsus kohtuasjas C-165/08: komisjon vs. Poola, EKL 2009, lk I-6843, punkt 42, ja 14. jaanuari 2010. aasta otsus kohtuasjas C-343/08: komisjon vs. Tšehhi Vabariik, EKL 2010, lk I-275, punkt 26).
- 109 Euroopa Kohus on ka sedastanud, et ELTL artikli 258 alusel esitatud hagi tuleb etteheited esitada ühtselt ja täpselt, et liikmesriik ja Euroopa Kohus saaksid täpselt aru liidu õiguse etteheidetud rikkumise ulatusest, mis on vajalik tingimus selleks, et nimetatud riik saaks tõhusalt esitada oma vastuväited ja et Euroopa Kohus saaks väidetud rikkumise olemasolu hinnata (vt eelkõige eespool viidatud kohtuotsus komisjon vs. Poola, punkt 43).
- 110 Reguleeriva organi volituste kohta väitis komisjon käesolevas asjas oma hagiavaldues, et direktiivi 2001/14 artikli 30 lõiget 5 tuleb tõlgendada nii, et reguleeriv organ peab saama teha otsuse ja võtta meetmed kõikide selle direktiivi artiklis 30 nimetatud punktide kohta, ja eelkõige selle artikli lõigetes 2 ja 3 loetletud punktide kohta.
- 111 Siiski tuleb tõdeda, et selle väite raames viitas kõnealune institutsioon üksnes artikli 30 lõike 2 punktis e nimetatud pädevusele seoses kasutustasude taseme ja struktuuriga ning väidetavale võimaluse puudumisele raudteeametil tegutseda omal algatusel.
- 112 Seetõttu on viienda etteheite teine osa vastuvõetav üksnes niivõrd, kui võrd väidetav direktiivi 2001/14 artikli 30 lõike 5 liikmesriigi poolne rikkumine puudutab selle artikli lõike 2 punktis e viidatud pädevust ja reguleeriva organi võimet tegutseda omal algatusel.
- 113 Esiteks, mis puudutab sisuliselt reguleeriva organi võimet tegutseda omal algatusel, siis väidab komisjon, et raudteeseaduse artikkel 34g näeb ette, et raudteeamet tegutseb üksnes taotleja palvel, samas kui direktiivi 2001/14 artikli 30 lõige 3 nõuab, et reguleeriv organ tegutseks omal algatusel. Komisjon tugineb selles osas raudteeseaduse artikli 34g niisugusele tõlgendusele, et samamoodi nagu kõnealuse artikli lõigetes 1 ja 2 nimetatud menetlused, on nimetatud artikli lõikega 3 raudteeametile antud tegutsemisõiguse eelduseks sellekohase palve esitamine taotleja poolt direktiivi 2001/14 artikli 2 punkti b tähenduses.
- 114 Tšehhi Vabariik ei ole raudteeseaduse artikli 34g lõike 3 sellise tõlgendusega aga nõus. Nimelt väidab kõnealune liikmesriik, et riigi kontrolli raudteede valdkonnas teostatakse raudteeseaduse artikli 58 lõike 2 alusel, mille kohaselt reguleeriv organ kontrollib, „kas raudteede käitamise ja raudteeveo raames täidetakse raudtee omanikul, raudteede majandajal või veoettevõtjal seaduse kohaselt lasuvaid kohustusi”.
- 115 Liikmesriik väidab, et kõnealune säte koostoimes 6. detsembri 1991. aasta seadusega nr 552/1991 riikliku kontrolli kohta (zákon č. 552/1991 Sb 104/2000 Sb o státní kontrole) käesolevas kohtuasjas kohaldatavas redaktsioonis, mis annab organitele, mis on pädevad teostama riiklikku kontrolli, volituse viia läbi kontrollid ja nende põhjal algatada rikkumismenetlust, võtta parandusmeetmeid või määrata trahve tuvastatud haldusrikkumiste eest, annab reguleerivale organile õiguse teha omal algatusel raudteeseaduse artikli 34g lõikes 3 sätestatud otsuseid.
- 116 Siinkohal tuleb meenutada, et Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt on komisjonil ELTL artikli 258 alusel toimivas liikmesriigi kohustuste rikkumise menetluses kohustus tõendada, et väidetav rikkumine on aset leidnud. Seega peab kõnealune institutsioon oletustele tuginemise asemel

