



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2013. február 28. *

„Tagállami kötelezettségszegés — A közösségi vasutak fejlesztése — 2001/14/EK irányelv — A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztása — Díjszabás — Díjak — Üzemeltetési függetlenség”

A C-483/10. sz. ügyben,

az EUMSZ 258. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt a Bírósághoz 2010. október 6-án

az **Európai Bizottság** (képviselik: H. Støvlbæk és R. Vidal Puig, meghatalmazotti minőségben)
(kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek

a **Spanyol Királyság** (képviselik: S. Centeno Huerta és B. Plaza Cruz, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen,

támogatják:

a **Cseh Köztársaság** (képviselik: M. Smolek, T. Müller és J. Očková, meghatalmazotti minőségben),

a **Francia Köztársaság** (képviselik: G. de Bergues és M. Perrot, meghatalmazotti minőségben)

beavatkozók,

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: A. Tizzano tanácselnök, M. Berger, A. Borg Barthet (előadó), E. Levits és J.-J. Kasel, és M. Berger bírák,

főtanácsnok: N. Jääskinen,

hivatalvezető: C. Strömholm tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2012. május 23-i tárgyalásra,

a főtanácsnok indítványának a 2012. szeptember 6-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: spanyol.

Ítéletet

- 1 Keresetlevelében az Európai Bizottság annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy a Spanyol Királyság, mivel nem fogadta el mindazokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy megfeleljen a következőknek:
 - a 2007. október 23-i 2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 315., 44. o.) módosított, a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 29. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 404. o.; a továbbiakban: 2001/14 irányelv) 4. cikkének (1) bekezdése, 11. cikke, 13. cikkének (2) bekezdése, 14. cikkének (1) bekezdése, és 30. cikkének (1) bekezdése, valamint
 - a 2006. november 20-i 2006/103/EK tanácsi irányelvvel (HL L 363., 344. o.) módosított, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv (HL L 237., 25. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 341. o.; a továbbiakban: 91/440 irányelv) 10. cikkének (7) bekezdése,

nem teljesítette az e rendelkezésekből eredő kötelezettségeit.

Jogi háttér

Az uniós jog

- 2 A 91/440 irányelv II. szakaszában szereplő, a „Vasúttársaságok független igazgatása [helyesen: üzemeltetési függetlensége]” címet viselő 4. cikke értelmében:

„(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az irányítás, az igazgatás, az adminisztráció, valamint az igazgatási, gazdasági és számviteli ügyekre kiterjedő belső ellenőrzés terén [helyesen: az irányítás, az igazgatás, valamint az igazgatási, gazdasági és számviteli ügyekre kiterjedő belső ellenőrzés terén] a vasúttársaságok független státusszal, és ennek megfelelően elsősorban az államétól elkülönített vagyonnal, költségvetéssel és könyveléssel rendelkezzenek.

Az infrastruktúra-üzemeltető [helyesen: pályahálózat-működtető] a tagállamok által kialakított keretek és egyes díjszabási és felosztási szabályok betartása mellett felelős saját üzemeltetéséért, adminisztrációjáért [helyesen: irányításáért, igazgatásáért] és belső ellenőrzéséért.”

- 3 A 2001/14 irányelv (11)–(13), és (34) preambulumbekzdésének szövege a következő:

„(11) A díjszabási és kapacitáselosztási rendszereknek minden vállalkozás számára lehetővé kell tenniük az egyenlő és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést, és törekedniük kell arra, hogy a lehető legnagyobb mértékben, tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon teljesítsék minden felhasználó és közlekedéstípus igényeit.

(12) A tagállamok által meghatározott kereteken belül a díjszabási és kapacitáselosztási rendszereknek arra kell ösztönözniük a vasúti pályahálózat-működtetőket, hogy optimalizálják infrastruktúrájuk használatát.

(13) A kapacitáselosztási rendszereknek egyértelmű és ellentmondásmentes visszajelzéseket kell adniuk, amelyek lehetővé teszik a vasúttársaságok számára, hogy racionális döntéseket hozzanak.

[...]

(34) A vasúti hálózatba való beruházás kívánatos, és az infrastruktúra-díjszabási rendszereknek ösztönzőket kell biztosítaniuk a pályahálózat-működtetők számára, hogy azok megfelelő befektetéseket végezzenek ott, ahol az számukra gazdaságilag előnyös.”

- 4 A 2001/14 irányelv „A díjak kialakítása, megállapítása és beszedése” címet viselő 4. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A tagállamok a 91/440/EGK irányelv 4. cikkében rögzített független igazgatás [helyesen: üzemeltetési függetlenség] tiszteletben tartásával létrehozhatnak egy díjszabási rendszert.

Az igazgatás függetlensége [helyesen: üzemeltetési függetlenség] fent említett feltételének figyelembevételével a tagállamok megállapítják az egyes díjszabási szabályokat is, vagy átruházzák ezt a jogkört a pályahálózat-működtetőre. Az infrastruktúra használatáért fizetendő díj megállapítása és a díj beszedése a pályahálózat-működtető feladata.”

- 5 A 2001/14 irányelv „Teljesítményösztönző rendszer” címet viselő 11. cikkének (1) bekezdése a következőt írja elő:

„Az infrastruktúra-díjszabási rendszerek a teljesítményösztönző rendszer segítségével a vasúti hálózat zavarainak minimalizálására és a vasúthálózat teljesítményének javítására ösztönzik a vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőket. Ebbe beletartozhatnak a hálózat üzemelését zavaró cselekedetekért kiszabott büntetések, a zavarok által sújtott társaságok számára fizetett kártérítések, valamint a terv feletti teljesítményért járó jutalmak.”

- 6 Az említett irányelv „Kapacitásjogok” címet viselő 13. cikkének (2) bekezdése a következőket mondja ki:

„Az adott infrastruktúra-kapacitás használati joga menetvonal formájában legfeljebb egy szolgálati menetrend érvényességi időszakára adható a kérelmezőknek.

A pályahálózat-működtető és a kérelmező a 17. cikknek megfelelően, a szolgálati menetrend érvényességi időszakánál hosszabb időtartamra szóló keretmegállapodást köthet az adott vasúti infrastruktúra használatára.”

- 7 Ugyanezen irányelv „Kapacitáselosztás” címet viselő 14. cikke (1) bekezdésének szövege a következő:

„A tagállamok a 91/440/EGK irányelv 4. cikkében rögzített független igazgatás [helyesen: üzemeltetési függetlenség] tiszteletben tartásával kidolgozzák [helyesen: kidolgozhatják] az infrastruktúra-kapacitás elosztásának kereteit. Sajátos kapacitáselosztási szabályokat kell felállítani. A kapacitást a pályahálózat-működtető osztja el. A pályahálózat-működtető különösen ügyel arra, hogy az infrastruktúra-kapacitás elosztása tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon, a közösségi jog tiszteletben tartásával történjen.”

