



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

18. aprill 2013*

Liikmesriigi kohustuste rikkumine — Transport — Ühenduse raudteede arendamine —
Direktiiv 91/440/EMÜ — Artikli 6 lõige 3 ja II lisa — Direktiiv 2001/14/EÜ — Artikli 14 lõige 2 —
Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja õigusliku vormi poolest sõltumatus puudumine — Artikkel 11 —
Toimivusskeemi puudumine — Mittetäielik ülevõtmine

Kohtuasjas C-625/10,

mille ese on ELTL artikli 258 alusel 29. detsembril 2010 esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi,

Euroopa Komisjon, esindajad: J.-P. Keppenne ja H. Støvlbæk, kohtudokumentide kättetoimetamise
aadress Luxembourgis,

hageja,

versus

Prantsuse Vabariik, esindajad: G. de Bergues, M. Perrot ja S. Menez,

kostja,

keda toetab

Hispaania Kuningriik, esindaja: S. Centeno Huerta,

menetluse astuja,

EUROOPA KOHUS (esimene koda),

koosseisus: 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,

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

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: prantsuse.

otsuse

- 1 Euroopa Komisjon palub oma hagiavalduses Euroopa Kohtul tuvastada, et kuna Prantsuse Vabariik
 - ei ole võtnud vajalikke meetmeid tagamaks, et üksus, kellele on usaldatud 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 26. veebruari 2001. aasta direktiiviga 2001/12/EÜ (EÜT L 75, lk 1; ELT eriväljaanne 07/05, lk 376; edaspidi „direktiiv 91/440”), artikli 6 lõikes 3 ja II lisas ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT L 75, lk 29; ELT eriväljaanne 07/07, lk 404), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiiviga 2007/58/EÜ (ELT L 315, lk 44; edaspidi „direktiiv 2001/14”), artikli 14 lõikes 2 viidatud olulisimate ülesannete täitmine, oleks sõltumatu ettevõtjast, kes osutab raudteeveeteenuseid;
 - ei ole vastu võtnud direktiivi 2001/14 artikli 11 kohast toimivusskeemi, ja
 - ei ole kehtestanud niisugust ergutuskava, nagu on ette nähtud direktiivi 2001/14 artikli 6 lõigetes 2–5,on Prantsuse Vabariik rikkunud nendest sätetest tulenevaid kohustusi.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

- 2 Selleks et muuta raudteetransport dünaamilisemaks, avades selle järk-järgult konkurentsile Euroopa tasandil, võtsid Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu 2001. aasta jooksul vastu kolm direktiivi, st direktiivi 2001/12, 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 ühiselt „esimene raudteepakett”).

Direktiiv 91/440

- 3 Direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 esimene lõik näeb ette:

„Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks, et II lisas loetletud olulisimad ülesanded, millega määratletakse infrastruktuuri võrdne ja mittediskrimineeriv kasutamine, antakse organitele või äriühingutele, kes ise raudteeveeteenuseid ei osuta. Sõltumata organisatsioonilistest struktuuridest tuleb tõendada, et see eesmärk on saavutatud.”

- 4 Selle direktiivi II lisas on toodud artikli 6 lõikes 3 ette nähtud olulisimate ülesannete loetelu:

- „– ettevalmistustööd ja otsuste tegemine seoses raudtee-ettevõtete litsentseerimisega, sealhulgas üksiklitsentside andmine,
- otsuste tegemine seoses liinide eraldamisega, sealhulgas nii kasutatavuse määratlemine ja hindamine kui ka individuaalsete rongiliinide eraldamine,
- otsuste tegemine seoses infrastruktuuri kasutusmaksuga,

– järelevalve teatavate teenuste osutamiseks vajalike avaliku teenindamise kohustuste üle”.

Direktiiv 2001/14

5 Direktiivi 2001/14 põhjendused 11 ja 40 on sõnastatud nii:

„(11) 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.

[...]

(40) Raudteeinfrastruktuur on loomulik monopol. Seepärast on vaja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid ergutada kulusid kärpima ning oma infrastruktuuri tõhusalt majandama.”

6 Direktiivi artikli 3 lõige 1 sätestab:

„Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töötab pärast huvitatud pooltega konsulteerimist välja ning avaldab aruande, mis on kättesaadav tasu eest, mis ei tohi ületada aruande avaldamisega seotud kulusid.”

7 Direktiivi artikli 6 kohaselt:

„1. Liikmesriigid kehtestavad tingimused, vajadusel ka ettemaksud, tagamaks et tavapäraest äritingimustes ning mõistliku ajavahemiku jooksul oleks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja bilansis tasakaalus ühelt poolt tulud infrastruktuuri kasutustasudest, ülejääk muust majandustegevusest ja riiklik toetus ning teiselt poolt infrastruktuurikulud.

Ilma et see mõjutaks võimalikku pikaajalist eesmärki katta kõikide transpordiliikide infrastruktuurikulud kasutajate arvelt, lähtudes eri transpordiliikide diskrimineerimata konkurentsist tingimustes, kus raudteetransport suudab teiste transpordiliikidega konkureerida, võib liikmesriik artiklitega 7 ja 8 ette nähtud maksustamisraamistikuga piires nõuda, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tasakaalustaks oma bilansi riikliku toetuseta.

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.

4. Lepingulise suhte olemasolu korral lepitakse lepingutingimustes ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja rahastamiseks kokkulepitud maksete struktuuris eelnevalt kokku ning need kehtivad kogu lepingutähtaja.

5. Välja töötatakse kulude jaotamise meetod. Liikmesriigid võivad nõuda eelnevat heakskiitu. Kõnealust meetodit võib vajaduse korral ajakohastada vastavalt headele rahvusvahelistele tavadele.”

8 Direktiivi 2001/14 artikli 7 lõige 3 sätestab:

„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.”

- 9 Selle direktiivi artikli 8 lõige 1 on sõnastatud järgmiselt:

„Raudteefrastruktuuri-ettevõtja kulude täieliku tagasisaamise kindlustamiseks võib liikmesriik, kui turg seda talub, nõuda tõhusate, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate põhimõtete alusel lisatasusid, tagades samas eelkõige rahvusvahelise raudteekaubaveonduse optimaalse konkurentsivõime. Maksustamissüsteemi osas võetakse arvesse raudtee-ettevõtjate poolt saavutatud tootlikkuse kasvu.

