



Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
NIILA JÄÄSKINENA,
predstavljeni 6. septembra 2012¹

Zadeva C-483/10

**Evropska komisija
proti**

Kraljevini Španiji

„Tožba zaradi neizpolnitve obveznosti — Direktiva 2001/14/ES — Dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti — Zaračunavanje uporabnin za uporabo železniške infrastrukture — Člen 4(1) — Obračunavanje uporabnin — Vloga upravljavca infrastrukture — Neodvisnost upravljanja — Člen 11 — Izdelava načrta izvedbe — Člen 13(2) — Pravica do uporabe posebnih infrastrukturnih zmogljivosti — Člen 14(1) — Okvir za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti — Pravično in nediskriminatorno dodeljevanje“

I – Uvod

1. Evropska komisija s to tožbo zaradi neizpolnitve obveznosti Sodišču predlaga, naj ugotovi, da Kraljevina Španija ni izpolnila obveznosti iz členov 4(1), 11, 13(2) in 14(1) Direktive 2001/14/ES², kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2007/58/ES³ (v nadaljevanju: Direktiva 2001/14). Kraljevina Španija predlaga, naj se tožba Komisije zavrne.

2. Ta zadeva spada v skupino tožb zaradi neizpolnitve obveznosti⁴, ki jih je Komisija vložila v letih 2010 in 2011 in se nanašajo na uporabo Direktive 91/440/EGS⁵, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/12/ES⁶ (v nadaljevanju: Direktiva 91/440), in Direktive 2001/14 v državah članicah, zlasti na pravičen in enakopraven dostop prevoznikov v železniškem prometu do infrastrukture, to je do železniškega omrežja. Te tožbe so novost, ker ima Sodišče prvič možnost odločati o liberalizaciji železnic v Evropski uniji in zlasti razlagati tako imenovani „prvi železniški paket“.

1 — Jezik izvirnika: francoščina.

2 — Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 404). Naslov Direktive 2001/14 je bil spremenjen s členom 30 Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 227). Odslej je naslov te direktive „Direktiva 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture“.

3 — Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 (UL L 315, str. 44).

4 — Gre za zadeve, ki potekajo pred Sodiščem, Komisija proti Madžarski (C-473/10); Komisija proti Poljski (C-512/10); Komisija proti Grčiji (C-528/10); Komisija proti Češki republiki (C-545/10); Komisija proti Avstriji (C-555/10); Komisija proti Nemčiji (C-556/10); Komisija proti Portugalski (C-557/10); Komisija proti Franciji (C-625/10); Komisija proti Sloveniji (C-627/10); Komisija proti Italiji (C-369/11) in Komisija proti Luksemburgu (C-412/11).

5 — Direktiva Sveta z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 341).

6 — Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 376).

II – Pravni okvir

A – Pravo Unije

3. Člen 4(1) in (2) Direktive 2001/14 določa:

„1. Države članice izdelajo okvir za zaračunavanje uporabnin, pri čemer upoštevajo neodvisnost upravljanja, ki ga določa člen 4 Direktive [91/440].

Države članice določijo posebna pravila za zaračunavanje uporabnin ob upoštevanju navedenega pogoja neodvisnega upravljanja ali takšna pooblastila prenesejo na upravljavca infrastrukture. Obračunavanje in pobiranje uporabnin izvaja upravljavec železniške infrastrukture.

2. Kadar je upravljavec železniške infrastrukture pravno, organizacijsko ali pri odločanju odvisen od prevoznikov v železniškem prometu, naloge iz tega poglavja, razen pobiranja uporabnin, prevzame organ za zaračunavanje uporabnin, ki je pravno, organizacijsko ali pri odločanju neodvisen od vseh prevoznikov v železniškem prometu.“

4. Člen 11(1) Direktive 2001/14 določa:

„Ureditve zaračunavanja spodbujajo prevoznike v železniškem prometu in upravljavca infrastrukture k zmanjševanju motenj in izboljšanju kakovosti izvedbe železniškega omrežja preko načrta izvedbe. Ta načrt lahko vsebuje denarne kazni za dejanja, ki motijo delovanje omrežja, nadomestila za prevoznike, ki so prizadeti zaradi takih motenj, in stimulacije za bolj uspešno poslovanje od načrtovanega.“

5. Člen 13(2) te direktive določa:

„Pravica do uporabe posebnih infrastrukturnih zmogljivosti v obliki vlakovne poti se prosilcem lahko dodeli za največ eno sezono operativnega voznega reda.