A spanyol jog

- 8 A vasúti ágazatról szóló, 2003. november 17-i 39/2003 törvény (Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, a BOE 2003. november 18-i 276. száma, 40532. o., a továbbiakban: LSF) 21. cikke felsorolja a vasúti pályahálózat-működtető hatásköreit és feladatait, amelyek között szerepel a vasúti infrastruktúra-használati díjak beszedése.

- 9 Az LSF 73. cikkének (5) bekezdése értelmében a vasúti díjak összegének – a vasúthálózat közérdeknek megfelelő hatékony kihasználásával összhangban történő – meghatározása céljából figyelembe vehetők az infrastruktúra túlterheltségének mértékét, az új vasúti szállítási szolgáltatások fejlesztését, valamint az alacsony kihasználtságú vonalak használata ösztönzésének szükségességét tükröző megfontolások, mindenképpen biztosítva a vasúttársaságok közötti optimális versenyt.
- 10 Az LSF 76. cikkének (1) és (2) bekezdése a következőképpen rendelkezik:
- „(1) A vasúti infrastruktúra használatáért fizetendő díj kezelése a vasúti infrastruktúra működtetőjének feladata, aki az állomások és más vasúti létesítmények használatáért fizetendő díjat illetően megkövetelheti a díj megfelelő felszámításához szükséges bármely dokumentum benyújtását.
- (2) A különféle díjtípusok felszámítására egyénileg vagy együttesen is sor kerülhet a felszámítási modelleket megállapító és az előírható összegek tényleges beszedésének lehetővé tételére szolgáló határidőket és eszközöket meghatározó miniszteri rendeletben előírt feltételek mellett.”
- 11 Az LSF 77. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy a közhasznú vasúthálózathoz tartozó vasútvonalak használati díjának, valamint az állomások és más vasúti létesítmények üzemeltetési díjának összegét miniszteri rendelet állapítja meg.
- 12 Az LSF 81. cikke (1) bekezdésének j) pontja többek között előírja, hogy a vasúti infrastruktúra-használati díjak összegének meghatározása, valamint – adott esetben – annak módosítása az infrastruktúráért és közlekedésért felelős minisztérium hatáskörébe tartozik.
- 13 Az LSF 88. és 89. cikke a vasúti társaságoknak a hálózatműködés zavaraival kapcsolatban álló bizonyos magatartásait különösen súlyos, illetve súlyos szabálysértéseknek tekinti, amelyek szankciók alkalmazását vonhatják maguk után.
- 14 A vasúti pályahálózat-működtető közvállalkozás alapokmányának jóváhagyásáról szóló, 2004. december 30-i 2395/2004 királyi rendelet (a BOE 2004. december 31-i 315. száma, 42785. o.) melléklete tartalmazza e közvállalkozás (a továbbiakban: ADIF) alapokmányának szövegét, amelynek 1. cikke pontosítja, hogy ezen utóbbi az állam szervezetéről és az általános államigazgatás működéséről szóló, 1997. április 14-i 6. törvény 43. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti közvállalkozások csoportjához hasonló közjogi szervezet. Az ADIF jogilag az infrastruktúráért és közlekedésért felelős minisztérium alá tartozik, és ugyanezen 43. cikk (2) bekezdése értelmében ez utóbbi felelős e vállalkozás tevékenységének stratégiai irányításáért, értékeléséért és ellenőrzéséért.
- 15 Az ADIF alapokmánya 3. cikkének (1) bekezdése felsorolja e szerv hatásköreit és feladatait, amelyek között szerepel a vasúti infrastruktúra-használati díjak beszedése.
- 16 A RENFE-Operadora közvállalkozás alapokmányának jóváhagyásáról szóló, 2004. december 30-i 2396/2004 királyi rendelet (a BOE 2004. december 31-i 315. száma, 42797. o.) úgy rendelkezik, hogy a RENFE-Operadora közvállalkozás, amely jogilag az infrastruktúráért és közlekedésért felelős minisztérium alá tartozik, amely utóbbi felelős tevékenységének stratégiai irányításáért, értékeléséért és ellenőrzéséért.
- 17 A 2005. április 8-i FOM/898/2005 miniszteri rendelet (a BOE 2005. április 9-i 85. száma, 12331. o.) meghatározza egyrészt a közhasznú vasúthálózathoz tartozó vasútvonalak, másrészt pedig az állomások és más vasúti létesítmények használatáért fizetendő díjak összegét.

- 18 A hálózat és a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására irányuló eljárás megállapításáról szóló, 2005. április 7-i FOM/897/2005 miniszteri rendelet (a BOE 2005. április 9-i 85. száma, 12324. o.; a továbbiakban: 897/2005 miniszteri rendelet) 11. cikke a következőket írja elő:

„A vasúti pályahálózat-működtető a következőképpen osztja el az igényelt infrastruktúra-kapacitást:

[...]

- b) ha egyszerre nyújtanak be igényt ugyanazon menetrendi menetvonalra, vagy ha a hálózatot túlterheltnak nyilvánították, az alábbi prioritásokat kell csökkenő sorrendben figyelembe venni az elosztás során:

1. adott esetben az infrastruktúráért és közlekedésért felelős miniszter által az egyes vonalakra vonatkozóan a különböző jellegű szolgáltatások tekintetében megállapított prioritások, különösen figyelembe véve az árufuvarozást.

[...]

4. azon menetrendi menetvonalak korábbi szolgálati menetrendek szerinti elosztása és a kérelmező általi tényleges használata, amelyek használatát kérte.

[...]”

A pert megelőző eljárás és a Bíróság előtti eljárás

- 19 2007. június 15-én a Bizottság kérdőívet adott át a spanyol hatóságoknak többek között a 91/440 irányelv és a 2001/14 irányelv alkalmazására vonatkozóan.
- 20 Az említett hatóságokkal való levélváltást követően a Bizottság 2008. június 27-én felszólítást küldött a Spanyol Királyságnak, amelyben kifejtette kétségeit a vasútra vonatkozó spanyol szabályozás bizonyos területeinek az ezen irányelvekkel való összeegyeztethetőségét illetően.
- 21 Az említett tagállam 2008. október 16-i levelével előterjesztette válaszát a felszólító levélre. 2009. február 5-i és július 13-i leveleiben pedig további információkat közölt a Bizottsággal.
- 22 A Bizottság 2009. október 9-i levelével indokolással ellátott véleményt küldött a Spanyol Királyságnak, amelyben arra hivatkozott, hogy a vasútra vonatkozó spanyol szabályozás nem felel meg a 91/440 és a 2001/14 irányelvnek, és felhívta a Spanyol Királyságot arra, hogy tegye meg a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy az indokolással ellátott véleménynek az annak kézhezvételétől számított két hónapos határidőn belül eleget tegyen. E tagállam 2009. december 16-i levelével válaszolt erre az indokolással ellátott véleményre.
- 23 A Bizottság – mivel nem találta kielégítőnek a Spanyol Királyságnak az indokolással ellátott véleményre adott válaszát – úgy határozott, hogy benyújtja az öt kifogásra alapított jelen keresetet.
- 24 A Bíróság elnöke 2011. február 16-i végzésével, illetve 2011. szeptember 8-i végzésével megengedte a Cseh Köztársaság, illetve a Francia Köztársaság beavatkozását a Spanyol Királyság kérelmeinek támogatása végett.