Tasumäärade suurus ei või siiski takistada infrastruktuuri kasutamist turusegmentide poolt, kes suudaksid tasuda vähemalt raudteeveoteenuse osutamisega otseselt kaasnevad kulud ning turu jaoks vastuvõetava osa tootlusest.”

- 10 Mainitud direktiivi artikli 11 kohaselt:

„1. Infrastruktuuri maksustamise skeemide puhul ergutatakse raudtee-ettevõtjaid ja raudteefrastruktuuri-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.”

- 11 Sama direktiivi artikli 14 lõiked 1 ja 2 näevad ette:

„1. Liikmesriigid võivad kehtestada infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise raamistiku, rikkumata seejuures raudteefrastruktuuri-ettevõtja sõltumatust, mis on ette nähtud direktiivi 91/440[...] artikliga 4. Ette nähakse konkreetsed läbilaskevõimsuse jaotamise eeskirjad. Raudteefrastruktuuri-ettevõtja viib läbi läbilaskevõimsuse jaotamise menetlused. Eelkõige tagab raudteefrastruktuuri-ettevõtja, et infrastruktuuri läbilaskevõimsust jaotatakse ausalt ja diskrimineerimata ning vastavalt ühenduse õigusele.

2. Kui raudteefrastruktuuri-ettevõtja ei ole õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas kõikidest raudtee-ettevõtjatest sõltumatu, teostab lõikes 1 nimetatud ja käesolevas peatükis kirjeldatud funktsioone õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas kõikidest raudtee-ettevõtjatest sõltumatu jaotamisorgan.”

Prantsuse õigus

- 12 Loi n° 97-135, du 13 février 1997, portant création de l'établissement public „Réseau ferré de France” en vue du renouveau du transport ferroviaire (13. veebruari 1997. aasta seadus nr 97-135 riigiasutuse Réseau ferré de France loomise kohta raudteetranspordi reformimise eesmärgil, *JORF*, 15.2.1997, lk 2592) redaktsioonis, mis tuleneb loi n° 2009-1503, du 8 décembre 2009, relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports'iga (8. detsembri 2009. aasta seadus nr 2009-1503, mis käsitleb raudteetranspordi korraldamist ja reguleerimist ning millega kehtestatakse erinevaid transporti käsitlevaid sätteid, *JORF*, 9.12.2009, lk 21226; edaspidi „seadus nr 97-135”) sisse viidud muudatustest, näeb ette, et Réseau ferré de France (edaspidi „RFF”) on Prantsuse raudteefrastruktuuri-ettevõtja.

- 13 Selle seaduse artikli 1 teises lõigus on sätestatud:

„Arvestades, et avalik teenus peab olema ohutu ja järjepidev, tagab liikluse korraldamise riigi raudteevõrgus ning selle võrgu tehniliste ja ohutusrajatiste toimimise ja hoolduse Société nationale des chemins de fer français (edaspidi „SNCF”) [RFF] huvides ning viimase kindlaks määratud eesmärgi ja põhimõtteid järgides. Viimane tasustab teda selle eest. [...]”

- 14 Décret n° 2003-194, du 7 mars 2003, relatif à l'utilisation du réseau ferré national'i (7. märtsi 2003. aasta dekreet nr 2003-194 riigi raudteevõrgu kasutamise kohta; *JORF*, 8.3.2003, lk 4063) artikli 17 esimene lõik näeb ette direktiivi 2001/14 artikli 3 lõikes 1 viidatud võrguaruande koostamise (edaspidi „võrguaruanne”) järgmises sõnastuses:

„[RFF] koostab riigi raudteevõrgu aruande, milles on toodud kogu teave, mis on vajalik, et kasutada I jaotises nimetatud riigi raudteevõrgule juurdepääsemise õigusi. [...]”

- 15 Dekreedi artikkel 18 sätestab:

„[RFF] ülesanne on jaotada riigi raudteevõrgu infrastruktuuri läbilaskevõimsust infrastruktuurides, mida ta haldab või mille puhul on infrastruktuuriettevõtjaks isik, kellega on sõlmitud partnerlusleping [...] seaduse [nr 97-135] artiklite 1-1 ja 1-2 alusel käesoleva dekreedi artiklites 18-27 sätestatud korras. [...]”

- 16 Selle dekreedi artiklit 21 muudeti 26. juuli 2011. aasta dekreediga nr 2011/891 (*JORF*, 28.7.2011, lk 12885). Võttes aga arvesse põhjendatud arvamuses kindlaks määratud tähtja lõppemise kuupäeva, on käesolevas kohtuasjas kohaldatav selle artikli enne nimetatud muudatust kehtinud redaktsioon. See oli sõnastatud nii:

„Rongiliinide taotlused saadetakse [RFF-le] võrguaruandes ette nähtud tingimustel ja korras või juhul, kui on olemas raamleping, nii nagu näeb ette see leping.

[...]

[REF] usaldab rongiliinide taotluste analüüsimiseks vajalike tehniliste uuringute läbiviimise [SNCF-le], kelle ülesanne on liiklust riigi raudteevõrgus tema huvides korraldada. Neid uuringuid tasustatakse taotleja kulul vastavalt nende läbiviimise tegelikule kulule.

[SNCF] võtab [RFF] järelevalve all meetmed, mis on vajalikud, et tagada tehnilisi aruandeid koostava osakonna töö sõltumatus eesmärgiga välistada igasugune diskrimineerimine nende ülesannete täitmisel. See osakond hoiab salajas ettevõtjalt teavet, mis talle nende aruannete koostamiseks esitatakse.

[...]”

- 17 Riigi raudteevõrgu aruanne aastateks 2011 ja 2012 näeb eelkõige selle artiklis 6.4 „Toimivusskeem raudtee-ettevõtjatega” ette:

„Eespool viidatud direktiivi [2001/14] artiklit 11 silmas pidades rakendatakse raudteevõrgu toimivuse optimeerimiseks ja raudtee-ettevõtjatele kvaliteetse teenuse osutamiseks [RFF] koostatud toimivusskeemi alusel eritasu, mida kohaldatakse selliste kaubarongiliinide reserveerimistasu suhtes, mille kogupikkus on üle 300 km ja kiirus suurem kui 70 km/h või sellega võrdne, välja arvatud rongiliini reserveerimistaotluse alusel eraldatud peatused.

[RFF] on pädev sõlmima iga selleks soovi avaldava raudtee-ettevõtjaga „toimivuse tagamise korra” lepingu, võttes arvesse Euroopa kutseala organisatsioonides määratletud ühiseid sätteid, mille aluspõhimõtted kehtivad kogu võrgus.”