Upravljavec železniške infrastrukture in prosilec lahko skleneta okvirno pogodbo, kakor določa člen 17, za uporabo zmogljivosti na zadevni železniški infrastrukturi za obdobje, ki je daljše od ene sezone operativnega voznega reda.“

6. Člen 14(1) te direktive določa:

„Države članice izdelajo okvir za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, pri čemer upoštevajo neodvisnost upravljanja iz člena 4 Direktive [91/440]. Izdelajo se posebna pravila za dodeljevanje zmogljivosti. Upravljavec železniške infrastrukture izvaja postopke dodeljevanja zmogljivosti. Upravljavec infrastrukture zlasti zagotavlja, da se infrastrukturne zmogljivosti dodeljujejo pravično in brez razlikovanja ter v skladu z zakonodajo Skupnosti.“

7. Člen 30 te direktive določa:

„1. [...] države članice ustanovijo regulatorni organ. Ta organ, ki je lahko ministrstvo, pristojno za promet, ali kateri koli drugi organ, je organizacijsko, finančno, pravno in pri odločanju neodvisen od upravljavca železniške infrastrukture, organa za zaračunavanje uporabnine, organa za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti ali od prosilcev. [...]

[...]

3. Regulatorni organ zagotavlja, da so uporabnine, ki jih določi upravljavec železniške infrastrukture, v skladu s Poglavjem II in nediskriminatorne. [...]“

B – *Špansko pravo*

8. V členu 21 zakona 39/2003 o železniškem sektorju (Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, v nadaljevanju: zakon LSF)⁷ z dne 17. novembra 2003 so našteje pristojnosti in funkcije upravljavca železniške infrastrukture, med katerimi je pobiranje uporabnin za železniško infrastrukturo.

9. Na podlagi člena 73(5) zakona LSF je mogoče pri določanju zneska uporabnin za železniško infrastrukturo v skladu z učinkovitim delovanjem železniškega sistema v splošnem interesu upoštevati stopnjo preobremenjenosti infrastrukture, razvoj novih prevoznih storitev v železniškem prometu in potrebo po spodbujanju uporabe prog, ki niso dovolj izkoriščene, pri čemer se v vsakem primeru zagotovi optimalna konkurenca med prevozniki v železniškem prometu.

10. Člen 77(1) tega zakona določa, da se zneski uporabnin za železniške proge, ki so del železniškega omrežja v splošnem interesu, ter uporabnin za železniške postaje in druge železniške objekte določijo z ministrskim odlokom.

11. Člen 81 zakona LSF določa zlasti, da je za določanje, in če je potrebno, spreminjanje zneska uporabnin za železniško infrastrukturo pristojno ministrstvo za opremo in promet.

12. V členih 88 in 89 zakona LSF so med upravnimi kršitvami, za katere so predvidene sankcije, navedena nekatera ravnanja, „ki so povezana z motnjami v delovanju omrežja“.

13. S kraljevim odlokom 2395/2004 z dne 30. decembra 2004 je bil upravljavcu železniške infrastrukture odobren status javnega podjetja (Real decreto 2395/2004 por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias)⁸. Člen 1 tega statuta določa, da je upravljavec železniške infrastrukture (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, v nadaljevanju: upravljavec ADIF) javni organ, izenačen s kategorijo javnih podjetij. Upravljavec ADIF je organ pri ministrstvu za opremo in promet, ki je pristojno za njegovo strateško vodenje in ocenjevanje ter nadzor nad njegovo dejavnostjo.

14. V členu 3 statuta upravljavca ADIF so našteje njegove pristojnosti in funkcije, med katerimi je pobiranje uporabnin za železniško infrastrukturo.

15. Iz členov 14, 15 in 23 tega statuta je razvidno, da upravljavca ADIF vodita upravni odbor in predsednik, ki je tudi predsednik tega upravnega odbora. Ta člen 15 določa še, da člane upravnega odbora prosto imenuje ali razreši minister za opremo in promet. V skladu s členom 23(1) tega statuta svet ministrov na predlog navedenega ministra imenuje predsednika upravljavca ADIF.