- 25 A Bíróság Hivatalához 2012. március 26-án benyújtott iratában a Bizottság bejelentette, hogy miután a Spanyol Királyság elfogadta a fenntartható gazdaságról szóló, 2011. március 4-i 2/2011 törvényt (Ley 2/2011 de Economía Sostenible, a BOE 2011. március 5-i 55. száma, 25033. o.), eláll a 2001/14 irányelv 30. cikke (1) bekezdésének megsértésére alapított harmadik, illetve a 91/440 irányelv 10. cikke (7) bekezdésének megsértésére alapított negyedik kereseti kifogásától.

A keresetről

Az első, a 2001/14 irányelv 4. cikke (1) bekezdésének megsértésére alapított kifogásról

A felek érvei

- 26 A Bizottság azt állítja, hogy a spanyol szabályozás nem felel meg a 2001/14 irányelv 4. cikke (1) bekezdésének, mivel a díjak összegét teljes egészében miniszteri rendelet határozza meg, ennek pedig az a következménye, hogy a pályahálózat-működtetőre, azaz az ADIF-ra bízott egyetlen feladat a díjak beszedése. Ez utóbbi ugyanis – a minisztériumi szerv által előzetesen és kimerítő jelleggel meghatározott képlet alkalmazásával – mindössze kiszámítja a díjak összegét az egyes konkrét esetekben. E szerv tehát semmilyen mérlegelési mozgástérrel nem rendelkezik a díj összegének az egyes konkrét esetekben történő módosítására.
- 27 A Bizottság szerint a spanyol szabályozás nem tartja tiszteletben a pályahálózat-működtető üzemeltetési önállóságára vonatkozó követelményt sem, mivel – azáltal, hogy kizárólag a minisztériumi szervre bízta a díjak összegének meghatározását – alapvető üzemeltetési eszköztől fosztja meg az említett pályahálózat-működtetőt.
- 28 A 2001/14 irányelv 4. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében szereplő „megállapítás” kifejezésnek a Spanyol Királyság által javasolt értelmezése a Bizottság szerint túlságosan megszorító, mind e kifejezés szokásos értelme, mind pedig az ugyanezen bekezdés első albekezdésében kimondott azon követelmény tekintetében, amely szerint a pályahálózat-működtető üzemeltetési önállóságát tiszteletben kell tartani. Ez a 4. cikk anélkül írja elő, hogy az infrastruktúra használatáért fizetendő díj megállapítása a pályahálózat-működtető feladata, hogy a legcsekélyebb mértékben is különbséget tenne a díjak megállapításának az e tagállam által hivatkozott különféle típusai között.
- 29 A Bizottság ezen túlmenően úgy véli, hogy a 2001/14 irányelv 4. cikke (1) bekezdésének az e tagállam által hivatkozott értelmezése nem összeegyeztethető ennek az irányelvnek azon többi rendelkezésével, amelyek kötelező jelleggel feltételezik, hogy a pályahálózat-működtető feladatai nem korlátozódnak a díjak felszámítására és beszedésére.
- 30 A Spanyol Királyság azt állítja, hogy a díjakat adók módjára állapították meg. A nemzeti szabályozás szerint ezek tehát adók, amelyek esetén a fizetési kötelezettséget az állami vasúthálózat magánhasználata alapozza meg. Így e díjak alapvető elemeit is jogszabályi úton kell szabályozni, a díjak konkrét összegét pedig általános jellegű igazgatási normával, azaz legalább miniszteri rendelettel kell meghatározni.
- 31 Az említett tagállam rámutat arra, hogy az ADIF közvállalkozás, amelynek a nemzeti jogszabályok értelmében mindenképpen valamelyik minisztérium alá kell tartoznia, és következésképpen nem jogosult jogi rendelkezéseket elfogadni, mivel e hatáskör ahhoz a minisztériumhoz tartozik, amely alá az ADIF tartozik. Az LSF 76. cikke az ADIF-ra ruházta az említett díjak kezelését, ami az egyes konkrét esetekben fizetendő díjak ellenőrzésével, felszámításával és meghatározásával kapcsolatos bizonyos feladatokra, valamint azok beszedésére terjed ki. Az ADIF továbbá javasolhatja az infrastruktúráért és közlekedésért felelős minisztériumnak, hogy valamely vasútvonal vagy vasútállomás újrabesorolásakor hozzanak létre más típusú díjakat.

- 32 A Spanyol Királyság úgy véli, hogy a 2001/14 irányelv 4. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében szereplő „megállapítás” kifejezés nem feltétlenül követeli meg a díjak összegének meghatározását. Véleménye szerint úgy értendő, hogy e rendelkezés kizárólag az infrastruktúra egyes konkrét esetekben történő használata címén fizetendő konkrét díj meghatározására, valamint annak beszedésére utal.
- 33 Következésképpen a spanyol szabályozás különbséget tesz egyfelől a díjak általános módon, e díjaknak megfelelő díjszabási szabályok és rendszer kialakítása révén történő megállapítása, és az infrastruktúra-díjszabási rendszerek megállapítása – amelyek az infrastruktúráért és közlekedésért felelős miniszter feladatai –, másfelől a konkrét díj egyes konkrét esetekben történő meghatározása között, amely az ADIF feladata.
- 34 E különbségtétel alapján az említett tagállam úgy véli, hogy a 2001/14 irányelv 4. cikke (1) bekezdésének általa történő értelmezése összeegyeztethető az ezen irányelv többi rendelkezésével.
- 35 A Spanyol Királyság azt is hangsúlyozza, hogy a Bizottság által javasolt értelmezés aligha összeegyeztethető a hatályos spanyol szabályozási kerettel, hacsak nem módosítják gyökeresen a nemzeti közigazgatási és adószabályozást.
- 36 A cseh kormány megjegyzi, hogy a díjszabás kereteinek meghatározásakor a tagállamoknak a „vasúttársaságok független státuszát” kell biztosítaniuk, és nem a vasúti infrastruktúráért felelős szerv független státuszát. Ebből azt a következtetést vonja le, hogy – a 2001/14 irányelv követelményeire tekintettel – megengedett eszköz az érintett tagállamnak a különleges díjszabások megállapításán keresztül történő beavatkozása.