- 18 Prantsuse riik ja RFF sõlmisid 3. novembril 2008 toimivuse tagamise lepingu aastateks 2008–2012 (edaspidi „toimivuse tagamise leping”).

- 19 Võrguaruandele on lisatud üldtingimused, mida kohaldatakse riigi raudteevõrgu infrastruktuuri kasutamise ja riigi raudteevõrgu liinide eraldamise suhtes (edaspidi „RFF üldtingimused”). Need üldtingimused sisaldavad artiklit 18 „Vastutus õnnetuste või kahju korral”, mis täpsustab raudtee-ettevõtja ja RFF vastutuse ulatust vastavalt õnnetuse või kahju korral, ning artiklit 20 „Hüvitised rongiliinide kaotamise eest RFF poolt”, mis käsitleb RFF poolt eraldatud rongiliinide kaotamise kahjulikke tagajärgi raudtee-ettevõtjatele.
- 20 Loi n° 82-1153, du 30 décembre 1982, d’orientation des transports intérieurs’i (30. detsembri 1982. aasta seadus nr 82-1153 sisetranspordi arengusuundade kohta; *JORF*, 31.12.1982, lk 4004), mida on muudetud seadusega nr 2009-1503, artikli 24 III osas oli sätestatud:

„[SNCF-s] täidab eriosakond alates 1. jaanuarist 2010 [RFF] nimel ja tema poolt kindlaks määratud eesmärgid ja juhtimisühenduste järgides seaduse nr 97-135 [...] artiklis 1 nimetatud riiklikus raudteevõrgus liikluse juhtimise ülesandeid tingimustel, mis tagavad nõnda täidetavate olulisimate ülesannete sõltumatuse, kaitstes nii vaba ja ausat konkurentsi, mille puhul ei ole mingit diskrimineerimist.

[...]

Liikluse juhtimise osakonnal on enda eelarve, mille rahastamise tagab [RFF] [SNCF-ga] sõlmitud kokkuleppe alusel, mille on kaasallkirjastanud juhtimise osakonna direktor. See kokkulepe määrab vastavalt seaduse nr 97-135 [...] artiklile 1 kindlaks osakonna täidetavate ülesannete rakendus- ja tasustamistingimused eelkõige osas, mis puudutab liinitaotluste menetlemiseks ja liikluse juhtimise korraldamiseks vajalikke rakenduslikke tehnilisi uuringuid.

[...]”

Kohtueelne menetlus ja menetlus Euroopa Kohtus

- 21 Komisjon palus 27. juuni 2008. aasta kirjas Prantsuse Vabariigil viia oma õigusaktid esimese raudteepaketi direktiividega kooskõlla. Prantsuse Vabariik vastas märgukirjale 9. septembri 2008. aasta ja 14. juuli 2009. aasta kirjadega.
- 22 Komisjon esitas 9. oktoobri 2009. aasta kirjaga Prantsuse Vabariigile põhjendatud arvamuse, milles väitis, et meetmed, mis võeti selleks, et tagada direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 ja II lisa ning direktiivi 2001/14 artikli 4 lõike 2 ja artikli 14 lõike 2 ülevõtmine, on ebapiisavad osas, mis puudutab olulisimate ülesannete sõltumatust. Põhjendatud arvamuse kohaselt heitis komisjon selle liikmesriigile ette asjaolu, et viimane ei ole võtnud vajalikke meetmeid, täitmaks direktiivi 2001/14 artikli 4 lõikes 1, artiklis 11 ja artikli 6 lõikes 2 ning direktiivi 91/440 artikli 10 lõikes 7 sätestatud kohustusi seoses raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamisega. Samuti olevat Prantsuse Vabariik rikkunud direktiivi 2001/14 artikli 30 lõigetega 1 ja 3–5 liikmesriikidele pandud kohustusi seoses raudtee reguleeriva organiga. Seega kutsus komisjon Prantsuse Vabariiki üles võtma nõutud meetmeid, et järgida kõnealust põhjendatud arvamust kahe kuu jooksul selle kättesaamisest alates.
- 23 Prantsuse Vabariik vastas komisjoni põhjendatud arvamusele 10. detsembri 2009. aasta kirjaga, teavitades teda seaduse nr 2009-1503 vastuvõtmisest ja avaldamisest ning märkides lisaks, et komisjoni etteheited on tema meelest alusetud. 30. juulil 2010 edastas Prantsuse Vabariik komisjonile mitmesugust täiendavat teavet esimese raudteepaketi elluviimise kohta.

- 24 Kuna Prantsuse Vabariigi vastus komisjoni ei rahuldanud, otsustas viimane esitada käesoleva hagi. Võttes aga arvesse seda, kuidas siseriiklik õiguslik raamistik oli pärast põhjendatud arvamuse saatmist arenenud, piiras komisjon selle liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi ulatust nii, et ette heidetakse ainult direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 ja II lisa ning direktiivi 2001/14/EÜ artikli 6 lõigete 2-5, artikli 11 ja artikli 14 lõike 2 rikkumist.
- 25 Euroopa Kohtu presidendi 30. juuni 2011. aasta määrusega lubati Prantsuse Vabariigi nõuete toetuseks menetluse astuda Hispaania Kuningriigil.