16. S kraljevim odlokom 2396/2004 z dne 30. decembra 2004 je bil družbi RENFE-Operadora odobren status javnega podjetja (Real decreto por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial RENFE Operadora)⁹. Člen 1 tega statuta določa, da je družba RENFE-Operadora tako kot upravljavec ADIF javni organ, izenačen s kategorijo javnih podjetij in je pravno povezan z ministrstvom za opremo in promet, ki je pristojno za njegovo strateško vodenje in ocenjevanje ter nadzor nad njegovo dejavnostjo.

17. V skladu s členoma 7 in 8 statuta družbo RENFE-Operadora vodita upravni odbor in predsednik, ki je tudi predsednik tega upravnega odbora. Člen 8(1) tega statuta določa, da člane upravnega odbora prosto imenuje ali razreši minister za opremo in promet. V skladu s členom 16(1) tega statuta svet ministrov na predlog navedenega ministra imenuje predsednika.

7 — BOE št. 276 z dne 18. novembra 2003.

8 — BOE št. 315 z dne 31. decembra 2004.

9 — BOE št. 315 z dne 31. decembra 2004.

18. Zneski uporabnin za železniško infrastrukturo, predvidenih v členih 74 in 75 zakona 39/2003, so določeni z odlokom ministrstva za razvoj FOM/898/2005 (Orden del Ministerio de Fomento FOM/898/2005 por la que se fijan las cuantías de las cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003)¹⁰ z dne 8. aprila 2005.

19. Člen 11 odloka ministrstva za razvoj FOM/897/2005 o izjavi o omrežju in postopku dodeljevanja zmogljivosti železniške infrastrukture (Orden del Ministerio del Fomento FOM/897/2005 relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria)¹¹ z dne 7. aprila 2005 (v nadaljevanju: odlok FOM/897/2005) določa:

„[ADIF] infrastrukturne zmogljivosti, za katere so bile vložene prošnje, dodeli tako:

(a) [...]

(b) če se prošnje za isto vlakovno pot prekrivajo ali je bilo omrežje razglašeno za preobremenjeno, se pri dodeljevanju upoštevajo naslednje prednosti v padajočem vrstnem redu:

1. prednosti, ki jih za različne vrste storitev na vsaki progi po potrebi določi ministrstvo za opremo in promet, pri čemer upošteva zlasti storitve prevoza blaga.

[...]

4. dodelitev operativnih vozniških redov, ki jih je prosilec dejansko uporabljal pred to prošnjo za vlakovne poti.

[...]“

III – Predhodni postopek in postopek pred Sodiščem

20. Komisija je 15. junija 2007 španskim organom poslala vprašalnik o uporabi direktiv 91/440, 95/18/ES¹² in 2001/14.

21. Po dopisovanju s španskimi organi je Komisija z dopisom z dne 27. junija 2008 Kraljevini Španiji poslala pisni opomin, v katerem je izrazila dvom o združljivosti nekaterih vidikov španskih predpisov v zvezi z železnicami z direktivama 91/440 in 2001/14.

22. Kraljevina Španija je na pisni opomin odgovorila z dopisom z dne 16. oktobra 2008. Komisiji je dodatne informacije sporočila v dopisih z dne 5. februarja in 13. julija 2009.

23. Komisija je nato z dopisom z dne 9. oktobra 2009 Kraljevini Španiji poslala obrazloženo mnenje, v katerem trdi, da zadevni predpisi niso v skladu z direktivama 91/440 in 2001/14, in na katero je ta država članica odgovorila z dopisom z dne 16. decembra 2009.

24. Komisija z njenim odgovorom ni bila zadovoljna, zato je vložila to tožbo, ki jo je Sodišče prejelo 6. oktobra 2010.

¹⁰ — BOE št. 85 z dne 9. aprila 2005.

¹¹ — BOE št. 85 z dne 9. aprila 2005.

¹² — Direktiva Sveta z dne 19. junija 1995 o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 2, str. 258)

25. Češki republiki je bila s sklepom predsednika Sodišča z dne 16. februarja 2011 dovoljena intervencija v podporo predlogom Kraljevine Španije. Francoski republiki je bila s sklepom z dne 8. septembra 2011 dovoljena intervencija v podporo predlogom Kraljevine Španije.