A Bíróság álláspontja

- 37 Első kifogásával a Bizottság azt állítja, hogy a spanyol szabályozás nem felel meg a 2001/14 irányelv 4. cikke (1) bekezdésének, mivel egyrészt az infrastruktúráért és közlekedésért felelős minisztériumra ruhazza a díjak összegének miniszteri rendelet útján történő megállapítását, ily módon pedig a pályahálózat-működtető ADIF feladatát csupán a díjak beszedése képezi, továbbá mivel másrészt az nem összeegyeztethető a pályahálózat-működtető üzemeltetési önállóságának követelményével.
- 38 E tekintetben a Bizottság és a Spanyol Királyság azt a kérdést illetően nem ért egyet, hogy miként kell értelmezni a 2001/14 irányelv 4. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében szereplő „díj megállapítása” kifejezésnek. E tagállam szerint e kifejezés alatt kizárólag az infrastruktúra egyes konkrét esetekben történő használata címén fizetendő konkrét díj meghatározását, és nem e díjak összegének – a díjszabás tagállamok által megállapított rendszere alapján történő – megállapítását kell érteni. Spanyolországban ugyanis az ilyen díjak adójellegűek, megállapításuk pedig az állam kizárólagos feladata.
- 39 A 2001/14 irányelv 4. cikkének (1) bekezdése értelmében a tagállamok kötelesek díjszabási rendszert létrehozni, és a pályahálózat-működtető üzemeltetési függetlenségének tiszteletben tartása mellett különös díjszabási szabályokat is megállapíthatnak. E rendelkezés értelmében ezen utóbbi feladata egyrészt az infrastruktúra használatáért fizetendő díj megállapítása, másrészt pedig annak beszedése.
- 40 Mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy a 2001/14 irányelv említett 4. cikke (1) bekezdésének második albekezdése kizárólag a „díj megállapítását” említi, minden további pontosítás és anélkül, hogy különbséget tenne a díjmegállapítás különféle típusai, illetve mértékei között, ellentétben azzal, amit a releváns spanyol jogszabály előír.

- 41 Ezután meg kell állapítani, hogy ugyanez a 4. cikk a díjszabási rendszerek tekintetében megosztja a hatásköröket a tagállamok és a pályahálózat-működtető között. A tagállamok feladata ugyanis a díjszabási rendszer megállapítása, míg a pályahálózat-működtetőé a díj megállapítása és annak beszedése.
- 42 A hatáskörök ilyenét megosztásának tiszteletben tartása céljából, továbbá amint arra a főtanácsnok indítványának 45. pontjában rámutatott, a „megállapítás” kifejezést az LSF 76. cikkének (1) bekezdésében említett „felszámításnál” tágabban kell értelmezni. Mivel ugyanis – amint azt a Bizottság jelzi – a felszámítás a díjbeszedési eljárásnak mindössze egy szakasza, úgy kell tekinteni, hogy arra a 2001/14 irányelv 4. cikke (1) bekezdése második albekezdésének második mondatában szereplő „beszedés” kifejezés vonatkozik.
- 43 Végül pedig ezt az értelmezést megerősítik az említett irányelv célkitűzései, továbbá az a szabályozási környezet is, amelybe az irányelv 4. cikkének (1) bekezdése illeszkedik.
- 44 Elsősorban ugyanis, a 2001/14 irányelvvvel létrehozott díjszabási rendszer révén elérni kívánt egyik célkitűzés a pályahálózat-működtető üzemeltetési függetlenségének biztosítása. Más szóval: a pályahálózat-működtetőnek a díjszabási rendszert üzemeltetési eszközként kell használnia, amint arra a főtanácsnok indítványának 50. pontjában rámutatott. Ily módon ezen irányelv (12) preambulumbekkezdéséből kitűnik, hogy a tagállamok által meghatározott kereteken belül a díjszabási és a kapacitáselosztás rendszereknek arra kell ösztönözniük a vasútpályahálózat-működtetőket, hogy optimalizálják infrastruktúrájuk használatát. Márpedig a pályahálózat-működtetők a díjszabási rendszer révén nem tudnák megvalósítani ennek optimalizálását, ha szerepüknek a díjak összegének egyes konkrét esetekben való és miniszteri rendeletben előzetesen megállapított képlet alapján történő kiszámítására kellene korlátozódnia. Az említett pályahálózat-működtetőknek tehát bizonyos mozgástérrel kell rendelkezniük a díjak összegének megállapításakor.
- 45 Ugyanígy az említett irányelv (34) preambulumbekkezdése kimondja, hogy a vasúti hálózatba való beruházás kívánatos, és hogy a díjszabási rendszereknek ösztönzőket kell biztosítaniuk a pályahálózat-működtetők számára, hogy azok megfelelő befektetéseket végezzenek ott, ahol az számukra gazdaságilag előnyös. A pályahálózat-működtetők nem ösztönözhetők az infrastruktúrába való beruházásra, ha a díjszabási rendszerrel összefüggésben nem rendelkeznek bizonyos mozgástérrel.
- 46 Másodsorban a 2001/14 irányelv más rendelkezései az annak 4. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében szereplő „díj megállapítása” kifejezésnek a Spanyol Királyság által javasoltnál tágabb értelmezését erősítik meg. Ezen irányelv 6. cikkének (2) bekezdése értelmében ugyanis a pályahálózat-működtetők számára ösztönzőket biztosítanak az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjaknak a csökkentése céljából. Ugyanezen irányelv 8. cikkének (2) bekezdése akként rendelkezik, hogy egyes beruházási projektek esetében a pályahálózat-működtető a projekt hosszú távú költségei alapján magasabb díjakat állapíthat meg, illetve alkalmazhat továbbra is. Az említett irányelv 9. cikke lehetővé teszi a pályahálózat-működtetőknek, hogy az üzemeltetők számára felszámított díjak esetében díjcsökkentési rendszereket vezessenek be.
- 47 Ugyanígy, a 2001/14 irányelv 30. cikkének (2) és (3) bekezdéséből kitűnik, hogy a díjszabási rendszert, illetve az infrastruktúra-használati díjak mértékét vagy struktúráját illetően a pályahálózat-működtető által elfogadott döntésekkel szemben jogorvoslati kérelemmel lehet fordulni a szabályozó szervezethez. Márpedig az ilyen döntések felülvizsgálatának maga a megléte vesztené értelmét, ha a pályahálózat-működtető szerepe – a Spanyol Királyság által javasoltaknak megfelelően – a konkrét díjnak a miniszteri rendeletben előzetesen meghatározott képlet alapján történő megállapítására korlátozódná.

