



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2013. július 11.*

„Tagállami kötelezettségszegés — Közlekedés — 91/440/EGK irányelv — A közösségi vasutak fejlesztése — A 10. cikk (7) bekezdése — Szabályozó szervezet — Hatáskörök — 2001/14/EK irányelv — A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztása — A 4. cikk (1) bekezdése — Díjszabási rendszer — A 6. cikk (2) bekezdése — A pályahálózat-működtetőt az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjnak a csökkentésére ösztönző intézkedések elfogadása — A 7. cikk (3) bekezdése — A minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hálózaton keresztüli hozzáférésért fizetendő díjak megállapítása — Az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költség — 11. cikk — Teljesítményösztönző rendszer — A 30. cikk (5) bekezdése — Szabályozó szervezet — Hatáskörök — A szabályozó szervezet döntéseivel szembeni közigazgatási fellebbezés”

A C-545/10. sz. ügyben,

az EUMSZ 258. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt a Bírósághoz 2010. november 23-án

az **Európai Bizottság** (képviselik: M. Šimerdová és H. Støvlbæk, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek

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

alperes ellen,

támogatja:

a **Spanyol Királyság** (képviseli: S. Centeno Huerta, meghatalmazotti minőségben)

beavatkozó,

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

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

főtanácsnok: N. Jääskinen,

hivatalvezető: A. Impellizzeri tanácsos,

* Az eljárás nyelve: cseh.

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2012. szeptember 20-i tárgyalásra,
a főtanácsnok indítványának a 2012. december 13-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,
meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Keresetlevelében az Európai Bizottság annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy a Cseh Köztársaság, mivel nem fogadta el azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy megfeleljen:
 - a 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 164., 44. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 227. o.) 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 (HL L 75., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 404. o.; a továbbiakban: 2001/14 irányelv) 4. cikke (1) bekezdésének, 6. cikke (2) bekezdésének, 7. cikke (3) bekezdésének, 11. cikkének és 30. cikke (5) bekezdésének, valamint
 - a 2004. április 29-i 2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 164., 164. 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. cikke (7) bekezdésének,

nem teljesítette az e rendelkezésekből eredő kötelezettségeit.

Jogi háttér

Az uniós jog

A 91/440 irányelv

- 2 A 91/440 irányelv 10. cikkének (7) bekezdése a következőképpen rendelkezett:

„A versenypolitikára és az e területért felelős intézményekre vonatkozó közösségi és nemzeti rendelkezések sérelme nélkül a [2001/14] irányelv 30. cikkének megfelelően létrehozott szabályozó szervezet vagy egy ugyanakkora önállósággal rendelkező bármely más szervezet ellenőrzi a vasúti szolgáltatások, ideértve a vasúti áruszállítás piacán folyó versenyt.

E szervezetet az említett irányelv 30. cikke (1) bekezdésében megállapított szabályoknak megfelelően hozzák létre. E szervezetnél bármely kérelmező vagy érdekelt fél panaszt tehet, ha úgy érzi, hogy igazságtalan bánásmódban vagy hátrányos megkülönböztetésben részesült, illetve bármely más sérelem érte. A szabályozó szervezet a panasz alapján vagy adott esetben hivatalból a lehető legrövidebb időn belül határoz a megfelelő intézkedésekről, hogy orvosolja az e piacokon tapasztalható nemkívánatos fejleményeket. A bírósági felülvizsgálat és a nemzeti ellenőrző szervezetek kellő és szükséges együttműködési lehetőségeinek biztosítása [helyesen: A bírósági felülvizsgálat szükséges lehetőségének és a nemzeti szabályozó szervezetek között megkövetelt együttműködésnek a biztosítása] érdekében ilyen esetben az említett irányelv 30. cikkének (6) bekezdését és 31. cikkét kell alkalmazni.”

A 2001/14 irányelv

3 A 2001/14 irányelv (11) preambulumbekkezdése értelmében:

„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.”

4 Ezen irányelv 4. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezett:

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

Az igazgatás [helyesen: üzemeltetés] függetlensége 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 Az említett irányelv 6. cikkének (2) és (3) bekezdése értelmében:

„(2) A pályahálózat-működtetők, kellő tekintettel a biztonsági követelményekre és az infrastruktúra-szolgáltatás minőségének fenntartására és javítására, kedvezményekben részesülnek az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjnak a csökkentése céljából [helyesen: A pályahálózat-működtetők számára – kellő figyelemmel a biztonságra, valamint az infrastruktúra-szolgáltatás minőségének fenntartására és javítására – ösztönzőket biztosítanak az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjnak a csökkentése céljából].

(3) A tagállamok biztosítják, hogy a (2) bekezdésben rögzített rendelkezés az illetékes hatóság és a pályahálózat-működtető közötti, állami támogatást [helyesen: finanszírozást] biztosító, legalább három évre szóló szerződés vagy a szükséges hatáskörökről rendelkező, megfelelő szabályozó intézkedések bevezetése révén végrehajtásra kerüljön.”

6 Ugyanezen irányelv 7. cikkének (3) bekezdése a következőket írta elő:

„A (4) vagy (5) bekezdés vagy a 8. cikk sérelme nélkül a minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésért fizetendő díjaknak meg kell egyezniük az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költséggel.”

7 A 2001/14 irányelv 11. cikke a következőképpen szól:

„(1) 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.

(2) A teljesítményösztönző rendszer alapelvei a hálózat egészére vonatkoznak.”

8 Ezen irányelv 30. cikke a következőképpen rendelkezett:

„(1) A 21. cikk (6) bekezdésének sérelme nélkül a tagállamok létrehozhatnak egy szabályozó szervezetet. E szervezetnek, amely lehet a közlekedésügyért felelős minisztérium vagy más szervezet, szervezetét, pénzügyi döntéseit, jogi felépítését és döntéshozatali funkcióit tekintve függetlennek kell lennie bármely infrastruktúra-üzemeltetőtől, díjszabási szervezettől, elosztó szervezettől vagy kérelmezőtől. [...]

(2) A kérelmezőnek [helyesen: A kérelmező] jogorvoslati kérelemmel fordulhat a szabályozó szervezethez, ha úgy véli, hogy tisztességtelen bánásmódban vagy hátrányos megkülönböztetésben részesült, vagy valamely más sérelem érte, és különösen a pályahálózat-működtető vagy adott esetben a vasúttársaság által elfogadott döntések ellen a következőkkel kapcsolatban:

- a) a vasúthálózat-használati feltételek;
- b) az abban szereplő követelmények;
- c) az elosztási folyamat és eredménye;
- d) a díjszabási konstrukció;
- e) a fizetendő vagy esetlegesen fizetendő infrastruktúra-használati díjak mértéke vagy struktúrája;
- f) a hozzáféréssel kapcsolatos megállapodások a [91/440] irányelv szerint.

(3) A szabályozó szervezet biztosítja, hogy a pályahálózat-működtető által megállapított infrastruktúra-használati díjak megfeleljenek a II. fejezet rendelkezéseinek, és hátrányos megkülönböztetéstől mentesek legyenek. A kérelmezők és a pályahálózat-működtető közötti tárgyalások az infrastruktúra-használati díjak mértékéről csak akkor engedélyezhetők, ha ezekre a szabályozó szervezet felügyelete alatt kerül sor. A szabályozó szervezet közbelép, ha a tárgyalások várhatóan megsértik ezen irányelv rendelkezéseit.

(4) Az igazgatási szervezetnek [helyesen: A szabályozó szervezetnek] joga van a pályahálózat-működtetőtől, a kérelmezőktől és bármely más érintett harmadik féltől a kérdéses tagállamban a tárggyal kapcsolatos információkat kérni.

(5) A szabályozó szervezet az összes információ beérkezésétől számított legfeljebb két hónapon belül köteles bármely panasszal kapcsolatban határozatot hozni, és megtenni a helyzet orvoslásához szükséges intézkedéseket.

A (6) bekezdés rendelkezései ellenére a szabályozó szervezet határozata az abban érintett valamennyi félre nézve kötelező.

Az infrastruktúra-kapacitás biztosítására irányuló kérés elutasítása vagy a kapacitásajánlat feltételei elleni jogorvoslat esetén a szabályozó szervezet határozhat úgy, hogy a pályahálózat-működtető által hozott döntés semmiféle változtatást nem igényel, vagy megkövetelheti a döntés módosítását az általa meghatározott irányvonalaknak megfelelően.

(6) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a szabályozó szervezet által hozott határozatok bírósági felülvizsgálatnak legyenek alávetettek.”

A cseh jog

A vasutakról szóló törvény

- 9 A vasutakról szóló, 1994. december 14-i 266/1994 törvény (zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách) jelen jogvitára alkalmazandó változatának (a továbbiakban: a vasutakról szóló törvény) 34c. cikke a következőképpen szól:

„A nemzeti és regionális vasúthálózat használati feltételei

(1) A kapacitáselosztó szervezet a pályahálózat-működtetővel folytatott konzultációt követően legkésőbb a szolgáltatási menetrend hatálybalépését 12 hónappal megelőzően kidolgozza a vasúthálózat használati feltételeit, és közzéteszi a *Közlekedési és Árértesítőben*.