Hagi

Esimene etteheide rongiliinide eraldamise ülesande sõltumatuse kohta

Poolte argumentid

- 26 Komisjon väidab, et direktiivi 91/440 artikli 6 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et kuna rongiliinide eraldamine on selle direktiivi II lisa nimetatud olulisim ülesanne, mis peab tagama võrdse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu infrastruktuurile ja mille suhtes kohaldatakse sõltumatuse nõuet, ei saa olulisimaid ülesandeid rongiliinide eraldamise alal täita raudteeveeteenuseid osutav üksus või selles üksuses loodud osakond. Ta väidab ka, et vastavalt direktiivi 2001/14 artikli 14 lõikele 2 peab infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise tegelema sõltumatu jaotamisorgan.
- 27 Komisjon märgib, et kuigi RFF, millele on usaldatud infrastruktuuri haldamine, on tõesti SNCF-st, kes omalt poolt tagab raudteeteenuste osutamist, sõltumatu organ, täidab SNCF siiski teatavaid olulisimaid ülesandeid rongiliinide eraldamise alal. Komisjon märgib selles osas, et kuigi need olulisimad ülesanded on SNCF-s usaldatud eriosakonnale, nimelt Direction des Circulations Ferroviaires'ile (raudteeliikluse osakond, edaspidi „DCF”), ei ole viimane SNCF-st sõltumatu ei õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ega otsustusfunktsioonide osas.
- 28 Komisjoni sõnul aitavad DCF-le usaldatud ülesanded direktiivi 91/440 II lisa ette nähtud olulisimate ülesannete täitmisele kaasa. SNCF vastutab läbilaskevõimsuse jaotamise protsessi direktiivi 91/440 II lisa tähenduses oluliste aspektide eest, näiteks rakendamise tehnilised uuringud või rongiliinide eraldamine viimasel hetkel. Komisjon leiab, et kuigi RFF vastutab individuaalsete rongiliinide eraldamise eest, on uuringud, mida peab läbi viima SNCF, osa olulisimatest ülesannetest. Need ülesanded kuuluvad direktiivi 2001/14 artikli 14 lõikes 2 ette nähtud ülesannete hulka ning neid peab seega juhtima sõltumatu organ.
- 29 Komisjon väidab, et direktiivi 91/440 artikli 6 lõiget 3 ja direktiivi 2001/14 artikli 14 lõiget 2 tuleb tõlgendada koostoimes ning teineteist täiendavalt. Direktiivi 91/440 artikli 6 lõikes 3 üldiselt sõnastatud olulisimate ülesannete sõltumatuse nõuet täpsustatakse ja kirjeldatakse rongiliinide eraldamise osas üksikasjalikumalt direktiivi 2001/14 artikli 14 lõikes 2.
- 30 Komisjon väidab, et direktiiv 2001/14 ei näe ette, et olulisimaid ülesandeid võiks täita raudtee-ettevõtja, kelle üle teostab „järelevalvet” õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas sõltumatu organ, vaid et see nõuab, et neid ülesandeid „täidaks” selline sõltumatu organ.
- 31 Direktiivi 2001/14 artikli 14 lõike 2 eesmärk on tagada, et raudtee-ettevõtjatel ei oleks mingit pädevust rongiliinide eraldamise alal, mis peaks tagama raudtee-ettevõtjate võrdse ja mittediskrimineeriva kohtlemise.

- 32 Mis puudutab DCF sõltumatust õigusliku vormi poolest, siis leiab komisjon, et tegemist on SNCF eriosakonnaga, mis ei ole seega sellest aspektist sõltumatu direktiivi 2001/14 artikli 14 lõike 2 tähenduses, sest DCF on struktuuriüksusena õiguslikult integreeritud SNCF-i ja tal ei ole eraldiseisvat õigusvõimet.
- 33 Komisjon väidab samuti, et juhul kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, nagu käesolevas asjas RFF, delegerib olulisimad ülesanded eraldiseisvale organile, nagu käesolevas asjas DCF, peab see organ vastama samadele sõltumatusenõuetele, mida kohaldatakse selle infrastruktuuri-ettevõtja suhtes. Seega sõltumatuse nõue „järgneb” olulisimate ülesannete täitmisele. Muul juhul kaotaks sõltumatuse nõue kogu oma kasuliku mõju.
- 34 Mis puudutab DCF sõltumatust organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas, siis märgib komisjon, et see on tagatud ebapiisavalt. Nimelt peab sõltumatusekohustuste järgimist kontrollima sõltumatu asutus, näiteks käesoleval juhul Autorité de régulation des activités ferroviaires (raudteeliiklust reguleeriv asutus). Lisaks sellele ei ole SNCF-ga konkureerivatel raudtee-ettevõtjatel võimalust esitada sõltumatusenõude järgimata jätmise korral kaebust, Autorité de régulation des activités ferroviaires ei anna oma nõusolekut mitte DCF juhataja ametisse nimetamisele, vaid üksnes ametist tagasikutsumisele, DCF töötajate liikumist SNCF teistesse osakondadesse ei kontrollita piisavalt ja lõpuks ei ole veel tagatud, et DCF-l oleks enda töötajaskond, eraldiseisvad ruumid ja kaitstud informatsioonisüsteem.
- 35 Lõpuks leiab komisjon oma repliigis, et kuigi uue dekreeidi – millest on vahepeal saanud décret n° 2011-891, du 26 juillet 2011, relatif au service gestionnaire du trafic et des circulations et portant diverses dispositions en matière ferroviaire (26. juuli 2011. aasta dekreet nr 2011-891 liikluse juhtimise teenistuse ja raudteelaste õigusnormide kohta, *JORF*, 28.7.2011, lk 12885) – andmine Prantsuse Vabariigi poolt parandab hetkeolukorda, ei taga see DCF-le piisavat organisatsioonilist sõltumatust ega sõltumatust otsustusfunktsioonide osas ja ammugi mitte sõltumatust õigusliku vormi poolest.
- 36 Prantsuse valitsus väidab, et sõltumatus on tagatud, sest olulisimaid ülesandeid, mis on usaldatud DCF-le, juhivad RFF. DCF osaleb olulisimate ülesannete täitmisel, kuid ei juhi neid, sest rongiliinide eraldamise eest vastutab ainult RFF. Seega määrab RFF kindlaks nii DCF-le edastatavate taotluste menetlemise protsessi kui ka toimingute korra ning paneb paika prioriteedireeglid. Mis puudutab viimase hetke rongiliine, siis nende eraldamist DCF poolt õigustab kiireloomulisus ja need määratakse igal juhul kindlaks vastavalt taotluste saabumise järjekorrale. Prantsuse valitsus kinnitab muu hulgas, et õigusliku vormi poolest sõltumatuse nõue ei eelda, et DCF-l peab olema SNCF-st eraldiseisev õigusvõime.
- 37 Kõnealune valitsus leiab ka, et direktiivi 2001/14 artikli 14 lõiget 2 ei kohaldata Prantsusmaal valitseva olukorra suhtes, sest seda õigusnormi kohaldatakse ainult siis, kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei ole sõltumatu. Asjaomane infrastruktuuri-ettevõtja ehk RFF on aga sõltumatu, nii et seda artiklit DCF tegevuse suhtes ei kohaldata.
- 38 Prantsuse valitsus väidab, et kuigi DCF on integreeritud juriidilisse isikusse, kes ise osutab raudteeveoteenuseid, on tegemist organiga, mis tegutseb sõltumatult. Seega ei saa asuda seisukohale, et DCF – olgugi et ta on integreeritud SNCF-i – kujutab endast organit, mis osutab raudteeveoteenuseid direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 tähenduses.
- 39 Prantsuse valitsus vaidleb vastu ka komisjoni argumentidele, mis käsitlevad DCF organisatsioonilist sõltumatust ja sõltumatust otsustusfunktsioonide osas, eelkõige selles suhtes, mis puudutab DCF juhataja nimetamist, juhataja ja teiste töötajate üleviimist SNCF muudesse osakondadesse ja DCF-le eraldiseisvate ruumide, oma õigusvõime ja kaitstud informatsioonisüsteemi tagamist.
- 40 Oma vasturepliigis väidab Prantsuse valitsus, et direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 ja II lisa ülevõtmine on täielikult lõpule viidud pärast seda, kui seaduse nr 2009-1503 alusel anti dekreet nr 2011-891.