- 48 Ezen túlmenően a releváns spanyol szabályozás értelmében az infrastruktúráért és közlekedésért felelős minisztérium feladata, hogy szabályozó szervezetként eljárjon. Márpedig igaz ugyan, hogy a 2001/14 irányelv 30. cikkének (1) bekezdése megengedi a közlekedésügyért felelős minisztérium szabályozó szervezetként való kijelölését, viszont ez a rendelkezés megköveteli, hogy független legyen a díjszabási szervezetektől. Ennélfogva nem tekinthető úgy, hogy ez a minisztérium az említett rendelkezésnek megfelelően látja el szabályozási feladatát, ha – szabályozási feladatával egyidejűleg – a díjak összegét is meghatározza.
- 49 A fenti megfontolásokból következik, hogy a pályahálózat-működtető üzemeltetési függetlenségére irányuló célkitűzés biztosítása céljából a pályahálózat-működtetőnek – a díjszabás tagállamok által meghatározott keretei között – a díjak összegének meghatározása tekintetében bizonyos mozgástérrel kell rendelkeznie oly módon, hogy lehetővé váljon számára annak üzemeltetési eszközként történő használata.
- 50 A jelen ügyben az ügy irataiból kitűnik, hogy az ADIF nem rendelkezik a hatásköreinek gyakorlásához szükséges üzemeltetési függetlenséggel, mivel hatáskörei a konkrét díj egyes konkrét esetekben – miniszteri rendelettel előzetesen megállapított képlet alapján – történő megállapítására korlátozódnak. Ennélfogva azt a következtetést kell levonni, hogy a spanyol jogszabály – e tekintetben – nem felel meg a 2001/14 irányelv 4. cikke (1) bekezdésének.
- 51 Ennek megállapítását nem kérdőjelezi meg azok a nehézségek, amelyekkel a Spanyol Királyság – állítása szerint – a nemzeti jogszabályoknak a 2001/14 irányelv 4. cikkének (1) bekezdésében szereplő követelményekhez történő igazítása során szembesült. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata értelmében ugyanis a valamely irányelvben előírt kötelezettségek és határidők nem teljesítésének igazolása végett a tagállam nem hivatkozhat kifogásként belső jogrendszerének rendelkezéseire, gyakorlatára vagy helyzeteire (lásd különösen a C-369/07. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 2009. július 7-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-5703. o.] 45. pontját és a C-295/09. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2010. február 25-én hozott ítélet 10. pontját).
- 52 A fenti megfontolásokra tekintettel a Bizottság által keresetének alátámasztására felhozott első kifogásnak helyt kell adni.

A második, a 2001/14 irányelv 11. cikkének megsértésére alapított kifogásról

A felek érvei

- 53 A Bizottság azt kifogásolja, hogy a spanyol jogszabály a 2001/14 irányelv teljesítményösztönző rendszer létrehozását előíró 11. cikkének végrehajtására alkalmas egyetlen intézkedést sem tartalmaz.
- 54 Az LSF vasúti szabályozás megsértésének egyes különösen súlyos, illetve súlyos eseteit meghatározó 88., illetve 89. cikke ugyanis nem képezi a „díjszabási rendszer” részét. Az e jogsértések miatt kiszabható bírságok a vasúttársaságok, és nem a pályahálózat-működtető szankcionálását teszik lehetővé.
- 55 A Bizottság úgy véli továbbá, hogy az LSF 73. cikkének (5) bekezdése önmagában nem elegendő a 2001/14 irányelv 11. cikkében szereplő teljesítményösztönző rendszer végrehajtásához, mivel az csak az ilyen rendszer bevezetésének lehetőségét írja elő. Márpedig e rendszer végrehajtása nem olyan előjog, amelynek gyakorlása a tagállamok mérlegelésére van bízva, hanem az a 2001/14 irányelv által előírt követelmény.
- 56 A Bizottság azt is megállapítja, hogy a vasúthálózatról szóló 2010. évi nyilatkozatnak a „Teljesítményösztönző intézkedések rendszere” címet viselő 6.2.5. pontjában az ADIF az ösztönző intézkedések rendszerének bevezetését pusztán lehetőséggnek, és nem a 2001/14 irányelv 11. cikkében előírt kötelezettségnek tekinti.

- 57 A Spanyol Királyság vitatja azt a kifogást, amely szerint nemzeti jogszabályai nem tartalmazzak a 2001/14 irányelv 11. cikkét átültető rendelkezéseket.
- 58 Az említett tagállam elsősorban azt állítja, hogy az LSF 73. cikkének (5) bekezdése a vasúti díjak összegének meghatározása céljából előírja az infrastruktúra túlterheltségének mértékét, az új vasúti szállítási szolgáltatások fejlesztését, valamint az alacsony kihasználtságú vonalak használata ösztönzésének szükségességét tükröző megfontolások figyelembevételének lehetőségét, mindenképpen biztosítva a vasúttársaságok közötti optimális versenyt.
- 59 Az LSF 88. és 89. cikke másodsorban a hálózat zavaraira kapcsolatos bizonyos cselekményeket közigazgatási szabálysértésnek minősít, és ezek elkövetését bírság kiszabásával szankcionálja.
- 60 A Spanyol Királyság harmadsorban azzal érvel, hogy – a vasúthálózatról szóló 2010. évi nyilatkozat 6.2.5. pontjának megfelelően – az ADIF a kiosztott infrastruktúra-kapacitással összefüggésben a kritériumok tiszteletben tartását nagymértékben biztosító vasúttársaságok hűségét kívánja megjutalmazni. Az említett pont többek között annak jelzésével folytatja, hogy a 2001/14 irányelv 11. cikke a vasúti hálózat zavarainak minimalizálása, ekként pedig teljesítményének javítása – teljesítményösztönző rendszer segítségével történő – „ösztönzésének lehetősége” is előírja.
- 61 Az említett tagállam negyedsorban azt állítja, hogy minden vasúttársaságnak, amely menetrendi menetvonalat igényel és kap, annak odaítélése időpontjában foglalási díjat kell fizetnie, e menetvonal tényleges használata előtt. E díj megfizetése kötelezettségvállalást jelent a vasúttársaság részéről arra, hogy megfelel az általa igényelt hálózathasználatnak, ennek hiányában elveszíti a megelőlegezett díjat.
- 62 A Francia Köztársaság a tárgyaláson azzal érvelt, hogy a 2001/14 irányelv 11. cikkét akként kell értelmezni, hogy az célt határoz meg, és kötelezettségként írja elő a tagállamok számára az e cél eléréséhez szükséges eszközök bevezetését. A Spanyol Királysághoz hasonlóan úgy véli, hogy ez az irányelv nem követeli meg, hogy az elfogadott intézkedések önálló teljesítményösztönző rendszerbe illeszkedjenek.

A Bíróság álláspontja

- 63 A 2001/14 irányelv 11. cikkének (1) bekezdése értelmében az infrastruktúra-díjszabási rendszerek teljesítményösztönző rendszer segítségével ösztönzik a vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőt a vasúti hálózat zavarainak minimalizálására és a vasúthálózat teljesítményének javítására. Ugyanezen rendelkezés szerint ez a rendszer büntetéseket, kártérítéseket és jutalmakat is magában foglalhat.
- 64 Ebből egyrészt az következik, hogy a tagállamoknak infrastruktúra-díjszabási rendszereikbe olyan teljesítményösztönző rendszert kell beépíteniük, amelynek célja, hogy mind a vasúttársaságokat, mind pedig a pályahálózat-működtetőt a hálózat teljesítményének javítására ösztönözze. Másrészt – a tagállamok által végrehajtható ösztönző intézkedések típusát illetően – a tagállamok továbbra is szabadon választják meg az említett rendszer részét képező konkrét intézkedéseket, mindaddig, amíg azok „teljesítményösztönző rendszernek” tekinthető, koherens és átlátható egységet alkotnak, ahogyan arra a főtanácsnok indítványának 69. és 70. pontjában rámutatott.
- 65 A Bizottság által felhozott második kifogás megalapozottságának vizsgálata céljából tehát azt kell ellenőrizni, hogy megfelelnek-e a 2001/14 irányelv 11. cikke követelményeinek azok az intézkedések, amelyeket a spanyol szabályozás e tekintetben tartalmaz.
- 66 A hálózati teljesítmény javításával és a hálózatfejlesztéssel kapcsolatos megfontolások díjak összegének megállapításakor való figyelembevételének az LSF 73. cikkének (5) bekezdésében előírt lehetőségét illetően meg kell állapítani, hogy ez a rendelkezés ugyan a díjszabási rendszer részét képezi, valamely teljesítményösztönző rendszer bevezetésének pusztán lehetősége azonban nem lehet elegendő a 2001/14