(2) A vasúthálózat használati feltételeinek tartalmaznia kell a következőket:

[...]

f) a kiutalt, de fel nem használt infrastruktúra-kapacitások visszavonásának feltételeit, beleértve a kiutalt, de fel nem használt közlekedési kapacitásokért felszámítandó díjakra vonatkozó információkat;

g) az infrastruktúra-kapacitások elosztásáért és az infrastruktúra-használati díjak meghatározásáért felszámítandó díjakra vonatkozó információkat;

[...]”

- 10 E törvény 34g. cikke így rendelkezik:

„(1) A vasúti infrastruktúra-kapacitások elosztását kérő személy a vasúthálózat használati feltételeinek közzétételét követő 15 napon belül kérheti a Vasúti Hivataltól annak vizsgálatát, beleértve az abban szereplő szempontokat is.

(2) A vasúti infrastruktúra-kapacitások elosztását kérő személy, ha a kapacitáselosztó szervezet nem adott helyt kérelmének, a vasúthálózat használati feltételeiről szóló 34e. cikk (4) bekezdése szerinti értesítéstől számított 15 napon belül, a 34e. cikk szerinti eljárásban jogosult azt kérni a Vasúti Hivataltól, hogy vizsgálja felül a vasúti infrastruktúra-kapacitások elosztásának folyamatát, beleértve annak hatását és az ármeghatározás módját.

(3) Ha a Vasúti Hivatal megállapítja, hogy a vasúthálózat használati feltételeinek kidolgozása során – beleértve az abban szereplő szempontokat is – vagy a vasúthálózati kapacitások elosztásának folyamata során – beleértve annak eredményeit és az ármeghatározás módját is – szabálytalan eljárást követtek, dönt az említett feltételek módosításáról, beleértve az abban szereplő szempontokat is, vagy dönt a vasúthálózati kapacitások elosztásáról, különösen az ármeghatározás módjáról.”

- 11 Az említett törvény 56. cikkének c) pontja értelmében a Közlekedési Minisztérium „a jogorvoslati szerv a jelen törvény hatálya alá tartozó ügyekben indított közigazgatási eljárásokban, amelyeket a Vasúti, Vasútfelügyeleti és Önkormányzati Hivatal ellen indítottak”.

Az árakról szóló törvény

- 12 Az árakról szóló, 1990. november 27-i 526/1990 törvény (zákon č. 526/1990 Sb., o cenách) jelen jogvitára alkalmazandó változata (a továbbiakban: az árakról szóló törvény) 10. cikkének (2) bekezdése értelmében:

„Az árak szabályozásáról szóló, az (1) bekezdésben hivatkozott rendelkezéseket a Pénzügyminisztérium a *Hivatalos Áértesítőben* közzéteszi [...] E rendelkezéseket a különös jogszabályi rendelkezéseknek megfelelően közzéteszik a Hivatalos Lapban. [...] Az árakról szóló határozat a megfelelő hivatalos értesítőben való közzététel napján válik érvényessé, és az abban megjelölt napon, de legkorábban a közzététele napján lép hatályba.”

- 13 Az árakról szóló törvény 10. cikkének (2) bekezdése értelmében a Pénzügyminisztérium határozatot (Výměr) tesz közzé, amely meghatározza azon árucikkek listáját, amelyek ára szabályozott. A Pénzügyminisztérium ezt a határozatot minden évben közzéteszi a *Hivatalos Áértesítőben*. E határozat állapítja meg a belső – országos és regionális – vasúti infrastruktúra-kapacitások használatának maximális díját a vasúti közlekedés keretében.

A közlekedési infrastruktúrák állami alapjáról szóló törvény

- 14 A közlekedési infrastruktúrák állami alapjáról szóló, 2000. április 4-i 104/2000 törvény (zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury) jelen jogvitára alkalmazandó változatának (a továbbiakban: a közlekedési infrastruktúrák állami alapjáról szóló törvény) 2. cikke értelmében:

„Az Alap a következőképpen fordítja bevételeit az utak és autópályák, a vasutak és a hajózható vizek fejlesztésére, építésére, fenntartására és modernizációjára:

[...]

- c) az országos és regionális vasutak építésének, modernizációjának, javításának és fenntartásának finanszírozása,

[...]

- f) hitelek nyújtása az utak, autópályák és a közlekedés szempontjából jelentős hajózható vizek építését, modernizációját vagy javítását, illetve az országos vagy regionális vasutak építését célzó előkészítő munkálatok, illetve projektek, tanulmányok vagy szakértői vélemények céljára,

[...]”

A Versenyvédelmi Hivatal hatásköréről szóló törvény

- 15 A Versenyvédelmi Hivatal hatásköréről szóló, 1996. október 11-i 273/1996 törvény (zákon č. 273/1996 Sb., o pŕsobnosti Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže) jelen jogvitára alkalmazandó változatának (a továbbiakban: a Versenyvédelmi Hivatal hatásköréről szóló törvény) 2. cikke értelmében e szervezet többek között:

- „a) kialakítja a verseny előmozdítását és fenntartását lehetővé tévő feltételeket,
b) felügyeli a közbeszerzések odaítélését,
c) a külön törvények által meghatározott más hatásköröket gyakorol.”

A verseny védelméről szóló törvény

- 16 A verseny védelméről szóló, 2001. április 4-i 143/2001 törvény (zákon č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů) jelen jogvitára alkalmazandó változata (a továbbiakban: a verseny védelméről szóló törvény) 1. cikkének (1) bekezdése szerint a Hivatal:

„[...] az áruk és szolgáltatások piacán megszervezi a verseny védelmét [...] minden olyan magatartással szemben, amely [a következők révén] akadályozza, korlátozza, torzítja vagy fenyegeti a versenyt:

- a) versenytársak közötti megállapodások,
- b) az erőfölény visszaélészerű kihasználása a versenytársak részéről, vagy
- c) a versenytárs vállalkozások összefonódása.”

A pert megelőző eljárás és a Bíróság előtti eljárás

- 17 2007. május 10-én a Bizottság kérdőívet küldött a Cseh Köztársaságnak annak vizsgálata érdekében, hogy e tagállam helyesen ültette-e át belső jogrendjébe a 91/440 irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 75., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 376. o.), a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 75., 26. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 401. o.) és a 2001/14 irányelvet (a továbbiakban együttesen: első vasúti csomag). A cseh hatóságok 2007. július 11-i levelükben válaszoltak erre a kérdőívre.
- 18 2007. november 21-én a Bizottság további tájékoztatást kért, amelyet a Cseh Köztársaság a 2007. december 21-én kelt levelében megadott.
- 19 2008. június 27-én a Bizottság a Cseh Köztársaság által közölt adatok alapján felszólította e tagállamot, hogy feleljen meg a 91/440 és a 2001/14 irányelvnek, különösen ezek vasúti infrastruktúra-használati díjakra és a szabályozó szervezetre vonatkozó rendelkezéseinek.
- 20 2008. augusztus 26-án a Cseh Köztársaság válaszolt a Bizottság fenti felszólító levelére.
- 21 2009. október 9-én a Bizottság indokolással ellátott véleményt küldött a Cseh Köztársaságnak, amelyben egyfelől kifogásolta azt, hogy ez utóbbi tagállam nem teljesítette a 2001/14 irányelv 4. cikkének (1) bekezdéséből, 6. cikkének (2) bekezdéséből, 7. cikkének (3) bekezdéséből, 11. cikkéből és 30. cikkének (5) bekezdéséből, valamint a 91/440 irányelv 10. cikkének (7) bekezdéséből eredő kötelezettségeit, másfelől ezen intézmény felhívta a Cseh Köztársaságot arra, hogy tegye meg a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy az említett indokolással ellátott véleménynek az annak kézhezvételétől számított két hónapos határidőn belül eleget tegyen.
- 22 2009. december 8-i levelében a Cseh Köztársaság válaszolt a fenti indokolással ellátott véleményre, vitatva a Bizottság által neki felrőtt kötelezettségességüket.
- 23 E körülmények között a Bizottság benyújtotta a jelen keresetet
- 24 2011. július 11-i végzésével a Bíróság elnöke megengedte az Olasz Köztársaság és a Spanyol Királyság számára, hogy a Cseh Köztársaság kérelmeinek támogatása végett beavatkozzanak. A Bíróság Hivatalához 2011. szeptember 30-án érkezett, 2011. szeptember 22-i levelében az Olasz Köztársaság elállt a beavatkozási kérelmétől.