esitama Euroopa Kohtule kohustuste rikkumise tuvastamiseks vajalikud tõendid, et viimane saaks tuvastada liikmesriigi kohustuste rikkumise esinemist (vt eelkõige eespool viidatud kohtuotsused komisjon *vs.* Austria, punkt 62, ja komisjon *vs.* Saksamaa, punkt 66).

- 117 Tšehhi Vabariik vaidleb raudteeseaduse artikli 34g lõike 3 komisjonipoolsele tõlgendusele vastu, viidates üldisema ulatusega sätetele, mis räägivad vastupidise tõlgenduse kasuks.
- 118 Komisjon ei ole aga tõendanud, et siseriiklike õigusnormide tõlgendus, mida toetab Tšehhi Vabariik, oleks väär. Järelikult ei ole ta tõendanud, et väide, mille kohaselt puudub raudteeametil võime tegutseda omal algatusel, on põhjendatud.
- 119 Teiseks, mis puudutab direktiivi 2001/14 artikli 30 lõike 2 punktis e nimetatud pädevust, siis tuleb märkida, et Tšehhi Vabariik väidab esiteks, et vastavalt raudteeseaduse artikli 34g lõigetele 1 ja 3 koostoimes selle seaduse artikli 34c lõikega 2 on raudteeametil õigus võrguaruandes loetletud kriteeriumide läbivaatamisel kontrollida teavet läbilaskevõimsuse jaotamise hinna ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasu kindlaksmääramise kohta. Teiseks, infrastruktuuri kasutustasu konkreetse suuruse, mida teatud veoettevõtja peab tasuma, kontrollimise aluseks on kõnealuse seaduse artikli 34g lõiked 2 ja 3. Nende sätete kohaselt on raudteeametil õigus kontrollida raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise menetlust, mille üks vältimatu osa on vastavalt seaduse sõnaselgetele sätetele infrastruktuuri kasutustasu konkreetse taseme kindlaksmääramine.
- 120 Lisaks väidab Tšehhi Vabariik, et võrguaruande kriteeriumid on kehtestatud raudteeseaduse artikli 34c lõikes 2. Nende kriteeriumide seas on muu hulgas teave raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise hinna ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasude summa kindlaksmääramise kohta.
- 121 Nagu Tšehhi Vabariik õigesti väidab, on teave hinna ja tasude kohta lihtsalt teine viis, kuidas määratleda infrastruktuuri kasutustasude suurust, mida nõutakse või võidakse nõuda. Raudteeseaduse artiklis 34g sätestatud hindade kindlaksmääramise eeskirjad, mille kontrollimine on reguleeriva organi ülesanne, hõlmavad samamoodi infrastruktuuri kasutustasude struktuuri.
- 122 Seega kuna reguleerival organil on pädevus teha otsuseid võrguaruande, sealhulgas selles kehtestatud kriteeriumide muutmise kohta või raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise kohta, eelkõige hinna määramise eeskirjade kohta, ei tundu esmapilgul, et siseriiklikud õigusnormid, millele Tšehhi Vabariik tugineb, oleksid direktiivi 2001/14 artikli 30 lõike 2 punkti e nõudeid silmas pidades ebapiisavad.
- 123 Käesoleva kohtuotsuse punktis 70 viidatud kohtupraktika kohaselt on aga ELTL artikli 258 alusel algatatud liikmesriigi kohustuste rikkumise menetluses komisjonil kohustus tõendada, et väidetav rikkumine on aset leidnud. Seega peab just komisjon Euroopa Kohtule esitama vajalikud tõendid, et Euroopa Kohus saaks kontrollida, kas liikmesriigi kohustusi on rikutud, ilma et komisjon võiks tugineda ainult oletusele.
- 124 Käesoleval juhul tuleb siiski tõdeda, et komisjon ei ole suutnud tõendada, et tema väide reguleeriva organi volituste kohta seoses infrastruktuuri kasutustasude taseme ja struktuuriga on põhjendatud.
- 125 Pealegi tuleb märkida, et komisjon esitas oma etteheite, mis puudutab raudteeseaduse artiklis 34g kaebuse esitamiseks ette nähtud 15-päevast tähtaega, esimest korda alles repliigis. Kuna ELTL artikli 258 alusel esitatud hagi ese on piiratud selles artiklis viidatud kohtueelse menetlusega, peab see hagi tuginema samadele põhjendustele ja väidetele, mis on märgitud põhjendatud arvamuses, mistõttu etteheite, mida ei esitatud põhjendatud arvamuses, on Euroopa Kohtu menetluses vastuvõetamatu (vt selle kohta eelkõige 9. veebruari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-305/03: komisjon *vs.* Ühendkuningriik, EKL 2006, lk I-1213, punkt 22 ja seal viidatud kohtupraktika). Seega tuleb kõnealune etteheide tunnistada vastuvõetamatuks.