irányelv 11. cikkének végrehajtásához. Amint ugyanis azt a Bíróság a jelen ítélet 64. pontjában megállapította, ez utóbbi cikk azt követeli meg, hogy a tagállamok a díjszabási rendszer keretében ténylegesen bevezessenek egy teljesítményosztó rendszert. Ehhez hasonlóan – ugyanezen okból kifolyólag – a Spanyol Királyság által a vasúthálózatról szóló 2010. évi nyilatkozatra alapított érvet is el kell utasítani.

- 67 Az LSF 88. és 89. cikkében előírt szankciókat illetően meg kell állapítani, hogy azok nem képezik a díjszabási rendszer részét, mivel azok az LSF „Szankció- és vizsgálati rendszer” címet viselő VII. címében szerepelnek. Ezen túlmenően e szankciók kizárólag a vasúttársaságok, és nem a pályahálózat-működtető által elkövetett, a hálózat zavaraihoz kapcsolatos bizonyos szabálysértéseket akadályozzák meg.
- 68 Végül pedig a spanyol szabályozásban előírt foglalási díjat illetően meg kell állapítani, hogy a pályahálózat-működtetőnek a 2001/14 irányelv 12. cikkében előírt azon lehetősége, hogy a kért, de fel nem használt vasúti kapacitások címén ilyen díjat szedjen, korlátozottabb céllal bír a hálózat zavarainak mérséklésére és teljesítményének javítására való ösztönzésnek, azaz a kapacitások hatékony felhasználásának céljánál.
- 69 A fenti megfontolásokból az következik, hogy a Bizottság által keresetének alátámasztására felhozott második kifogásnak helyt kell adni.

Az ötödik, a 2001/14 irányelv 13. cikke (2) bekezdésének és 14. cikke (1) bekezdésének megsértésére alapított kifogásról

A felek érvei

- 70 A Bizottság arra hivatkozik, hogy a 897/2005 miniszteri rendelet 11. cikke b) pontjának 1. alpontjában szereplő első infrastruktúrapotenciális-elosztási prioritás (a továbbiakban: első elosztási prioritás) ellentétes a 2001/14 irányelv 14. cikkének (1) bekezdésével, mivel mérlegelési mozgásteret biztosít az infrastruktúráért és közlekedésért felelős miniszternek, míg a 14. cikk azt írja elő, hogy különös kapacitáelosztási szabályokat kell megállapítani.
- 71 A Bizottság azt állítja továbbá, hogy az említett miniszteri rendelet 11. cikke b) pontjának 4. alpontjában szereplő negyedik infrastruktúrapotenciális-elosztási prioritás (a továbbiakban: negyedik elosztási prioritás) ellentétes egyrészt a 2001/14 irányelv 13. cikkének (2) bekezdésével, mivel a gyakorlatban azt eredményezheti, hogy valamely vasúttársaság határozatlan időtartamú menetvonal-használati jogban részesül, megfosztva ekként hatékony érvényesülésétől az ezen utóbbi rendelkezésben kimondott tilalmat, amely szerint a menetvonalak nem adhatók ki a szolgálati menetrend egyetlen időszakát meghaladó időtartamra.
- 72 A Bizottság úgy véli, hogy a negyedik elosztási prioritás – másrésztől – nem tartja tiszteletben a 2001/14 irányelv 14. cikkének (1) bekezdését, mivel a gyakorlatban az új belépők – általában a Spanyol Királyságtól eltérő tagállamokban letelepedett vállalkozások – számára megakadályozhatja a kedvezőbb menetvonalakhoz való hozzáférést, és fenntarthatja a jelenlegi használók – általában a spanyol vállalkozások – kedvezményeit, ami hátrányos megkülönböztetésnek minősül.
- 73 A Spanyol Királyság vitatja, hogy az első elosztási prioritás ellentétes a 2001/14 irányelv 14. cikkének (1) bekezdésével. Az ott kimondott elosztási kritérium ugyanis különleges vagy kivételes körülmények esetén nyitva hagyja azt a lehetőséget, hogy az árufuvarozástól eltérő jellegű más szolgáltatások számára biztosítsanak elsőbbséget a vasúthálózat túlterheltségének elkerülése érdekében. Pontosítja, hogy a 897/2005 miniszteri rendelet hatálybalépése óta az infrastruktúráért és közlekedésért felelős minisztérium soha nem élt ezzel a lehetőséggel, ami bizonyítja az ezen a területen meglévő mérlegelési jogkör bármiféle gyakorlásának hiányát.