A keresetről

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

A felek érvei

- 25 A Bizottság előadja, hogy a vasúti infrastruktúra használatáért fizetendő díjak maximális összegének megállapításával a Cseh Köztársaság megsértette a 2001/14 irányelv 4. cikkének (1) bekezdését.
- 26 Ezen intézmény kifejti, hogy e rendelkezésből az következik, hogy a tagállamokat megillető azon jognak, hogy meghatározzák a vasúti infrastruktúra használatáért fizetendő díjak rendszerét, tiszteletben kell tartania a pályahálózat-működtető jogát e díj összegének megállapítására és annak beszedésére.
- 27 Márpedig az, hogy a Pénzügyminisztérium az árakról szóló törvény 10. cikkének (2) bekezdése alapján minden évben határozatban állapítja meg a vasúti infrastruktúra használatára alkalmazandó maximális díjat, túllépi a díjak meghatározásának keretét, valamint a tagállamok által a 2001/14 irányelv 4. cikkének (1) bekezdése alapján meghatározható szabályok körét.
- 28 A Cseh Köztársaság azzal érvel, hogy a felrótt kötelezettségszegés a 2001/14 irányelv 4. cikke (1) bekezdésének a Bizottság szó szerinti és rendszertani értelmezésén alapul, holott e cikket az abban szereplő kötelezettségek hatályának meghatározása céljából célkutató értelmezés alá kellene vetni.
- 29 E tagállam szerint a pályahálózat-működtető monopolhelyzetéből eredő negatív hatások kiküszöbölése iránti igény része a 2001/14 irányelv általános céljának, és ez indokolja, hogy az miért éppen a tagállamokra ruhazza a díjszabási szabályok vagy rendszer meghatározására irányuló hatáskört.
- 30 A Cseh Köztársaság e tekintetben kifejti, hogy mivel a pályahálózat-működtető monopolhelyzete többek között a díjak olyan túlzottan magas összegének megállapításában jelenik meg, amelyet egyedül a tradicionális vasúti szállító tud megfizetni, a maximális összeg meghatározása lehetővé teszi a 2001/14 irányelv által követett cél elérését.
- 31 A maximális ár meghatározása ezenfelül nem jelenti azt, hogy a pályahálózat-működtető nem jogosult saját maga meghatározni a díjak összegét.
- 32 A Spanyol Királyság lényegében arra hivatkozik, hogy a maximális összeg meghatározása nem akadályozza meg a pályahálózat-működtetőt a díjak konkrét kialakításában.

A Bíróság álláspontja

- 33 A 2001/14 irányelv 4. cikkének (1) bekezdése értelmében a tagállamoknak létre kell hozniuk egy díjszabási rendszert. A pályahálózat-működtető üzemeltetési függetlenségének a tiszteletben tartása mellett különös díjszabási szabályokat is megállapíthatnak. E rendelkezések értelmében a pályahálózat-működtetőnek kell egyfelől meghatároznia az infrastruktúra-használati díjakat, másfelől beszednie azokat.
- 34 E rendelkezés tehát hatáskörmegosztást hoz létre a tagállamok és a pályahálózat-működtető között a díjszabási rendszerek tekintetében. Ugyanis a tagállamoknak kell kialakítaniuk a díjszabási rendszert, míg a díj meghatározása és beszedése a pályahálózat-működtető feladata.

- 35 A pályahálózat-működtető üzemeltetési függetlenségére irányuló cél biztosítása céljából a pályahálózat-működtetőnek a tagállamok által meghatározott díjszabási rendszer keretében bizonyos mozgástérrel kell rendelkeznie a díjak összegének meghatározása tekintetében oly módon, hogy lehetővé váljon számára annak üzemeltetési eszközként történő használata (a C-483/10. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2013. február 28-án hozott ítélet 49. pontja).
- 36 Márpedig az, hogy a Pénzügyminisztérium az árakról szóló törvény 10. cikkének (2) bekezdése alapján minden évben határozatban állapítja meg a vasúti infrastruktúra használatára alkalmazandó maximális díjat, a 2001/14 irányelv céljaival összeegyeztethetetlen mértékben korlátozza a pályahálózat-működtető mozgásterét.
- 37 Különösen meg kell jegyezni, hogy az ezen irányelv 8. cikkének (2) bekezdésében szereplő előírások értelmében egyes beruházási projektek esetében a pályahálózat-működtető számára lehetőséget kell arra biztosítani, hogy a projekt hosszú távú költségei alapján magasabb díjakat állapítson meg, illetve alkalmazzon továbbra is.
- 38 Következésképpen meg kell állapítani, hogy a cseh szabályozás e tekintetben nem felel meg a 2001/14 irányelv 4. cikke (1) bekezdésének.
- 39 Ezt a megállapítást nem kérdőjelezheti meg a Cseh Köztársaság annak elkerülése iránti igényre alapított érve, hogy a pályahálózat-működtető monopolhelyzete ne jelenhessen meg eltúlzott összegű díjak megállapítása révén. A 91/440 irányelv 10. cikkének (7) bekezdése szerint ugyanis a 2001/14 irányelv 30. cikkének megfelelően létrehozott szabályozó szervezet vagy egy ugyanakkora önállósággal rendelkező bármely más szervezet ellenőrzi a vasúti szolgáltatások piacán folyó szabad verseny tiszteletben tartását. A Cseh Köztársaságban e feladatot egyébként a Versenyvédelmi Hivatalra ruházták.
- 40 Az előző megfontolásokból következik, hogy a Cseh Köztársaság – azáltal, hogy meghatározta a vasúti pályahasználati díjak maximális összegét – nem teljesítette a 2001/14 irányelv 4. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.

A második, a pályahálózat-működtetőt az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjak összegének a csökkentésére ösztönző intézkedések hiányára alapított kifogásról

A felek érvei

- 41 A Bizottság azt állítja, hogy a Cseh Köztársaság – mivel nem fogadott el a pályahálózat-működtetőt az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjak összegének a csökkentésére ösztönző intézkedéseket – megsértette a 2001/14 irányelv 6. cikkének (2) bekezdését.
- 42 Ezen intézmény szerint az e rendelkezésben foglalt ösztönző intézkedések rendszere közvetlen kapcsolatot feltételez a pénzügyi források rendelkezésre bocsátása és a pályahálózat-működtető magatartása között, amennyiben az utóbbinak az infrastruktúra biztosítása költségeinek, vagy az infrastruktúra-hozzáférési díjak összegének csökkentésére kell irányulnia.
- 43 A Bizottság e tekintetben arra hivatkozik, hogy a közlekedési infrastruktúrák állami alapjáról szóló törvény értelmében a közlekedési infrastruktúrák állami alapja által nyújtott támogatás a vasúti infrastruktúra állapotának javítására szolgál, azonban egyáltalán nem minősül a pályahálózat-működtetőt az infrastruktúra biztosítása költségeinek vagy a díjak összegének a csökkentésére ösztönző intézkedéseknek.

- 44 A Cseh Köztársaság előadja, hogy nem feltétel nélküli a tagállamok számára a 2001/14 irányelv 6. cikkének (2) bekezdése által előírt azon szerep, hogy a pályahálózat-működtetőket az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjak összegének a csökkentésére ösztönző intézkedéseket fogadjon el.
- 45 A tagállamoknak ugyanis csak azt követően kell követniük és elérniük az e rendelkezésben foglalt célt, hogy elérték a vasúti infrastruktúra megfelelő szintű minőségét és biztonságát a hálózat egészében, vagy legalábbis annak túlnyomó részében.
- 46 Márpedig a cseh vasúti infrastruktúra jelenlegi állapotát figyelembe véve a 2001/14 irányelv 6. cikkének (2) bekezdésében előírt kötelezettség nem valószínűsíthető meg egészében anélkül, hogy az ne jelentsen veszélyt a szóban forgó infrastruktúra biztonságára vagy szolgáltatásainak minőségére.
- 47 A Cseh Köztársaság mindenesetre előadja, hogy a 2001/14 irányelv 6. cikkének (2) bekezdése szerinti ösztönző intézkedéseket jelenleg a közlekedési infrastruktúrák állami alapja révén hajtja végre. A vasútfenntartási költségek nagyobb részét ugyanis az állam által nyújtott támogatások révén ez alap fedezi oly módon, hogy e támogatások nélkül az infrastruktúra-használati díjak többszörösen magasabbak lennének.
- 48 A Spanyol Királyság azt állítja, hogy ésszerűtlen a pályahasználati díjak összegét a vasúti hálózat előzetes modernizálása, és így a fenntartási költségek csökkentése nélkül csökkenteni.
- 49 E tagállam egyebekben kifejti, hogy a költségek csökkentésére irányuló intézkedések végrehajtását 2001/14 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében szereplő azon cél keretében kell végrehajtani, miszerint a pályahálózat-működtetőnek állami finanszírozás nélkül kell egyensúlyban tartania a mérlegét.

A Bíróság álláspontja

- 50 A 2001/14 irányelv 6. cikkének (2) bekezdéséből következik, hogy a pályahálózat-működtetők számára – kellő tekintettel a biztonsági követelményekre, valamint az infrastruktúra-szolgáltatás minőségének fenntartására és javítására – ösztönző intézkedéseket hoznak az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjak összegének csökkentése céljából.
- 51 Az említett irányelv 6. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy az e cikk (2) bekezdéséből eredő kötelezettség a pályahálózat-működtető és az illetékes hatóság közötti, állami finanszírozást biztosító, több évre szóló szerződés, vagy a szükséges hatáskörökről rendelkező, megfelelő szabályozó intézkedések bevezetése révén kerül végrehajtásra.
- 52 A jelen ügyben a Cseh Köztársaságnak a vasúti infrastruktúra leromlott állapotára alapított érvét illetően elegendő megállapítani, hogy igaz ugyan, hogy a 2001/14 irányelv 6. cikkének (2) bekezdése értelmében a tagállamok kötelesek figyelembe venni ezen infrastruktúra állapotát ezen irányelv 6. cikke (2) és (3) bekezdésnek alkalmazása körében, ugyanakkor kötelesek gondoskodni arról is, hogy vagy ösztönző intézkedések tartalmazó, több évre szóló finanszírozási szerződéseket kössenek, vagy ilyen hatású szabályozó rendszert vezessenek be.
- 53 Amint ugyanis a főtanácsnok indítványa 54. pontjában arra rámutat, az infrastruktúra leromlott állapota nem zárja ki olyan intézkedések elfogadását, amelyek célja annak biztosítása, hogy az infrastruktúra működtetésével kapcsolatos költségek egyfelől megfeleljenek a hatékonyan működtetett infrastruktúra költségeinek, másrészt pedig ne tartalmazzanak olyan szükségtelen költségeket, amelyek a pályahálózat-működtető nem megfelelő üzemeltetésének eredményei.