Euroopa Kohtu hinnang

- 41 Komisjon heidab oma esimese etteheitega Prantsuse Vabariigile ette seda, et viimane on rikkunud kohustusi, mis tulenevad direktiivi 91/440 artikli 6 lõikest 3 koostoimes direktiivi II lisaga ja direktiivi 2001/14 artikli 14 lõikest 2, kuna Prantsusmaal, olgugi et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja RFF on tõesti SNCF-st, kes omalt poolt tagab raudteeteenuste osutamist, sõltumatu organ, täidab SNCF siiski teatavaid olulisimaid ülesandeid rongiliinide eraldamise alal, arvestades, et rakendamise tehnilisi uuringuid, mis on vajalikud rongiliinide eraldamise taotluste läbivaatamiseks ja viimase hetke rongiliinide eraldamiseks, viib läbi SNCF eriosakond, st DCF, mis ei ole temast õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas sõltumatu.
- 42 Kõigepealt tuleb märkida, et Prantsuse Vabariik väidab, et direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 ja II lisa ülevõtmine on täielikult lõpule viidud pärast seda, kui võeti vastu dekreet nr 2011-891.
- 43 Vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale peab liikmesriigi kohustuste rikkumise olemasolu hindama selle olukorra alusel, mis valitses liikmesriigis põhjendatud arvamuses määratud tähtaja lõppemisel, ning hilisemaid muudatusi Euroopa Kohus arvesse võtta ei saa (vt eelkõige 27. septembri 2007. aasta otsus kohtuasjas C-9/07: komisjon vs. Prantsusmaa, punkt 8, ja 18. novembri 2010. aasta otsus kohtuasjas C-48/10: komisjon vs. Hispaania, punkt 30).
- 44 Seega, kuna dekreet nr 2011-891 võeti vastu peale selle tähtaja lõppemist, mille komisjon oli oma 9. oktoobri 2009. aasta põhjendatud arvamuses määranud, ei saa Euroopa Kohus seda käesoleva liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi põhjendatuse analüüsimisel arvesse võtta.
- 45 Sisu osas tuleb meenutada, et direktiiv 91/440 pani alguse raudteetranspordi liberaliseerimisele, mille eesmärk oli tagada raudtee-ettevõtjatele õiglane ja mittediskrimineeriv juurdepääs infrastruktuurile. Sellise juurdepääsu tagamiseks sätestas direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 esimene lõik, et liikmesriigid peavad võtma vajalikud meetmed selle tagamiseks, et II lisa loetletud olulisimad ülesanded antakse organitele või äriühingutele, kes ise raudteeteenuseid ei osuta ning et sõltumata organisatsioonilistest struktuuridest tuleb tõendada, et see eesmärk on saavutatud.
- 46 Vastavalt direktiivi 91/440 II lisale loetakse direktiivi artikli 6 lõike 3 tähenduses olulisimateks ülesanneteks ettevalmistustööd ja otsuste tegemine seoses raudtee-ettevõtete litsentseerimisega, otsuste tegemine seoses liinide eraldamisega, sealhulgas nii kasutatavuse määratlemine ja hindamine kui ka individuaalsete rongiliinide eraldamine, otsuste tegemine seoses infrastruktuuri kasutusmaksuga ja järelevalve teatavate teenuste osutamiseks vajalike avaliku teenindamise kohustuste üle.
- 47 Sellest loetelust tuleneb, et raudtee-ettevõtjale ei tohi teha ülesandeks viia läbi rakendamise tehnilisi uuringuid, mis on vajalikud rongiliinide eraldamise taotluste läbivaatamiseks enne otsuse tegemist ja viimase hetke rongiliinide eraldamiseks, kuna esiteks toimub nende uuringute põhjal rongiliinide kasutatavuse määratlemine ja hindamine ning teiseks kujutab viimase hetke liinide eraldamine endast individuaalsete rongiliinide eraldamist, mis on ette nähtud direktiivi 91/440 II lisa, ning seetõttu tuleb need ülesanded anda sõltumatule organile.
- 48 Meenutagem, et direktiivi 2001/14 artikli 14 lõige 2 näeb ette, et jaotamisorgani funktsioone täitvad üksused peavad olema õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas kõikidest raudtee-ettevõtjatest sõltumatud.
- 49 Selles osas ei saa nõustuda Prantsuse Vabariigi argumentidega, mille kohaselt ei ole direktiivi 2001/14 artikli 14 lõige 2 kohaldatav, kuna on olemas sõltumatu raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja RFF, kes vastutab individuaalsete rongiliinide jaotamise ja eraldamise olulisima ülesande täitmise eest. Nimelt ja vastupidi asjaomase liikmesriigi väidetule tuleb sõltumatust, mida peab tõendama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, nagu on ette nähtud direktiivi 2001/14 artikli 14 lõikes 2, kontrollida isegi siis, kui infrastruktuuriettevõtja on raudtee-ettevõtjatest sõltumatu, kuna olulisimad ülesanded on

antud raudtee-ettevõtjale. Seega ja nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 41 on märkinud, kehtivad DCF suhtes direktiivi 91/440 artikli 6 lõikes 3 ja direktiivi 2001/14 artikli 14 lõikes 2 sätestatud nõuded, mida ei saa üksteisest lahutada. Vastupidisel juhul oleks liikmesriikidel võimalus hoiduda nende direktiivide sätetest kõrvale, luues infrastruktuuri-ettevõtja, kes vaatamata sellele, et ta on sõltumatu, delegeerib olulisimad ülesanded raudtee-ettevõtjale, mis läheks aga vastuollu direktiivi 2001/14 põhjenduses 11 välja toodud eesmärgiga, milleks on tagada kõikidele ettevõtjatele võrdne ja diskrimineerimata juurdepääs raudteeinfrastruktuurile.