- 74 Az említett tagállam azt is vitatja, hogy a negyedik elosztási prioritás ellentétes a 2001/14 irányelv 13. cikkének (2) bekezdésével és 14. cikkének (1) bekezdésével.
- 75 Az említett miniszteri rendelet 11. cikke b) pontjának 4. alpontjában szereplő kritérium ugyanis mindössze a kapacitás elosztását akkor lehetővé tévő többi kritérium egyike, ha a kapacitások nem elegendők, vagy több kérelem vonatkozik ugyanarra a menetvonalra. A Spanyol Királyság szerint e kritérium ésszerű és igazságos megkülönböztetést jelent, mivel a vasúthálózat kihasználtságának optimalizálása céljából ésszerű figyelembe venni a gazdasági szereplők tényleges kapacitáshasználatának előzményeit.
- 76 Az említett tagállam a 2001/14 irányelv 22. cikkének (4) bekezdésére hivatkozik, amely szerint az infrastruktúra túlterheltsége esetén a prioritási kritériumok figyelembe veszik az adott szolgáltatás más, ennek eredményeképpen kizárt szolgáltatásokhoz viszonyított fontosságát a közösség számára.
- 77 Ugyanezen tagállam szerint a 2001/14 irányelv 13. cikkének (2) bekezdése nem tiltja meg abszolút jelleggel, hogy valamely vállalkozás határozatlan ideig használjon egy menetrendi menetvonalat. Ezen értelmezést megerősíti, hogy e rendelkezés második albekezdése előírja, hogy a szolgálati menetrend egyetlen érvényességi időszakánál hosszabb időtartamra szóló keretmegállapodást lehet kötni az adott vasúti infrastruktúra használatára.
- 78 A Bizottság válaszában az első elosztási prioritást illetően azzal érvel, hogy a 897/2005 miniszteri rendelet 11. cikke b) pontjának 1. alpontja semmilyen utalást nem tesz a Spanyol Királyság által említett kivételes vagy különleges körülmények fennállására. A Bizottság hozzáfűzi, hogy az első prioritás pusztán létezése önmagában bizonytalan joghelyzet forrását jelenti a gazdasági szereplők számára.
- 79 A negyedik elosztási prioritást illetően a Bizottság hangsúlyozza, hogy a 2001/14 irányelv 12. cikke kifejezetten előírja a pályahálózat-működtetők azon lehetőségét, hogy foglalási díjat szedjenek a vasúti rendszer kihasználása maximális jövedelmezőségének biztosítása céljából.
- 80 Az említett intézmény pontosítja, hogy a 2001/14 irányelv 22. cikke csak túlterhelt infrastruktúra esetén alkalmazható, míg a 897/2005 miniszteri rendelet 11. cikke b) pontjának 4. alpontja nemcsak ebben az esetben, hanem általános jelleggel is alkalmazható, ha egyszerre nyújtanak be kérelmet ugyanazon menetrend szerinti menetvonalra. Mindenesetre a fenti 22. cikk egyik rendelkezése sem teszi lehetővé a tagállamoknak a jelen kifogásban szereplőhöz hasonló elosztási kritérium elfogadását.
- 81 A Bizottság előadja, hogy a 2001/14 irányelv 13. cikkének (2) bekezdésében szereplő, keretmegállapodások megkötésére vonatkozó lehetőség az általános szabály alóli kivételnek minősül, amelynek alkalmazása a 2001/14 irányelv 17. cikkében előírt feltételektől függ.
- 82 Viszonzásában a Spanyol Királyság az első elosztási prioritást illetően azzal érvel, hogy a 2001/14 irányelv 14. cikkének (1) bekezdése ugyan nem tartalmazza kifejezetten azt a helyzetet, amikor kivételes körülmények teszik szükségessé az előzetesen megállapított prioritások módosítását, azonban nem is tiltja az ilyen helyzet figyelembevételét.
- 83 A negyedik elosztási prioritást illetően az említett tagállam úgy véli, hogy a hasonló menetvonalaknak a használati előzmények számításakor történő figyelembevételére jogbizonytalanságot jelentő tényezőnek minősül, amennyiben e menetvonalak hasonló jellege nincs meghatározva.

A Bíróság álláspontja

- 84 Elsősorban a Bizottság azzal kapcsolatos érvét illetően, hogy az első elosztási prioritás nem felel meg a 2001/14 irányelv 14. cikke (1) bekezdésének, emlékeztetni kell arra, hogy a 897/2005 miniszteri rendelet 11. cikke b) pontjának 1. alpontja előírja, hogy ha egyszerre nyújtanak be igényt ugyanazon menetrendi menetvonalra, vagy ha a hálózat túlterhelt, az infrastruktúráért és közlekedésért felelős miniszter az egyes vonalakra vonatkozóan a különböző jellegű szolgáltatások tekintetében elosztási prioritásokat állapíthat meg, különösen figyelembe véve az árufuvarozást.
- 85 A 2001/14 irányelv 14. cikkének (1) bekezdése kifejezetten előírja, hogy a tagállamoknak sajátos kapacitáselosztási szabályokat kell megállapítaniuk. E rendelkezés értelmében továbbá a tagállamok – a 91/440 irányelv 4. cikkében előírt üzemeltetési függetlenség tiszteletben tartásával – a kapacitáselosztás kereteit is kidolgozhatják.
- 86 Meg kell állapítani, hogy a 2001/14 irányelv (13) preambulumbekkezdése szerint a kapacitáselosztási rendszereknek egyértelmű és ellentmondásmentes visszajelzéseket kell adniuk, amelyek lehetővé teszik a vasúttársaságok számára, hogy racionális döntéseket hozzanak.
- 87 Ebből az következik, hogy a 2001/14 irányelv 14. cikkének (1) bekezdése szerinti sajátos kapacitáselosztási szabályok nem értelmezhetők akként, mint amelyek mérlegelési jogkört ruháznak az infrastruktúráért és közlekedésért felelős minisztériumra az infrastruktúra-kapacitások elosztása céljából, amint arra a főtanácsnok indítványának 91. pontjában rámutatott.
- 88 Ezt a megállapítást a 2001/14 irányelv 20. cikkének (2) bekezdése is megerősíti, amely akként rendelkezik, hogy kizárólag a pályahálózat-működtető adhat prioritást bizonyos szolgáltatásoknak, de csak az ezen irányelvnek a túlterhelt infrastruktúrára vonatkozó 22. cikkében, illetve a szakosított infrastruktúrára vonatkozó 24. cikkében szabályozott módon.
- 89 Következésképpen nem tekinthető úgy, hogy a 897/2005 miniszteri rendelet 11. cikke b) pontjának 1. alpontja tiszteletben tartja a 2001/14 irányelv 14. cikkének (1) bekezdésében előírt azon követelményt, amely szerint sajátos kapacitáselosztási szabályokat kell megállapítani.
- 90 Ezt a megállapítást nem kérdőjelezheti meg az első elosztási prioritás Spanyol Királyság általi értelmezése, amely szerint az különleges vagy kivételes körülmények esetén nyitva hagyja azon lehetőséget, hogy az árufuvarozástól eltérő jellegű más szolgáltatások számára biztosítsanak elsőbbséget. A 897/2005 miniszteri rendelet 11. cikke b) pontja 1. alpontjának szövege ugyanis egyáltalán nem tartalmaz hivatkozást „különleges vagy kivételes körülmények” fennállására, hiszen az e rendelkezésben említett egyetlen kritérium különösen az árufuvarozás figyelembevételére vonatkozik. Ehhez hasonlóan, az a körülmény, hogy az infrastruktúráért és közlekedésért felelős minisztérium ugyanezt a rendelkezést még soha nem alkalmazta, egyáltalán nem szünteti meg annak lehetőségét, hogy az említett rendelkezés alapján – adott esetben – további elosztási prioritásokat állapítson meg. Ezen első elosztási prioritás pusztán létezése önmagában bizonytalan joghelyzet forrását jelenti a gazdasági szereplők számára, amint arra a Bizottság rámutat, és nem tekinthető úgy, hogy tiszteletben tartja a 2001/14 irányelv 14. cikkének (1) bekezdésében előírt követelményt.
- 91 Másodsorban, egyrészt azt illetően, hogy a negyedik elosztási prioritás állítólagosan nem felel meg a 2001/14 irányelv 13. cikke (2) bekezdésének, emlékeztetni kell arra, hogy e rendelkezés első albekezdése értelmében az adott infrastruktúra-kapacitás használati joga menetvonal formájában legfeljebb egy szolgálati menetrend érvényességi időszakának felel meg. Ugyanezen rendelkezés második albekezdése előírja, hogy a vasúttársaság keretmegállapodás alapján és ezen irányelv 17. cikkének megfelelően a szolgálati menetrend érvényességi időszakánál hosszabb időtartamig használhatja az infrastruktúra-kapacitást.