- 54 E tekintetben azonban rá kell arra mutatni, hogy a meghozandó ösztönző intézkedések megválasztásának, és különösen a tagállamok által ezeken keresztül követett konkrét céloknak összeegyeztethetőknek kell lenniük a vasúti infrastruktúra-szolgáltatás biztonságával és minőségével kapcsolatos követelményeknek, ahogyan azt a 2001/14 irányelv 6. cikkének (2) bekezdése előírja.
- 55 Ezenkívül meg kell állapítani, hogy a pályahálózat-működtető Cseh Köztársaság által hivatkozott állami finanszírozásának – bár lehet olyan hatása, hogy csökkenti az infrastruktúra biztosításának költségeit és a pályahasználati díjak mértékét – önmagában nincsen ösztönző hatása az említett pályahálózat-működtetőre nézve, mivel ez a finanszírozás semmilyen kötelezettségvállalást nem igényel a részéről.
- 56 E körülmények között meg kell állapítani, hogy a Cseh Köztársaság – mivel nem fogadott el a pályahálózat-működtetőt az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjak mértékének a csökkentésére ösztönző intézkedéseket – nem teljesítette a 2001/14 irányelv 6. cikkének (2) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.

A harmadik, a 2001/14 irányelv 7. cikkének (3) bekezdése értelmében vett, „az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költségek” fogalmának megsértésére alapított kifogás

A felek érvei

- 57 A Bizottság előadja, hogy a Cseh Köztársaságban a minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hálózaton keresztüli hozzáférésért fizetendő díjak nem egyeznek meg az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költségekkel, megsértve ezzel a 2001/14 irányelv 7. cikkének (3) bekezdésében szereplő előírásokat.
- 58 Ezen intézmény szerint „az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költség” e rendelkezés értelmében vett fogalma a „határköltség” fogalmára utal. Ez utóbbi fogalom a Bizottság szerint kizárólag a vonatok tényleges mozgásából eredő költségeknek felelnek meg, és nem az állandó költségeknek, mivel ez utóbbiak nem változnak az adott vonat közlekedtetése alapján.
- 59 A Cseh Köztársaság viszont azt állítja, hogy mivel sem a 2001/14 irányelv, sem az uniós jog egyetlen más rendelkezése nem határozza meg azokat a költségeket, amelyek „az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költség” fogalmába tartoznak, ennek meghatározásához azt kell megvizsgálni, hogy e költségek közvetlen okozati összefüggésben állnak-e az adott vonat közlekedtetésével, vagyis hogy e költségek ténylegesen az ilyen közlekedtetés céljából merültek-e fel. Következésképpen a fogalomba tartozik az olyan tevékenységhez vagy célhoz közvetlenül kapcsolódó valamennyi költség, amelynek hiányában a vonat egy adott vonalon nem közlekedhetne.
- 60 E tagállam rámutat arra, hogy a Cseh Köztársaságban a vasúti pályahálózat-működtetőnek a díjak összegének meghatározására irányuló eljárása, amely a vasutakról szóló törvénynek – a pályahálózat-működtető által e rendelkezés alapján elfogadott, a 2010/2011-es időszakra vonatkozó menetrendről szóló 57822/10-OŘ vasúthálózat-használati feltételekkel (a továbbiakban: 2010/11-es hálózathasználati feltételek) összefüggésben értelmezett – 34c. cikkéből ered, a biztosítéka annak, hogy ezen összeg kizárólag az adott vonat közlekedtetésével közvetlenül kapcsolatos költségeket veszi figyelembe. Annak meghatározása érdekében, hogy egy bizonyos költség vagy egy bizonyos költségkategória közvetlenül az adott vonat közlekedtetéséből ered-e, meg kell vizsgálni, hogy e költség vagy költségkategória egy adott vonat közlekedtetése során keletkezett-e.

61 Az Európai Vasúti és Infrastruktúra-kezelő Társaságok Közösségének (CER) a 2011 májusában közzétett, az első vasúti csomag átdolgozására vonatkozó véleményére támaszkodva a Cseh Köztársaság különösen azt állítja, hogy a tervezéshez, a menetvonalak elosztásához, a forgalomirányításhoz, egy vonat közlekedésének indításához és jelzéséhez kapcsolódó költségeknek közvetlenül az adott vonat közlekedtetéséből eredő költségek kategóriájába kell tartozniuk.

A Bíróság álláspontja

62 A 2001/14 irányelv 7. cikkének (3) bekezdése értelmében az e cikk (4) vagy (5) bekezdésének vagy az említett irányelv 8. cikkének sérelme nélkül a minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésért fizetendő díjaknak meg kell egyezniük az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költséggel.

63 A Bizottság álláspontja szerint a 2001/14 irányelv 7. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költséget” úgy kell értelmezni, mint az adott vonat tényleges közlekedtetéséből eredő határköltséget. A Bizottság a tárgyaláson pontosította, hogy ez elsődlegesen a vágányoknak a vonatok közlekedéséből eredő elhasználódásához kapcsolódó költségeknek felel meg. A Cseh Köztársaság szerint viszont a díjak számításánál azok a költségek vehetők figyelembe, amelyeknél közvetlen okozati összefüggés állapítható meg az adott vonat közlekedtetésével, vagyis az említett közlekedtetéshez szükséges költségek.

64 Ezzel kapcsolatban meg kell állapítani, hogy a 2001/14 irányelv nem tartalmaz semmilyen definíciót az „adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költség” fogalmára, és hogy az uniós jog egyetlen rendelkezése sem határozza meg az e fogalomba tartozó, vagy oda nem tartozó költségeket.

65 Ezenkívül, mivel a közgazdaságtudomány körébe tartozó olyan fogalomról van szó, amelynek alkalmazása – amint azt a főtanácsnok indítványának 75. pontjában megjegyezte – jelentős gyakorlati nehézségeket vet fel, meg kell állapítani, hogy az uniós jog jelenlegi állapotában a tagállamok bizonyos mérlegelési mozgástérrel rendelkeznek az említett fogalom belső jogba való átültetése és alkalmazása tekintetében.

66 Ebből következően a jelen ügyben azt kell megvizsgálni, hogy a cseh szabályozás lehetővé teszi-e a minimális szolgáltatások összességéért és a vasúti infrastruktúrához való hozzáférésért fizetendő díjak kiszámítása során olyan tényezők szerepeltetését, amelyek nyilvánvalóan nem közvetlenül az adott vonat közlekedtetéséből erednek.

67 A Bizottság szerint a pályahálózat-működtetők által a vasutak működtetésével és üzemeltetésével, modernizációjával, valamint fejlesztésével kapcsolatban viselt költségek megállapításáról szóló, 2005. december 8-i 501/2005 rendeletből (vyhláška č. 501/2005 Sb., o vymezení nákladů provozovatele dráhy spojených s provozáním a zajišťováním provozuschopnosti, modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty; a továbbiakban: 501/2005 rendelet) következik, hogy az általános költségek szerepelnek a díjak kiszámításában. Ezenkívül a Bizottság azt állítja, hogy a Cseh Köztársaságban a díjak összegét a költségmegosztásra alkalmazott „kapacitási modell” alapján határozták meg. Márpedig a Bizottság úgy véli, hogy a tagállamok nem számíthatják ily módon az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költséget, mivel az a tényleges közlekedés alapján változik. Azt állítja, hogy e rendeletből ezenkívül következik, hogy az általános költségek szerepelnek a díjak számításában.