- 126 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb tõdeda, et nähes ette, et reguleeriva organi otsuste peale tuleb eelnevalt esitada halduskaebus, rikkus Tšehhi Vabariik kohustusi, mis tal on vastavalt direktiivi 2001/14 artikli 30 lõikele 5.

*Kuues etteheide, et puudub direktiivi 91/440 artikli 10 lõikes 7 sätestatud organ*

Poolte argumendid

- 127 Komisjon väidab, et Tšehhi Vabariik on rikkunud kohustusi, mis tulenevad direktiivi 91/440 artikli 10 lõikest 7, kuna Tšehhi Vabariigis ei ole kõnealuses sättes ette nähtud organit, mis täidab selles sätestatud ülesandeid.
- 128 Komisjoni sõnul tuleneb direktiivi 91/440 artikli 10 lõike 7 esimesest lõigust, et raudteeteenuste turul konkurentsi jälgimise ülesande võib anda direktiivi 2001/14 artikli 30 kohaselt moodustatud reguleerivale organile või mõnele muule sama sõltumatule organile. Nii ühel kui ka teisel juhul peab kõnealune organ vastama direktiivi 91/440 artikli 10 lõike 7 teises lõigus sätestatud nõuetele, st et see peab olema moodustatud kooskõlas direktiivi 2001/14 artikli 30 lõikes 1 sätestatud eeskirjadega, vaatama läbi taotlejate kaebusi ja otsustama kas kaebuse põhjal või omal algatusel, millised on asjakohased meetmed turgude negatiivsete arengute leevendamiseks.
- 129 Selle kohta märgib komisjon, et Tšehhi Vabariigis jälgib konkurentsi raudteeteenuste turul konkurentsikaitseamet, kelle volitused on määratletud konkurentsikaitseameti volitusi käsitleva seadusega.
- 130 Tšehhi õigusnormidest nähtub aga, et eespool mainitud ameti pädevus piirdub küsimustega, mis on otseselt seotud konkurentsi raudteeteenuste turul. Komisjon järeldeb sellest, et kõnealune amet ei täida kõiki ülesandeid, mida ta peaks täitma vastavalt direktiivi 91/440 artikli 10 lõike 7 teisele lõigule, mistõttu ei saa seda pidada organiks, mis täidab selles sättes loetletud ülesandeid. Komisjon märgib eelkõige, et konkurentsikaitseamet ei saa otsustada kõikide kaebuste üle, mida esitavad taotlejad, kes leiavad, et neid on koheldud ebaõiglaselt, neid on diskrimineeritud või muul viisil kahjustatud, ega saa teha kaebuse põhjal või omal algatusel otsust asjakohaste meetmete kohta raudteeteenuste turgude negatiivsete arengute leevendamiseks.
- 131 Tšehhi Vabariik väidab, et see väide tuleb tunnistada vastuvõetamatuks. Nimelt esitas komisjon etteheite selle kohta, et rikutud on direktiivi 91/440 artikli 10 lõiget 7, alles hagiavalduse staadiumis, nii et liikmesriigile ei jätud võimalust anda sellele kriitikale tarvilik vastus käesoleva hagi esitamisele eelnenud staadiumis.