- 50 Käesoleval juhul täidab DCF, vaatamata sellele, et tema üle teostab järelevalvet sõltumatu infrastruktuuri-ettevõtja RFF, vastavalt seaduse nr 82-1153, mida on muudetud seadusega nr 2009-1503, artiklile 24 ja dekreediga nr 2003-194 artiklile 21 olulisimaid ülesandeid direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 tähenduses ning ta on integreeritud raudtee-ettevõtjasse SNCF. Seega selleks, et täita jaotamisülesannet, peab DCF olema õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas samuti sõltumatu SNCF-st.
- 51 Seega peab DCF õigusliku vormi osas omama SNCF-st eraldiseisvat õigusvõimet ning teiseks iseenda organeid ja vahendeid, mis oleksid samuti eraldiseisvad SNCF omadest.
- 52 Ometi tuleb tõdeda, et Prantsusmaal ei oma DCF SNCF-st eraldiseisvat õigusvõimet, millele Prantsuse Vabariik ka vastu ei vaidle. Seega ei esine DCF ja SNCF vahel direktiivi 2001/14 artikli 14 lõikes 2 ette nähtud sõltumatust õiguslikku vormi poolest.
- 53 Kuna õigusliku vormi poolest sõltumatuse kriteerium ei ole täidetud, puudub tarvidus kontrollida kriteeriume, mis puudutavad organisatsioonilist sõltumatust ja sõltumatust otsustusfunktsioonide osas, sest need kolm kriteeriumi peavad kumulatiivselt täidetud olema ja ühe nendest kriteeriumidest täitmata jätmine DCF poolt on piisav, et tuvastada direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 ja II lisa ning direktiivi 2001/14 artikli 14 lõike 2 rikkumine.
- 54 Eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et komisjoni hagi põhjenduseks esitatud esimese etteheitega tuleb nõustuda.

Teine etteheide infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta

Poolte argumendid

- 55 Komisjon väidab teise etteheite esimeses osas, et Prantsuse Vabariik on rikkunud oma kohustusi, mis tulenevad direktiivi 2001/14 artiklist 11, sest Prantsuse õigusnormides ei ole sellele artiklile vastavat toimivusskeemi. Liikmesriigi mainitud meetmed endast sellist skeemi ei kujuta.
- 56 Võrguaruande artiklit 6.4, mis näeb ette eritasu, mida kohaldatakse selliste kaubarongiliinide reserveerimistasu suhtes, mille kogupikkus on üle 300 km ja kiirus suurem kui 70 km/h, ei saa pidada toimivusskeemiks direktiivi 2001/14 artikli 11 tähenduses, sest see ei sisalda operaatorite ega infrastruktuuri-ettevõtja jaoks siduvaid kohustusi ja/või toimivust ergutavaid meetmeid.
- 57 Sama moodi ei vasta direktiivi 2001/14 artiklis 11 kehtestatud kohustustele kaks muud Prantsuse Vabariigi nimetatud dokumenti, st infrastruktuuri kasutamise lepingute suhtes kohaldatavad üldtingimused ja toimivuse tagamise leping.
- 58 Komisjon väidab teise etteheite teises osas ka seda, et kuna Prantsuse Vabariik jättis kehtestamata niisuguse ergutuskava, nagu on nähtud ette direktiivi 2001/14 artikli 6 lõigetes 2-5, on ta rikkunud nendest sätetest tulenevaid kohustusi.

- 59 Meetmete osas, mille eesmärk on õhutada infrastruktuuriettevõtjat vähendama infrastruktuuri käigushoidmise kulusid, väidab komisjon, et Prantsuse ametiasutuste võetud meetmetega ei kaasne ergutuskeemi, mis õhutaks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat märkimisväärselt talle seatud eesmärke saavutama.
- 60 Infrastruktuuri kasutustasude vähendamise osas märgib komisjon, et toimivuse tagamise leping ei sisalda ühtegi eesmärki.
- 61 Prantsuse valitsus väidab, et toimivuse tagamise lepingus on püstitatud infrastruktuuri moderniseerimise eesmärgid ja kehtestatud uue raudteevõrgu väljaarendamise kord, et parandada selle kvaliteeti, teenuseid ja ohutust. See leping sisaldab seega tingimusi, mis õhutavad infrastruktuuriettevõtjat vähendama häireid ja parandama raudteevõrgu toimivust.
- 62 Prantsuse Vabariik väidab ka, et infrastruktuuri kasutamise lepingute suhtes kohaldatavad üldtingimused, mis näevad ette hüvitisi rikkumiste puhuks, sisaldavad sätteid, mille eesmärk on ergutada nii raudtee-ettevõtjaid kui ka infrastruktuuriettevõtjat vähendama häireid ja parandama raudteevõrgu toimivust.
- 63 Meetmete kohta, mille eesmärk on ergutada infrastruktuuriettevõtjat vähendama infrastruktuuri käigushoidmise kulusid, väidavad Prantsuse ametiasutused, et nad on välja töötanud nende kulude vähendamisega otseselt seotud töötajatele boonuste maksmise süsteemi ja on seega võtnud selles osas ergutusmeetmeid.
- 64 Raudteeinfrastruktuuri kasutustasude taseme vähendamise eesmärgi osas leiab Prantsuse valitsus, et raudteeinfrastruktuuri kasutamise tasude vähendamine ei saa mingil juhul olla direktiiviga 2001/14 kehtestatud absoluutne eesmärk.
- 65 Hispaania valitsus väidab, et direktiivis 2001/14 ei ole sõnastatud ega kehtestatud ühtegi kriteeriumi toimivusskeemi loomiseks ja on üksnes viidatud seda skeemi puudutavale eesmärgile.
- 66 Seega ei ole komisjon tõendanud, et Prantsuse infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise süsteem ei erguta vähendama häireid miinimumini ja parandama raudteevõrgu toimivust. Viitamine kehtivatele sätetele ja teatud lepingute või sätete osaline lugemine ei ole selle tõendamiseks piisav, kuna neid sätteid tuleb käsitleda nende kogumis.
- 67 Mis puudutab kasutustasude summa vähendamisele suunatud meetmeid, siis rõhutab Hispaania valitsus, et nende tasude nõudmine on seotud plaaniga rajada vastavalt direktiivis 2001/14 seatud eesmärgile tulevikus modernne ja konkurentsivõimeline raudteevõrk, mida selle valitsuse sõnul käesoleval ajal ei ole saavutatud. Seega ei ole mõistlik raudteevõrku eelnevalt moderniseerimata vähendada samal ajal kasutustasude summasid ja hoolduskulusid. See asjaolu välistab kohe igasuguse eespool viidatud õigusnormide rikkumise.