68 A Cseh Köztársaság viszont azt állítja, hogy az 501/2005 rendelet kizárólag azon költségek meghatározására vonatkozik, amelyeket a vasúti pályahálózat-működtető 2008. július 1-je előtt viselt, és hogy e jogszabály soha nem szolgált az említett infrastruktúra használatával kapcsolatos díjak összegének meghatározása alapjául. Így nem vitatva, hogy az általános költségek az említett rendelet értelmében szerepeltek a pályahálózat-működtető által viselt költségek számításában, a Cseh Köztársaság ugyanakkor arra hivatkozik, hogy azokat nem veszik figyelembe a 2001/14 irányelv

7. cikkének (3) bekezdésében szereplő díjak számítása során. E tagállam ezenkívül azt állítja, hogy a kapacitási modell nem közvetlenül a díjak összegének meghatározására szolgál, hanem mindössze a vasúti infrastruktúra adott vonat általi, meghatározott szakaszon történő használatára vonatkozó maximális díj kiszámításának egyik tényezőjét képezi.
- 69 A Cseh Köztársaság szerint a díjak összegének meghatározására vonatkozó eljárás a vasutakról szóló törvénynek a 2010/11-es hálózathasználati feltételekkel összefüggésben értelmezett 34c. cikkéből ered, és e feltételek a vonattípusokhoz, azok súlyához és a megtett távolsághoz igazítják ezen összeget. A közlekedési szolgáltatás igénybevételéért fizetendő díj számításának módja figyelembe veszi továbbá a szabályozó szervezet által meghatározott különös szabályokat és díjszabási rendszert, a közlekedtetéshez kapcsolódó, vonatkilométerben kifejezett költségeket, a ténylegesen az adott vonat közlekedtetéséből eredő, a szolgáltatás nyújtásának közvetlenül betudható, bruttó kilométertonnában kifejezett költségeket, valamint a közlekedési szolgáltatás használatához közvetlenül kapcsolódó többletköltségeket.
- 70 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az EUMSZ 258. cikk alapján kezdeményezett kötelezettségszegési eljárás keretében a Bizottság feladata az állítólagos kötelezettségszegés fennállásának bizonyítása. A Bizottságnak kell a Bíróság elé tárnia a kötelezettségszegés fennállásának Bíróság általi vizsgálatához szükséges adatokat anélkül, hogy bármiféle vélelemre támaszkodna (lásd többek között a C-555/10. sz., Bizottság kontra Ausztria ügyben 2013. február 28-án hozott ítélet 62. pontját, valamint a C-556/10. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 2013. február 28-án hozott ítélet 66. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).
- 71 Márpedig a jelen ügyben a Cseh Köztársaság vitatja, hogy az 501/2005 rendelet és a kapacitási modell szolgál az infrastruktúra-használati díjak megállapításának alapjául, és a Bizottság nem tudta bizonyítani az erre vonatkozó állítása megalapozottságát.
- 72 Végezetül meg kell állapítani, hogy a cseh szabályozás, konkrétan a 2010/11-es hálózathasználati feltételek, olyan elemeket tartalmaznak, amelyek a 2001/14 irányelv 7. cikkének (3) bekezdésében szereplő követelménynek megfelelően lehetővé teszik a pályahálózat-működtető számára a díjak összegének meghatározását, a szabályozó szervezet számára pedig azok ellenőrzését. Az említett elemek konkrét alkalmazását illetően meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem hozott olyan konkrét példákat, amelyekből kitűnne, hogy a Cseh Köztársaságban a pályahasználati díjakat az említett követelményt megsértve állapították volna meg. Márpedig a jelen ítélet 70. pontjában felidézett ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a Bizottság nem támaszkodhat bármilyen vélelmekre ezzel kapcsolatban.
- 73 Az előző megfontolásokból következően a Bizottság által keresetének alátámasztására felhozott harmadik kifogást megalapozatlannak kell nyilvánítani.

A negyedik, a teljesítményösztönző rendszer hiányára alapított kifogásról

A felek érvei

- 74 A Bizottság előadja, hogy a Cseh Köztársaság – mivel nem vezetett be olyan teljesítményösztönző rendszert, amely alkalmas arra, hogy a vasúti hálózat zavarainak minimalizálására és a vasúthálózat teljesítményének javítására ösztönözze a vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőket – megsértette a 2001/14 irányelv 11. cikkének (1) és (2) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.
- 75 A Cseh Köztársaság legelőször is előadja, hogy figyelemmel a harmonizáció európai uniós szinten elért fokára, a Bizottság nem bizonyította a vasutakról szóló törvény 34c. cikkén alapuló 2010/11-es hálózathasználati feltételek által létrehozott teljesítményösztönző rendszer elégtelen jellegét.

- 76 E tagállam ezen túlmenően hozzáfűzi, hogy a vasutakról szóló törvény 51. cikkének (1)–(4) és (6)–(8) bekezdése bírság kiszabását írja elő a hálózathasználat biztosítására irányuló kötelezettségek megsértése vagy az üzemzavarok orvoslása érdekében meghozott intézkedések elmaradása esetén.
- 77 Végül viszonyválaszában a Cseh Köztársaság rámutat arra, hogy a vasutakról szóló törvény 34c. cikke (2) bekezdésének k) pontja – a 2011. május 3-i 134/2011 törvénnyel (zákon č. 134/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb.) módosított változatában – előírja immár, hogy a hálózathasználati feltételeknek tartalmaznia kell „az infrastruktúra zavarainak minimalizálása és a hálózat átjárhatóságának fokozása érdekében az elosztásért felelős hatóság és a fuvarozó számára kialakított pénzügyi ösztönző intézkedések rendszerének leírását a vasúti szolgáltatás nyújtására irányuló szerződés megkötése céljából; [e] rendszer bírságokat és kompenzációkat tartalmazhat”.
- 78 A Spanyol Királyság kifejti, hogy minden konkrét intézkedést elemezni kell, és meg kell vizsgálni, hogy a vasúti infrastruktúra használatára vonatkozó díjszabási rendszer egészében ezek az intézkedések hatékonyan képesek-e a zavarok minimalizálására és a vasúthálózat működésének javítására, ami megegyezik a 2001/14 irányelv által követett céllal.

A Bíróság álláspontja

- 79 A 2001/14 irányelv 11. cikkének (1) bekezdése értelmében az infrastruktúra használatára vonatkozó díjszabási rendszerek a „teljesítményösztönző rendszer” bevezetésének segítségével a vasúti hálózat zavarainak minimalizálására és a vasúthálózat teljesítményének javítására kell ösztönözniük a vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőket. Ugyanezen rendelkezés értelmében e rendszerbe beletartozhatnak a büntetések, a kártérítések és a jutalmak.
- 80 Ebből egyrészt az következik, hogy a tagállamoknak olyan teljesítményösztönző rendszert kell beépíteniük az infrastruktúra-díjszabási rendszereikbe, amely arra irányul, 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 (a fent hivatkozott Bizottság kontra Spanyolország ügyben hozott ítélet 64. pontja).
- 81 Márpedig a jelen ügyben a Cseh Köztársaság által hivatkozott jogszabályi és szerződéses rendelkezések nem tekinthetők úgy, mint amelyek egy ilyen rendszert alkotnak.
- 82 Legelőször is a vasutakról szóló törvény 34c. cikkére vonatkozóan meg kell állapítani, hogy az nem tartalmaz egyetlen olyan rendelkezést sem, amely teljesítményösztönző rendszer beiktatását írja elő a hálózathasználati feltételekbe. Ami a 2010/11-es hálózathasználati feltételeket illeti, meg kell jegyezni, hogy ennek 6.4. pontja értelmében a pályahálózat-működtető hozzáfér a fuvarozó pénzügyi kompenzációs rendszer kölcsönös szerződéses szankciók formájában történő bevezetésére irányuló esetleges kérelméhez, amely rendszer elveit szerződésben kell meghatározni. Ebből következően – feltételezve akár, hogy alkalmazandó volt az indokolással ellátott véleményben meghatározott határidő lejártakor – az ilyen rendszer, amelynek alkalmazása a szerződő felek döntésére van bízva, csak fakultatív jelleggel bír, és ezért nem tekinthető úgy, hogy a 2001/14 irányelv 11. cikke teljes és megfelelő átültetésének minősül.
- 83 Ezt követően a vasutakról szóló törvénynek a Cseh Köztársaság által a viszonyválaszában említett 51. cikke (1)–(4) és (6)–(8) bekezdését illetően meg kell jegyezni, hogy e cikk, mivel bírságok kiszabásának előírására szorítkozik akár a hálózathasználat biztosítására irányuló kötelezettségek

megsértése, akár az üzemzavarok orvoslása érdekében meghozott intézkedések elmaradása esetén, nem tekinthető úgy, hogy a 2001/14 irányelv 11. cikke értelemben vett teljesítményösztönző rendszert alakít ki az infrastruktúra-díjszabási rendszer keretében.

- 84 Végül a közlekedési infrastruktúrák állami alapjáról szóló törvény 2. cikke, mivel kizárólag a vasúti infrastruktúra állapotának fenntartása vagy javítása céljából biztosítja pénzügyi támogatás nyújtását, nem tekinthető úgy, hogy a vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőt a vasúthálózat teljesítményének javítására ösztönző rendszert alkot.
- 85 Végezetül emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében a kötelezettségzegés megtörténtét a tagállamban az indokolással ellátott véleményben megállapított határidő lejártakor fennálló helyzet alapján kell megítélni, és a későbbi változásokat a Bíróság nem veheti figyelembe (lásd különösen a C-528/10. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 2012. november 8-án hozott ítélet 26. pontját és ebben az értelemben a C-473/10. sz., Bizottság kontra Magyarország ügyben 2013. február 28-án hozott ítélet 96. pontját).
- 86 Következésképpen, mivel a 2011. május 3-i 134/2011 törvényt a Bizottság által a 2009. október 9-i indokolással ellátott véleményben meghatározott határidő lejártát követően fogadták el, ez a törvénymódosítás nem vehető figyelembe a kötelezettségzegés megállapítása iránti jelen kereset megalapozottságának Bíróság általi vizsgálata keretében.
- 87 Az előző megfontolásokra tekintettel meg kell állapítani, hogy az indokolással ellátott véleményben megállapított határidő lejártakor a Cseh Köztársaság nem vezetett be a 2001/14 irányelv 11. cikke követelményeinek megfelelően a vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőket a vasúti hálózat zavarainak minimalizálására és a vasúthálózat teljesítményének javítására szolgáló teljesítményösztönző rendszert.
- 88 Ennélfogva a Bizottság által keresete alátámasztására felhozott negyedik kifogást megalapozottnak kell nyilvánítani.