- 92 Amint az különösen a 2001/14 irányelv (11) preambulumbekzdéséből kitűnik, az irányelv egyik célkitűzése a vasúttársaságok vasúthálózathoz való egyenlő és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáféréseinek biztosítása. E célkitűzés tükrében az infrastruktúra-kapacitásoknak a szolgálati menetrend érvényességi időszakát meghaladó időtartamra történő – az ezen irányelv 13. cikke (2) bekezdésének első albekezdésében előírt – használatának tilalma annak elkerülését célozza, hogy valamely vállalkozás határozatlan időtartamú menetvonal-használati jogban részesüljön. Mindazonáltal ugyanezen bekezdés második albekezdése kivételt enged meg e tilalom alól, amennyiben a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság – ugyanezen irányelv 17. cikkének megfelelően – keretmegállapodást kötött.
- 93 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a releváns spanyol jogszabály, azaz a 897/2005 miniszteri rendelet 11. cikke b) pontjának 4. alpontja arra az esetre, ha egyszerre nyújtanak be igényt ugyanazon menetrendi menetvonalra, vagy ha a hálózat túlterhelt, anélkül írja elő azon menetrendi menetvonalak korábbi szolgálati menetrendek szerinti elosztásának és a kérelmező általi tényleges használatának figyelembevételét, amelyek használatát kérte, hogy ennek figyelembevételét keretmegállapodás megkötésétől tenné függővé.
- 94 Másrészt, a Bizottságnak a negyedik elosztási prioritás állítólagosan hátrányosan megkülönböztető jellegével kapcsolatos érvét illetően emlékeztetni kell arra, hogy a 2001/14 irányelv 14. cikkének (1) bekezdése akként rendelkezik, hogy a pályahálózat-működtető különösen ügyel arra, hogy az infrastruktúra-kapacitás elosztása tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon, az uniós jog tiszteletben tartásával történjen.
- 95 E tekintetben meg kell állapítani – amint azt egyébként maga a Spanyol Királyság is elismeri –, hogy az infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozó kritériumként a tényleges hálózatkihasználtságra vonatkozó kritérium hátrányosan megkülönböztető, mivel az – ha egyszerre nyújtanak be igényt ugyanazon menetrendi menetvonalra, vagy ha a hálózat túlterhelt – a jelenlegi használók kedvezményeinek fenntartását, az új belépők esetében pedig a kedvezőbb menetvonalakhoz való hozzáférés megakadályozását eredményezi.
- 96 Az említett tagállam ezt a hátrányosan megkülönböztető jelleget az infrastruktúrák hatékonyabb felhasználásának biztosítására irányuló célkitűzés elérésével igazolja.
- 97 Mindazonáltal – még annak feltételezése esetén is, hogy egy ilyen célkitűzés igazolhatja a negyedik elosztási prioritás hátrányosan megkülönböztető jellegét – elegendő megállapítani azt, hogy e célkitűzés eléréséhez egyáltalán nem szükséges az, hogy a szóban forgó intézkedés megkülönböztetést alkalmazzon a hálózatműködtetők között, sem pedig az, hogy megakadályozza az új belépők hozzáférését.
- 98 A 2001/14 irányelv ugyanis különös rendelkezéseket tartalmaz az infrastruktúra-kapacitás hatékony kihasználásának – a vasúthálózathoz tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon való hozzáférés garantálása melletti – ösztönzésére vonatkozóan, amint arra a főtanácsnok indítványának 97. pontjában rámutatott. Ezen irányelv 27. cikkének (2) bekezdése például előírja azt a lehetőséget a pályahálózat-működtető számára, hogy meghatározza azokat a feltételeket, amelyek szerint az elosztási eljárás prioritásainak kidolgozásakor figyelembe veszi a menetvonalak korábbi kihasználtságát. Ehhez hasonlóan, ugyanezen irányelv 12. cikke akként rendelkezik, hogy a pályahálózat-működtetők – az infrastruktúra-kapacitások hatékony kihasználásának ösztönzése céljából – megfelelő díjat vehetnek ki az igényelt, de fel nem használt kapacitásért.
- 99 Ugyanígy a negyedik elosztási prioritás hátrányosan megkülönböztető jellegét nem igazolhatja az sem, hogy az állítólagosan megfelel a 2001/14 irányelv 22. cikke (4) bekezdésének, amely szerint túlterhelt infrastruktúra esetén a prioritási feltételek figyelembe veszik az adott szolgáltatás fontosságát a közösség számára más, ennek eredményeképpen kizárt szolgáltatásokhoz képest. E tekintetben ugyanis elegendő megállapítani azt, hogy ez a rendelkezés nem ír elő a negyedik elosztási prioritásban

szereplőhöz hasonló elosztási kritériumot, mivel – az említett rendelkezés második albekezdése értelmében – túlterhelt infrastruktúra esetén az infrastruktúra-kapacitás elosztásának „megkülönböztetéstől mentes feltételek mellett” kell megtörténnie.

- 100 A fenti megfontolásokból következik, hogy a kereset ötödik kifogásának helyt kell adni. Ennélfogva a Bizottság keresetének teljes egészében helyt kell adni.
- 101 Következésképpen meg kell állapítani, hogy a Spanyol Királyság – mivel nem fogadta el mindazokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy megfeleljen a 2001/14 irányelv 4. cikke (1) bekezdésének, 11. cikkének, 13. cikke (2) bekezdésének és 14. cikke (1) bekezdésének – nem teljesítette az e rendelkezésekből eredő kötelezettségeit.

A költségekről

- 102 Az eljárási szabályzat 138. cikkének (1) bekezdése alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. A Spanyol Királyságot, mivel az általa felhozott jogalapok tekintetében pervesztes lett, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére. Ugyanezen eljárási szabályzat 140. cikkének (1) bekezdése értelmében – amely szerint az eljárásba beavatkozó tagállamok maguk viselik saját költségeiket – a Cseh Köztársaság és a Francia Köztársaság maguk viselik saját költségeiket.

A fenti indokok alapján a Bíróság (első tanács) a következőképpen határozott:

- 1) **A Spanyol Királyság – mivel nem fogadta el mindazokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy megfeleljen a 2007. október 23-i 2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvvel módosított, a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 4. cikke (1) bekezdésének, 11. cikkének, 13. cikke (2) bekezdésének, 14. cikke (1) bekezdésének – nem teljesítette az e rendelkezésekből eredő kötelezettségeit.**
- 2) **A Bíróság a Spanyol Királyságot kötelezi a költségek viselésére.**
- 3) **A Cseh Köztársaság és a Francia Köztársaság maguk viselik saját költségeiket.**

Aláírások