Euroopa Kohtu hinnang

- 68 Komisjon heidab teise etteheite esimeses osas Prantsuse Vabariigile ette seda, et viimane ei ole oma siseriiklikus õiguses kehtestanud sellist toimivusskeemi, nagu on ette nähtud direktiivi 2001/14 artiklis 11.
- 69 Vastavalt direktiivi 2001/14 artikli 11 lõikele 1 ergutatakse infrastruktuuri maksustamise skeemide puhul raudtee-ettevõtjaid ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat toimivusskeemi abil minimeerima häireid ning parandama raudteevõrgu toimivust. Sama sätte kohaselt võib see skeem hõlmata sanktsioone, hüvitisi ning preemiaid.

- 70 Sellest tuleneb esiteks, et liikmesriigid peavad infrastruktuuri maksustamise skeemidesse lisama toimivusskeemi, mille eesmärk on ergutada nii raudtee-ettevõtjaid kui ka raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid parandama raudteevõrgu toimivust. Teiseks on ergutusmeetmete osas, mida liikmesriigid võivad rakendada, viimastel vabadus valida, millised konkreetsete meetmed sellesse skeemi kuuluvad, niivõrd kui need moodustavad ühtse ja läbipaistva terviku, mida saab pidada „toimivusskeemiks” (vt 28. veebruari 2013. aasta otsus kohtuasjas C-483/10: komisjon vs. Hispaania, punkt 64).
- 71 Kontrollimaks selle esimese väiteosa põhjendatust, tuleb seega kindlaks teha, kas Prantsuse õigusnormides sisalduvad asjaomased meetmed vastavad direktiivi 2001/14 artikli 11 nõuetele.
- 72 Mis puudutab võrguaruande artiklit 6.4, siis tuleb tõdeda, et see säte näeb vaid ette eritasu, mida kohaldatakse kaubarongiliinide reserveerimistasu suhtes, tingimusel, et asjaomase rongiliini kogupikkus on üle 300 km ja kiirus suurem kui 70 km/h, ning see skeem ei moodusta ühtset ja läbipaistvat tervikut, mida võiks pidada toimivusskeemiks direktiivi 2001/14 artikli 11 tähenduses. Nimelt, nagu on meenutatud käesoleva kohtuotsuse punktis 70, nõuab see artikkel, et liikmesriigid tõepoolest lisaksid kasutustasude kehtestamise skeemi hulka toimivusskeemi.
- 73 Mis puudutab RFF üldtingimusi, siis need sisaldavad sätteid infrastruktuuri-ettevõtjale hüvitise maksmise kohta juhul, kui eraldatud rongiliini ei kasutata raudtee-ettevõtja süü tõttu, ja raudtee-ettevõtjale hüvitise maksmise kohta juhul, kui infrastruktuuri-ettevõtja kaotab rongiliini. Tuleb tõdeda, et need sätted ei kujuta endast toimivusskeemi, kuna kõnealuste üldtingimuste artikkel 18 sisaldab vaid pelki klausleid vastutuse kohta kahjude tekkimise puhul ja artikkel 20 näeb ette vaid hüvitise maksmise rongiliinide kaotamise puhul RFF poolt.
- 74 Lõpuks, mis puudutab konkreetse eksperimentaalse toimivusskeemi mehhanismi kehtestamist, mis on ette nähtud toimivuse tagamise lepingus, siis tuleb tõdeda, et see mehhanism kohustab vaid RFF-i. Seega ei kujuta toimivuse tagamise leping endast toimivusskeemi, mis ei ergutaks mitte üksnes infrastruktuuri-ettevõtjat, vaid ka raudtee-ettevõtjaid. Lisaks sellele kohaldatakse vastavalt direktiivi 2001/14 artikli 11 lõikele 2 toimivusskeemi peamisi printsiipe kogu võrgu ulatuses. Toimivuse tagamise lepingu tingimused piirduvad aga kaubarongiliinide võrguga.
- 75 Eelnevatest kaalutlustest tuleneb, et komisjoni hagi põhjendamiseks esitatud teise etteheite esimese osaga tuleb nõustuda.
- 76 Teise etteheite teises osas heidab komisjon Prantsuse Vabariigile ette sisuliselt seda, et viimane ei ole näinud ette mehhanisme, mis ergutaks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat piirama infrastruktuuri käigushoidmisega seotud kulusid või vähendama kasutustasude taset.
- 77 Meenutagem, et vastavalt direktiivi 2001/14 artikli 6 lõikele 1 peavad liikmesriigid määratlema tingimused tagamiseks, et tavapäraes äritingimustes ning mõistliku ajavahemiku jooksul oleks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja bilansis tasakaalus ühelt poolt tulud infrastruktuuri kasutustasudest, ülejääk muust majandustegevusest ja riiklik toetus ning teiselt poolt infrastruktuurikulud. Selle direktiivi artikli 6 lõike 2 kohaselt ergutatakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid vähendama infrastruktuuri käigushoidmise kulusid ja kasutustasude taset.
- 78 Selles osas näeb direktiivi 2001/14 artikli 6 lõige 3 ette, et artikli 6 lõikest 2 tulenev kohustus täidetakse kas raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja pädeva asutuse vahelise mitmeaastase kehtivusajaga lepingu abil, millega nähakse ette riiklik rahastamine, või nõuete kohaste seadusandlike meetmete abil, millega antakse vajalikud volitused. Liikmesriikidel on seega lubatud ergutusmeetmeid rakendada mitmeaastase kehtivusajaga lepingus või õigusnormides.