Az ötödik, a szabályozó szervezet határozataival szembeni előzetes közigazgatási jogorvoslat léteire és ez utóbbi azon hatáskörének hiányára alapított jogalapról, hogy hivatalból eljárjon

A felek érvei

- 89 A Bizottság előadja, hogy a 2001/14 irányelv 30. cikke (5) bekezdésének célja, hogy lehetővé tegye a szabályozó szervezet számára, hogy teljesen függetlenül hozzon döntést, és gyorsan, valamint hatékonyan fogadhassa el a piac működési zavarának orvoslását célzó megfelelő intézkedéseket. A Bizottság hozzáfűzi, hogy ugyanezen cikk (6) bekezdése nem vezet be a szabályozó szervezet határozatainak közigazgatási felülvizsgálatára vonatkozó lehetőséget, hanem csak a bírósági felülvizsgálat lehetőségét tartalmazza.
- 90 Márpedig a vasutakról szóló törvény 56. cikkének c) pontjából az következik, hogy a Vasúti Hivatal, amely a Cseh Köztársaságban a szabályozó szervezet, határozatával szemben a Közlekedési Minisztériumhoz lehet fellebbezést benyújtani, megsértve ezáltal a 2001/14 irányelv 30. cikkének (5) bekezdését.
- 91 A Bizottság ezenkívül arra hivatkozik, hogy a 2001/14 irányelv 30. cikkének (5) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a szabályozó szervezet dönt és fogad el intézkedéseket valamennyi, az említett irányelv 30. cikkében említett területen, különösen az e cikk (2) és (3) bekezdésében felsorolt területeken. Márpedig a vasutakról szóló törvény 34g. cikkének rendelkezéseiből egyértelműen kitűnik, hogy a Vasúti Hivatal valamely kérelmező kérelmére kizárólag a hálózathasználati feltételeket, ideértve az e feltételekben szereplő követelményeket, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitások elosztásának

folyamatát jogosult megvizsgálni. A Bizottság ebből azt a következtetést vonja le, hogy az említett Hivatal nem jogosult határozatot hozni vagy korrekciós intézkedéseket elfogadni a 2001/14 irányelv 30. cikkének (2) és (3) bekezdésében felsorolt valamennyi területen, többek között az ezen irányelv 2. cikkének b) pontja szerinti kérelmező által fizetendő vagy esetlegesen fizetendő infrastruktúra-használati díjak mértékére vagy struktúrájára vonatkozóan, ahogyan azt az említett irányelv 30. cikke (2) bekezdésének e) pontja előírja.

- 92 Végül a Bizottság előadja, hogy a 2001/14 irányelv 30. cikkének (3) bekezdése megköveteli, hogy az e rendelkezésben szereplő területeken a szabályozó szervezet hivatalból járjon el, míg a vasutakról szóló törvény 34g. pontja azt tartalmazza, hogy a Vasúti Hivatal csak a kérelmező kérelmére jár el.
- 93 A Cseh Köztársaság azt állítja először is, hogy a 2001/14 irányelv nem zárja ki, hogy a szabályozó szervezet határozatai az esetleges bírósági felülvizsgálatot megelőzően kötelezően egy másik független, a végrehajtó hatalom körébe tartozó szervezet felülvizsgálata alá tartozzanak.
- 94 A közigazgatási eljárás belső megszervezésére vonatkozó tagállami követelmények különösen nem vezethetők le a 2001/14 irányelv 30. cikkének (6) bekezdéséből, és a tagállamok főszabály szerint szabadon alakítják ki saját eljárási szabályait.
- 95 Ami másodsorban a szabályozó szervezet hatáskörét illeti, a Cseh Köztársaság arra hivatkozik, hogy az EUMSZ 258. cikk szerinti kötelezettségzegés megállapítása iránti eljárásban a Bizottság feladata az állítólagos jogsértés fennállásának bizonyítása. Márpedig az ezen intézmény által közölt indokolással ellátott vélemény a 2001/14 irányelv 30. cikke (2) bekezdésének e) pontján kívül nem hivatkozott más olyan rendelkezésre, amelyet a Vasúti Hivatal hatáskörének terjedelmével összefüggésben hibásan ültettek volna át a belső jogba. Következésképpen a Cseh Köztársaság kizárólag a 2001/14 irányelv 30. cikke (2) bekezdése e) pontja átültetésének – mint az egyetlen, a Bíróság ítélkezési gyakorlatából eredő követelményeknek megfelelően kellően pontosan megfogalmazott jogalap – vizsgálatát javasolja.
- 96 E tekintetben a Cseh Köztársaság előadja, hogy a 2001/14 irányelv 30. cikke (2) bekezdésének e) pontja tekintetében a Vasúti Hivatal hatásköre teljes mértékben a vasutakról szóló törvény 34c. cikke (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 34g. cikkének hatálya alá tartozik. Az említett rendelkezésekből ugyanis kitűnik, hogy a Vasúti Hivatal hatásköre kiterjed a fizetendő vagy esetlegesen fizetendő infrastruktúra-használati díjak mértékének vagy struktúrájának vizsgálatára. Márpedig a Cseh Köztársaság szerint, ha a szabályozó szervezet rendelkezik a szükséges hatáskörrel arra, hogy a 2001/14 irányelv 30. cikke (2) bekezdésének e) pontja értelmében vett intézkedéseket fogadjon el, ebből logikusan következik, hogy rendelkezik az ahhoz szükséges hatáskörrel is, hogy az állami ellenőrzés keretében hivatalból indítson vizsgálati eljárást.
- 97 A Bizottság válaszában azt állítja, hogy a vasutakról szóló törvény 34g. cikkéből egyértelműen kitűnik, hogy a Vasúti Hivatal hatásköre a vasúthálózat használati feltételeinek és a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztási folyamatának felülvizsgálatára korlátozódik. Hozzáfűzi, hogy e rendelkezés értelmében e felülvizsgálatra a vasúthálózat használati feltételeinek közzétételét vagy a vasutakról szóló törvény 34e. cikkének (4) bekezdésében szereplő vélemény közzétételét követő tizenöt napon belül a kérelmező által benyújtott panasz alapján kerül sor. Ezen intézmény szerint ebből az következik, hogy a Vasúti Hivatal hatáskörei nem felelnek meg azoknak a hatásköröknek, amellyel a szabályozó szervezetnek a 2001/14 irányelv 30. cikkének (5) bekezdése értelmében rendelkeznie kell.
- 98 A Cseh Köztársaság viszonzásában azt állítja, hogy a Bizottság kifogásait – a szabályozó szervezetnek a díjak mértékére irányuló felülvizsgálati hatáskörével kapcsolatos kifogások kivételével – elfogadhatatlannak kell nyilvánítani. E tagállam ezzel kapcsolatban kifejti, hogy keresetlevelében a Bizottság az indokolással ellátott véleményhez hasonlóan korlátozta kifogása terjedelmét, amikor kizárólag a Vasúti Hivatalnak a díj mértékére vonatkozó hatásköre terjedelmét tárgyalta. Ezzel

szemben válaszában a Bizottság – mind az indokolással ellátott véleményéhez, mind pedig a keresetlevélhez képest – öt új, a 2001/14 irányelv 30. cikke (5) bekezdésének átültetésére vonatkozó kifogást terjesztett elő, megsértve ezáltal e tagállam tisztességes eljáráshoz való jogát.

A Bíróság álláspontja

– Az ötödik kifogás első részéről

- 99 Az ötödik kifogásának első részében a Bizottság azt állítja, hogy a vasutakról szóló törvény 56. cikke értelmében a Vasúti Hivatal határozatával szemben a Közlekedési Minisztériumhoz lehet fellebbezést benyújtani. Márpedig az ilyen előzetes közigazgatási jogorvoslat ellentétes a 2001/14 irányelv 30. cikkének (5) bekezdésével.
- 100 A Cseh Köztársaság ezzel szemben előadja, hogy a tagállamok eljárási autonómiájának fényében értelmezett 2001/14 irányelv nem zárja ki azt, hogy a szabályozó szervezet határozatai az esetleges bírósági felülvizsgálatot megelőzően kötelezően egy másik közigazgatási szervezet felülvizsgálata alá tartozzanak.
- 101 E tekintetben legelőször is meg kell állapítani, hogy a 2001/14 irányelv 30. cikke nem írja elő és nem is zárja ki kifejezetten a tagállamok azon lehetőségét, hogy előzetes közigazgatási jogorvoslatot vezessenek be.
- 102 Ezenkívül meg kell jegyezni, hogy ezen irányelv 30. cikkének (1) bekezdése kötelezi a tagállamokat szabályozó szervezet létrehozatalára, amely többek között a közlekedésért felelős miniszter is lehet.
- 103 Végül a fenti cikk (6) bekezdése értelmében a szabályozó szervezet által az ugyanezen cikk (5) bekezdése alapján hozott határozatoknak bírósági felülvizsgálat alá vethetőnek kell lenniük.
- 104 A fent említett rendelkezések rendszeréből következik, hogy a 2001/14 irányelv 30. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a szabályozó szervezet által hozott közigazgatási határozatok kizárólag bírósági felülvizsgálat alá vethetők.
- 105 Ennélfogva az ötödik kifogás első részét megalapozottnak kell tekinteni.