Euroopa Kohtu hinnang

- 132 Kõigepealt tuleb meenutada, et ELTL artikli 258 alusel esitatud hagi ese on piiratud selles artiklis viidatud kohtueelse menetlusega. Seega peab komisjoni hagi tuginema põhjendatud arvamuses esitatud etteheidetega identsetele etteheidetele (vt 15. juuni 2010. aasta otsus kohtuasjas C-211/08: komisjon vs. Hispaania, EKL 2010, lk I-5267, punkt 33).
- 133 Käesolevas asjas tuleb märkida, et põhjendatud arvamuses heitis komisjon Tšehhi Vabariigile ette kohustuste rikkumist, mis tulenevad direktiivi 91/440 artikli 10 lõikest 7, kuna direktiivid 2001/12, 2001/13 ja 2001/14 ei luba, et reguleeriva organi ülesanded on jagatud mitme organi vahel. Komisjon heitis Tšehhi Vabariigile samuti ette asjaolu, et konkurentsikaitseametile ei ole antud direktiivi 2001/14 artiklis 30 sätestatud volitusi, nagu näiteks raudteefrastruktuuri-ettevõtja koostatud võrguaruande kontrollimine või kasutustasude kehtestamine, vaid ta on pädev üksnes konkurentsi valdkonna klassikaliste rikkumiste osas.

- 134 Hagiavalduses aga heidab komisjon Tšehhi Vabariigile ette seda, et konkurentsikaitseametile ei ole antud volitusi, mis on vajalikud selleks, et täita direktiivi 91/440 artikli 10 lõike 7 teises lõigus sätestatud ülesandeid.
- 135 Seetõttu tuleb komisjoni kuues etteheide tunnistada vastuvõetamatuks, kuna seda ei esitatud kohtueelses menetluses.
- 136 Arvestades kõiki eelnevaid kaalutlusi, tuleb esiteks tõdeda, et kuna Tšehhi Vabariik ei ole vastu võtnud vajalikke õigus- ja haldusnorme direktiivi 2001/14 artikli 4 lõike 1, artikli 6 lõike 2, artikli 11 ja artikli 30 lõike 5 täitmiseks, siis on ta rikkunud nendest sätetest tulenevaid kohustusi, ning teiseks jätta komisjoni hagi ülejäänud osas rahuldamata.

### **Kohtukulud**

- 137 Kodukorra artikli 138 lõike 3 kohaselt jäävad kummagi poole kohtukulud tema enda kanda, kui osa nõudeid rahuldatakse ühe poole, osa teise poole kasuks. Kuna osa nõudeid rahuldati komisjoni ja osa Tšehhi Vabariigi kasuks, tuleb otsustada, et kumbki pool kannab ise oma kohtukulud.
- 138 Vastavalt kodukorra artikli 140 lõikele 1, mille kohaselt kannavad menetlusse astunud liikmesriigid ise oma kohtukulud, tuleb Hispaania Kuningriigi kohtukulud jätta tema enda kanda.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (esimene koda) otsustab:

- 1. Kuna Tšehhi Vabariik ei ole vastu võtnud vajalikke õigus- ja haldusnorme, et järgida Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta, mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiviga 2004/49/EÜ, artikli 4 lõiget 1, artikli 6 lõiget 2, artiklit 11 ja artikli 30 lõiget 5, siis on Tšehhi Vabariik rikkunud nendest sätetest tulenevaid kohustusi.**
- 2. Jätta hagi ülejäänud osas rahuldamata.**
- 3. Jätta Euroopa Komisjoni, Tšehhi Vabariigi ja Hispaania Kuningriigi kohtukulud nende endi kanda.**

Allkirjad