- 79 Käesolevas asjas sõlmisid RFF president ja RFF töötajate esindajad 6. juunil 2009 toimivuse tagamise lepingu rakendamise raames motiveerimise kokkuleppe. Selline kokkulepe kujutab endast ergutusmehhanismi mitmeaastase kehtivusajaga lepingu tähenduses, nagu on ette nähtud direktiivi 2001/14 artikli 6 lõikes 3.
- 80 Nimelt kehtestab motiveerimise kokkulepe töötajatele boonuse, mille eesmärk on ergutada raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat vähendama kulusid, kuna see kokkulepe näeb – lähtudes kriteeriumist, mis võimaldab määrata ergutuspreemia kogu RFF töötajaskonnale – eelkõige ette kilomeetrise raudteelõigu täieliku uuendamise tööde ühikukulu vähendamise. Selle kulu jälgimine võimaldab kindlaks määrata indeksi, mis näitab raudteeinfrastruktuuri uuendamise ühikukulu muutumist, kusjuures see indeks kehtestab, nagu kohtujurist seda oma ettepaneku punktis 66 on välja toonud, infrastruktuuri käigushoidmise kulude vähendamisega otseselt seotud töötajatele boonuste maksmise mehhanismi. Lisaks sellele makstakse motiveerimise kokkuleppe alusel antavat preemiat üksnes siis, kui tekkinud kulud vastavad toimivuse tagamise lepingu eesmärkidele.
- 81 Seega ergutavad need meetmed raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat vähendama raudteeinfrastruktuuri käigushoidmise kulusid ja kaudselt vähendama selle infrastruktuuri kasutustasude taset.
- 82 Mis puudutab komisjoni argumenti, et direktiivi 2001/14 artikli 6 lõige 2 kohustab liikmesriike nägema ette kasutustasude vähendamisele ergutavaid meetmeid, mis erinevad meetmetest, mis on võetud eesmärgiga ergutada vähendama kulusid, siis tuleb tõdeda, et kõnealuse direktiivi põhjenduses 40 on öeldud, et raudteeinfrastruktuur on loomulik monopol ja et seepärast on vaja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid ergutada kulusid kärpima ning oma infrastruktuuri tõhusalt majandama. Selles põhjenduses ei ole viidatud aga kasutustasudele, vaid üksnes kuludele (vt 28. veebruari 2013. aasta otsus kohtuasjas C-556/10: komisjon vs. Saksamaa, punkt 106).
- 83 On tõsi, et direktiivi 2001/14 artikli 6 lõige 2 näeb ette, et ergutusmeetmed peavad olema sellised, mis vähendavad kulusid ja kasutustasusid. Samas aga ei näe see säte kuidagi ette seda, et need meetmed peaksid olema eraldiseisvad (vt eespool viidatud kohtuotsus komisjon vs. Saksamaa, punkt 107).
- 84 Komisjoni seisukohaga nõustumine viiks möönmiseni, et liikmesriik on kohustatud ergutama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat kandma kasutustasude vähendamisega raudteevõrgu kasutajatele üle ühe osa tõhususe kasvust tekkinud ülejäägi, samas kui tal ei oleks võimalust saada tagasi kõiki infrastruktuuri käigushoidmise kulusid. See tõlgendus kohustaks liikmesriiki selle ülekandmise vastusooritusena infrastruktuuri rahastama. Tuleb tõdeda, et selline tõlgendus oleks vastuolus direktiivi 2001/14 artikli 6 lõike 1 teise lõiguga, mis ütleb, et liikmesriik võib selle direktiivi artiklitega 7 ja 8 ette nähtud kasutustasude kehtestamise raamistiku piires nõuda, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tasakaalustaks oma bilansi riikliku toetuseta (vt eespool viidatud kohtuotsus komisjon vs. Saksamaa, punkt 108).
- 85 Seega tuleb järeldada, et kohustus õhutada ergutusmeetmetega raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat vähendama infrastruktuuri käigushoidmise kulusid ja kasutustasude taset on käesoleval juhul täidetud meetmetega, mille eesmärk on vähendada infrastruktuuri käigushoidmise kulusid, kuna nende meetmete mõjul vähenevad ka kasutustasud, nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktides 79–81.
- 86 Lisaks sellele tuleb tõdeda, et infrastruktuuri käiguhoidmise kulude vähendamisele ergutavad meetmed saavad kaasa tuua vaid kasutustasude taseme languse, sõltumata sellest, kas need on kindlaks määratud direktiivi 2001/14 artikli 7 lõike 3 või artikli 8 lõike 1 alusel.
- 87 Eespool esitatud kaalutlustest tuleneb, et komisjoni teise etteheite teine osa kulude vähendamisele ergutavate meetmete kohta tuleb tagasi lükata.

- 88 Kõikidest eelnevatest kaalutlustest tuleneb, et kuna Prantsuse Vabariik ei ole võtnud vajalikke meetmeid tagamaks, et üksus, kellele on usaldatud direktiivi 91/440/EMÜ II lisas loetletud olulisimate ülesannete täitmine, oleks sõltumatu ettevõtjast, kes osutab raudteeveoteenuseid vastavalt selle direktiivi artikli 6 lõikele 3 ja II lisale ning direktiivi 2001/14 artikli 14 lõikele 2, ning kuna ta ei ole ettenähtud tähtaja jooksul vastu võtnud kõiki vajalikke õigus- ja haldusnorme, et järgida direktiivi 2001/14 artiklit 11, siis on Prantsuse Vabariik rikkunud nendest sätetest tulenevaid kohustusi.
- 89 Jätta hagi ülejäänud osas rahuldamata.

Kohtukulud

- 90 Vastavalt kodukorra artikli 138 lõikele 3 jäävad kummagi poole kohtukulud tema enda kanda, kui osa nõudeid rahuldatakse ühe poole, osa teise poole kasuks. Kuna osa nõudeid rahuldati komisjoni ja osa Prantsuse Vabariigi kasuks, tuleb otsustada, et kumbki pool kannab ise oma kohtukulud.
- 91 Kodukorra artikli 140 lõike 1 alusel kannab Hispaania Kuningriik ise oma kohtukulud.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (esimene koda) otsustab:

- 1. Kuna Prantsuse Vabariik ei ole võtnud vajalikke meetmeid tagamaks, et üksus, kellele on usaldatud nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta, mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiviga 2001/12/EÜ, II lisas loetletud olulisimate ülesannete täitmine, oleks sõltumatu ettevõtjast, kes osutab raudteeveoteenuseid vastavalt selle direktiivi artikli 6 lõikele 3 ja II lisale ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudteefrastrukturi läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteefrastrukturi kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta, mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiiviga 2007/58/EÜ, artikli 14 lõikele 2, ning kuna ta ei ole ettenähtud tähtaja jooksul vastu võtnud kõiki vajalikke õigus- ja haldusnorme, et järgida direktiivi 2001/14 artiklit 11, siis on Prantsuse Vabariik rikkunud nendest sätetest tulenevaid kohustusi.**
- 2. Jätta hagi ülejäänud osas rahuldamata.**
- 3. Jätta Euroopa Komisjoni ja Prantsuse Vabariigi kohtukulud nende enda kanda.**
- 4. Jätta Hispaania Kuningriigi kohtukulud tema enda kanda.**

Allkirjad