– Az ötödik kifogás második részéről

- 106 Az ötödik kifogása második részében a Bizottság azt kifogásolja, hogy a Cseh Köztársaság nem biztosított minden olyan hatáskört a Vasúti Hivatal számára, amellyel a szabályozó szervezetnek a 2001/14 irányelv 30. cikkének (5) bekezdése alapján rendelkeznie kell.
- 107 A Cseh Köztársaság szerint a Bizottság kifogásait – a szabályozó szervezetnek a díjak mértékére irányuló hatáskörével kapcsolatos kifogások kivételével – elfogadhatatlannak kell nyilvánítani.
- 108 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság eljárási szabályzata 120. cikkének c) pontjából és az azzal kapcsolatos ítélkezési gyakorlatból következik, hogy a keresetlevélnek meg kell jelölnie a jogvita tárgyát, és tartalmaznia kell a jogalapok rövid ismertetését, illetve annak kellően egyértelműnek és pontosnak kell lennie ahhoz, hogy az alperes el tudja készíteni védekezését, valamint a Bíróság gyakorolhassa felülvizsgálati jogkörét. Mindebből következik, hogy a kereset alapjául szolgáló alapvető ténybeli és jogi elemeknek magából a keresetlevél szövegéből kell egységes és érthető módon következniük, és a keresetlevélben a kérelmeket egyértelműen kell megfogalmazni, nehogy a Bíróság a határozatában túlterjeszkedjen a kereseti kérelmen, vagy ne határozzon valamely kifogás tekintetében

(lásd különösen a C-165/08. sz., Bizottság kontra Lengyelország ügyben 2009. július 16-án hozott ítélet [EBHT 2009., I-6843. o.] 42. pontját és a C-343/08. sz., Bizottság kontra Cseh Köztársaság ügyben 2010. január 14-én hozott ítélet [EBHT 2010., I-275. o.] 26. pontját).

- 109 A Bíróság továbbá úgy ítélte meg, hogy az EUMSZ 258. cikk alapján benyújtott keresetnek koherens módon és pontosan kell tartalmaznia a kifogásokat, hogy a tagállam és a Bíróság pontosan meg tudja állapítani a felrótt uniós jogsértés mértékét, amely elengedhetetlen feltétele annak, hogy az említett állam hasznosan hivatkozhatson a védekezésül felhozott jogalapokra, és hogy a Bíróság megvizsgálhassa az említett kötelezettségszegés fennállását (lásd különösen a fent hivatkozott Bizottság kontra Lengyelország ügyben hozott ítélet 43. pontját).
- 110 A jelen ügyben a Bizottság a szabályozó szervezet hatáskörét illetően keresetében azt állította, hogy a 2001/14 irányelv 30. cikkének (5) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy e szervezetnek képesnek kell lennie arra, hogy döntsön és intézkedéseket fogadjon el valamennyi, e cikkben említett területen, és különösen e cikk (2) és (3) bekezdésében felsorolt területeken.
- 111 Meg kell azonban állapítani, hogy ezen állítása keretében a fenti intézmény csak az említett 30. cikk (2) bekezdésének e) pontjában szereplő, a használati díjak mértékére vagy struktúrájára vonatkozó hatáskört említette, valamint annak állítólagos lehetetlenségét, hogy a Vasúti Hivatal hivatalból járjon el.
- 112 Következésképpen az ötödik kifogás második része csak annyiban fogadható el, amennyiben a 2001/14 irányelv 30. cikkének (5) bekezdését érintő állítólagos kötelezettségszegés az e cikk (2) bekezdésének e) pontjában szereplő hatáskörre, valamint a szabályozó szervezet hivatalból való eljárás jogosságára vonatkozik.
- 113 Elsőként, ami a szabályozó szervezet hivatalból való eljárás jogosságát illeti, a Bizottság előadja, hogy a vasutakról szóló törvény 34g. cikke előírja, hogy a Vasúti Hivatal csak a kérelmező kérelmére jár el, holott a 2001/14 irányelv 30. cikkének (3) bekezdése megköveteli, hogy a szabályozó szervezet eljárhatson hivatalból. E tekintetben a Bizottság a vasutakról szóló törvény 34g. cikkének azon értelmezésére támaszkodik, amely szerint – az e cikk (1) és (2) bekezdésében szereplő eljárásokhoz hasonlóan – a Vasúti Hivatal számára az említett cikk (3) bekezdésében elismert keresetindítási jog a 2001/14 irányelv 2. cikkének b) pontja szerinti kérelmező erre irányuló kérelmének benyújtásától függ.
- 114 A vasutakról szóló törvény 34g. cikke (3) bekezdésének ezen értelmezését azonban vitatja a Cseh Köztársaság. E tagállam ugyanis azt állítja, hogy az állami ellenőrzést a vasutak területén a vasutakról szóló törvény 58. cikkének (2) bekezdése alapján gyakorolják, amelynek értelmében a szabályozó szervezet megvizsgálja, hogy „a vasút és a vasúti közlekedés üzemeltetése során tiszteletben tartják-e és teljesítik-e a vasút tulajdonosát, a vasút működtetőjét, valamint a fuvarozót terhelő, törvényben előírt kötelezettségeket”.
- 115 E tagállam szerint az említett rendelkezés – az állami ellenőrzésről szóló, 1991. december 6-i 552/1991 törvény (zákon č. 552/1991 Sb., o státní kontrole) jelen jogvitára alkalmazandó változatával összefüggésben értelmezve, amely az állami ellenőrzés gyakorlására jogosult szervezeteket feljogosítja arra, hogy ellenőrzéseket végezzenek, és azok alapján jogsértési eljárást kezdeményezzenek, korrekciós intézkedéseket fogadjanak el, vagy bírságot szabjanak ki az így megállapított közigazgatási szabálysértésekre – feljogosítja a szabályozó szervezetet arra, hogy hivatalból elfogadjon a vasutakról szóló törvény 34g. cikkének (3) bekezdésében szereplő határozatokat.
- 116 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint az EUMSZ 258. cikk alapján kezdeményezett kötelezettségszegési eljárás keretében a Bizottság feladata az állítólagos kötelezettségszegés fennállásának bizonyítása. A Bíróság előtt tehát ezen intézménynek kell

– bármilyen vélelemre való hivatkozás nélkül – a kötelezettségszegés létének ellenőrzéséhez szükséges elemeket előadnia (lásd különösen a fent hivatkozott Bizottság kontra Ausztria ügyben hozott ítélet 62. pontját és a fent hivatkozott Bizottság kontra Németország ügyben hozott ítélet 66. pontját).

- 117 A jelen esetben a Cseh Köztársaság vitatja a vasutakról szóló törvény 34g. cikke (3) bekezdésének a Bizottság által javasolt értelmezését, és az ellenkező értelmezést alátámasztva általánosabb hatályú rendelkezésekre hivatkozik.
- 118 Márpedig a Bizottság nem bizonyította a nemzeti szabályozás Cseh Köztársaság által javasolt értelmezésének téves jellegét. Következésképpen meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem bizonyította azon állítása megalapozottságát, hogy a Vasúti Hivatal nem rendelkezik jogosultsággal arra, hogy hivatalból eljárhasson.
- 119 Másodsorban, ami a 2001/14 irányelv 30. cikke (2) bekezdésének e) pontjában szereplő hatáskört illeti, meg kell jegyezni, hogy a Cseh Köztársaság egyfelől azt állítja, hogy a vasutakról szóló törvény 34c. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 34g. cikkének (1) és (3) bekezdése alapján a Vasúti Hivatal a hálózathasználati feltételekben megjelölt szempontok vizsgálata során jogosult megvizsgálni a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztási díjaival, valamint a vasúti infrastruktúra használatáért fizetendő díjak megállapításával kapcsolatos információkat. Másrészt valamely adott közlekedési vállalkozás által fizetendő infrastruktúra-használati díj konkrét mértékének vizsgálata az említett törvény 34g. cikkének (2) és (3) bekezdésén alapul. Az említett rendelkezések alapján a Vasúti Hivatal jogosult megvizsgálni a vasúthálózati kapacitások elosztásának folyamatát, amelynek a törvény kifejezett rendelkezései alapján nélkülözhetetlen része az infrastruktúra-használati díj konkrét mértékének meghatározása.
- 120 A Cseh Köztársaság hozzáfűzi, hogy a hálózathasználati feltételekben megjelölt szempontokat a vasutakról szóló törvény 34c. cikkének (2) bekezdése rögzíti. E szempontok között szerepelnek többek között a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztási díjszabásával, valamint a vasúti infrastruktúra használatáért fizetendő díj rögzítésével kapcsolatos információk is.
- 121 Amint arra a Cseh Köztársaság helyesen hivatkozott, az árakkal és díjakkal kapcsolatos információk csak a kiszámlázott vagy kiszámlázható infrastruktúra-használati díjak mértékének másik megnevezését képezik. Ehhez hasonlóan az árak rögzítésének a vasutakról szóló törvény 34g. cikkében szereplő módjai – amelyek vizsgálata a szabályozó szervezet feladata – magukban foglalják az infrastruktúra-használati díjak struktúráját.
- 122 Így, mivel a szabályozó szervezet hatáskörrel rendelkezik arra, hogy meghozza a hálózathasználati feltételeket módosító határozatokat, beleértve az abban szereplő szempontokat is, illetve a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására és különösen az árak rögzítésének módjaira vonatkozó határozatokat, a Cseh Köztársaság által hivatkozott nemzeti rendelkezések első ránézésre nem tűnnek elégtelennek a 2001/14 irányelv 30. cikke (2) bekezdésének e) pontjában megfogalmazott követelmények szempontjából.
- 123 Márpedig a jelen ítélet 70. pontjában felidézett ítélkezési gyakorlat szerint az EUMSZ 258. cikk alapján kezdeményezett kötelezettségszegési eljárás keretében a Bizottság feladata az állítólagos kötelezettségszegés fennállásának bizonyítása. A Bíróság előtt tehát a Bizottságnak kell – bármilyen vélelemre való hivatkozás nélkül – a kötelezettségszegés létének ellenőrzéséhez szükséges elemeket előadnia.
- 124 A jelen ügyben azonban meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem bizonyította állítása megalapozottságát a szabályozó szervezetnek az infrastruktúra-használati díjak mértékére vagy struktúrájára vonatkozó hatáskörei tekintetében.

- 125 Végezetül meg kell jegyezni, hogy a Bizottság első alkalommal a viszonzválaszában vetette fel a vasutakról szóló törvény 34g. cikkében a panasz benyújtására előírt tizenöt napos határidőre vonatkozó kifogását. Márpedig, mivel az EUMSZ 258. cikk alapján előterjesztett kereset tárgyát behatárolja a pert megelőző, e rendelkezés szerinti eljárás, e keresetet ugyanazokra az indokokra és jogalapokra kell alapozni, mint az indokolással ellátott véleményt, így amennyiben valamely kifogás nem került megfogalmazásra az indokolással ellátott véleményben, akkor az a Bíróság előtti eljárás szakaszában elfogadhatatlan (lásd ebben az értelemben különösen a C-305/03. sz., Bizottság kontra Egyesült Királyság ügyben 2006. február 9-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-1213. o.] 22. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot). Ennélfogva ezt a kifogást elfogadhatatlannak kell nyilvánítani.
- 126 Az előző megfontolásokra tekintettel meg kell állapítani, hogy a Cseh Köztársaság – mivel előírta, hogy a szabályozó szervezet határozatait előzetes közigazgatási jogorvoslat alá kell vetni – nem teljesítette a 2001/14 irányelv 30. cikkének (5) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.

A hatodik, a 91/440 irányelv 10. cikkének (7) bekezdésében szereplő szervezet hiányára alapított kifogásról

A felek érvei

- 127 A Bizottság előadja, hogy a Cseh Köztársaság megsértette a 91/440 irányelv 10. cikkének (7) bekezdése alapján őt terhelő kötelezettségeket, mivel a Cseh Köztársaságban nem létezik az említett rendelkezésben meghatározott és az ott előírt feladatokat ellátó szervezet.
- 128 A Bizottság szerint a 91/440 irányelv 10. cikke (7) bekezdésének első albekezdéséből kitűnik, hogy a vasúti szolgáltatások piacán folyó verseny ellenőrzése vagy a 2001/14 irányelv 30. cikkének megfelelően létrehozott szabályozó szervezetre, vagy egy ugyanakkora önállósággal rendelkező bármely más szervezetre bízható. A szóban forgó szervezetnek mindkét esetben meg kell felelnie a 91/440 irányelv 10. cikke (7) bekezdésének második albekezdésében szereplő követelményeknek, vagyis azt a 2001/14 irányelv 30. cikke (1) bekezdésének megfelelően kell létrehozni, foglalkoznia kell a kérelmezők panaszaival, és panasz alapján vagy hivatalból határoznia kell a megfelelő intézkedésekről, hogy orvosolja az e piacokon tapasztalható nemkívánatos fejleményeket.
- 129 E tekintetben a Bizottság kijelenti, hogy a Cseh Köztársaságban a vasúti szolgáltatások piacán folyó versenyt a Versenyvédelmi Hivatal ellenőrzi, amelynek hatáskörét a Versenyvédelmi Hivatal hatásköréről szóló törvény határozza meg.
- 130 Márpedig a cseh rendelkezésekből kitűnik, hogy a fent említett Hivatal hatásköre a vasúti szolgáltatások piacán folyó versenyhez közvetlenül kapcsolódó kérdésekre korlátozódik. A Bizottság ebből azt a következtetést vonja le, hogy e szervezet nem látja el az összes olyan feladatot, amelyet a 91/440 irányelv 10. cikke (7) bekezdése második albekezdésének alkalmazásában el kellene látnia, így nem tekinthető az e rendelkezésben felsorolt feladatokat teljesítő szervezetnek. A Bizottság különösen arra hivatkozik, hogy a Versenyvédelmi Hivatal nem fogadhatja be az olyan kérelmezők által előterjesztett panaszokat, akik úgy vélik, hogy igazságtalan bánásmódban vagy hátrányos megkülönböztetésben részesültek, illetve bármely más sérelem érte őket, és panasz alapján vagy hivatalból nem határozhat a megfelelő intézkedésekről, hogy orvosolja a vasúti szolgáltatások piacán tapasztalható nemkívánatos fejleményeket.
- 131 A Cseh Köztársaság előadja, hogy e jogalapot elfogadhatatlannak kell nyilvánítani. A Bizottság ugyanis csak a kereset szakaszában hivatkozott a 91/440 irányelv 10. cikke (7) bekezdésének megsértésére alapított kifogásra, és ezáltal megfosztotta e tagállamot attól a lehetőségtől, hogy a kereset benyújtását megelőző szakaszban hasznos választ adhasson e kifogásokra.

A Bíróság álláspontja

- 132 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 258. cikk alapján indított kereset tárgyát behatárolja az e cikkben foglalt, pert megelőző eljárás. Következésképpen a Bizottság indokolással ellátott véleményének és keresetének ugyanazokon a kifogásokon kell alapulnia (lásd a C-211/08. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2010. június 15-én hozott ítélet [EBHT 2010., I-5267. o.] 33. pontját).
- 133 A jelen ügyben meg kell jegyezni, az indokolással ellátott véleményében a Bizottság azt róta fel a Cseh Köztársaságnak, hogy nem teljesítette a 91/440 irányelv 10. cikkének (7) bekezdéséből eredő kötelezettségeit, mivel a 91/440 és a 2001/14 irányelv nem teszi lehetővé, hogy az e rendelkezésben foglalt hatáskörök és a 2001/14 irányelv 30. cikkében említett hatáskörök több szervezet között legyenek megosztva. A Bizottság azt is felrótta a Cseh Köztársaságnak, hogy a Versenyvédelmi Hivatal nem ruházta fel a 2001/14 irányelv 30. cikkében szereplő olyan hatáskörökkel, mint a vasúti pályahálózat-működtető által megállapított hálózathasználati feltételek felülvizsgálata vagy a díjak meghatározása, hanem csak a klasszikus versenyjogi jogsértések tekintetében rendelkezik hatáskörökkel.
- 134 Márpedig a Bizottság keresetlevelében azt rója fel a Cseh Köztársaságnak, hogy nem ruházta fel a Versenyvédelmi Hivatalt a 91/440 irányelv 10. cikke (7) bekezdésének második albekezdésében szereplő feladatok ellátásához szükséges jogkörökkel.
- 135 Következésképpen a Bizottság hatodik kifogását elfogadhatatlannak kell nyilvánítani, mivel arra nem hivatkozott a pert megelőző eljárás folyamán.
- 136 Az előző megfontolások összességére tekintettel egyfelől meg kell állapítani, hogy a Cseh Köztársaság – mivel nem fogadta el azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy megfeleljen az 2001/14 irányelv 4. cikke (1) bekezdésének, 6. cikke (2) bekezdésének, 11. cikkének és 30. cikke (5) bekezdésének – nem teljesítette az ezen rendelkezésekből eredő kötelezettségeit, másrészt a Bizottság keresetét ezt meghaladó részében el kell utasítani.

A költségekről

- 137 Az eljárási szabályzat 138. cikkének (3) bekezdése alapján részleges pernyertesség esetén mindegyik fél maga viseli saját költségeit. Mivel a Bizottság és a Cseh Köztársaság részlegesen lett pernyertes, úgy kell határozni, hogy maguk viselik saját költségeiket.
- 138 Ugyanezen szabályzat 140. cikkének (1) bekezdése alapján, amely előírja, hogy az eljárásba beavatkozó tagállamok maguk viselik saját költségeiket, a Spanyol Királyság viseli saját költségeit.

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

- 1) **A Cseh Köztársaság – mivel nem fogadta el azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy megfeleljen a 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel 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, 6. cikke (2) bekezdésének, 11. cikkének és 30. cikke (5) bekezdésének – nem teljesítette az e rendelkezésekből eredő kötelezettségeit.**
- 2) **A Bíróság a keresetet ezt meghaladó részében elutasítja.**
- 3) **Az Európai Bizottság, a Cseh Köztársaság és a Spanyol Királyság viselik saját költségeiket.**

Aláírások