26. Komisija je z ločenim aktom, vloženim v sodnem tajništvu Sodišča 26. marca 2012, sporočila, da odstopa od tretjega in četrtega očitka tožbe, ki se nanašata na kršitev člena 30(1) Direktive 2001/14 in člena 10(7) Direktive 91/440, ker je Kraljevina Španija sprejela zakon 2/2011 o trajnostnem gospodarstvu (Ley 2/2011 de Economía Sostenible)¹³ z dne 4. marca 2011¹⁴.

27. Komisija ter španska in francoska vlada so se udeležile obravnave 23. maja 2012.

IV – Analiza tožbe zaradi neizpolnitve obveznosti

A – Prvi očitek: kršitev člena 4(1) Direktive 2001/14

1. Trditve strank

28. Komisija trdi, da španska zakonodaja ni v skladu s členom 4(1) Direktive 2001/14, ker je znesek uporabnin v celoti določen z ministrskim odlokom, zato je edina funkcija upravljavca infrastrukture ADIF pobiranje uporabnin. Upravljavec ADIF naj bi namreč le izračunal znesek uporabnine v vsakem konkretnem primeru in pri tem uporabil formulo, ki so jo predhodno izčrpno določili nacionalni organi. Tako naj ne bi mogel po lastni presoji spreminjati zneska uporabnine v vsakem konkretnem primeru.

29. Komisija meni, da španski predpisi prav tako ne izpolnjujejo zahteve po spoštovanju samostojnosti upravljavca infrastrukture pri upravljanju, ker zneske uporabnin določajo samo nacionalni organi, s čimer se temu upravljavcu odvzame bistven instrument upravljanja.

30. Člen 6(2) navedene direktive, ki določa, da se upravljavcem železniške infrastrukture zagotovijo spodbude za zniževanje stroškov zagotavljanja infrastrukture in višine uporabnin, naj bi obvezno pomenil, da znesek uporabnin določi upravljavec infrastrukture, in ne država članica.

31. Nadzor nad uporabninami, ki jih določi upravljavec infrastrukture, iz člena 30(3) te direktive je po mnenju Komisije nesmiseln, če organi držav članic v celoti določijo znesek uporabnin.

32. Španska vlada trdi, da so uporabnine opredeljene kot dajatve. V skladu z nacionalno zakonodajo naj bi torej šlo za davke, katerih obdavčljivi dogodek je zasebna raba javnih železnic. Zato bi morali biti bistveni elementi teh uporabnin pravno urejeni, konkretni znesek uporabnin pa bi moral biti določen s splošnim upravnim predpisom, to je najmanj z ministrskim odlokom.

33. Španska vlada navaja, da je ADIF, ki je upravljavec infrastrukture na španskem ozemlju, javno podjetje in mora v skladu z nacionalno zakonodajo biti podrejen ministrstvu, zato ni pooblaščen za sprejemanje pravnih določb, saj je zato pristojno ministrstvo, h kateremu spada. S členom 76 zakona LSF naj bi bilo upravljavcu ADIF dodeljeno upravljanje teh uporabnin, kar naj bi vključevalo nekatere funkcije nadzora, likvidacije in določanja uporabnin v vsakem konkretnem primeru ter njihovo pobiranje. Poleg tega naj bi lahko upravljavec ADIF ministrstvu za opremo in promet predlagal, da se po spremembi kategorizacije proge ali železniške postaje uporabijo druge vrste uporabnin.

¹³ — BOE št. 55 z dne 5. marca 2011.

¹⁴ — Zaradi delnega odstopa Komisije je del stališč Češke republike v zvezi s členom 30(1) Direktive 2001/14 in členom 10(7) Direktive 91/440 postal brezpredmeten.

34. Španska vlada se ne strinja z razlago člena 4(1) Direktive 2001/14, ki jo je podala Komisija, prav tako pa po njenih trditvah ni nujno, da izraz „obračunavanje“ iz tega člena pomeni določanje zneska uporabnin. Če je namreč v tej določbi navedeno, da mora upravljavec infrastrukture obračunavati uporabnine, bi bilo to treba razumeti tako, da se nanaša samo na določanje konkretne uporabnine za uporabo infrastrukture v vsakem posameznem primeru.

35. Ker se ta člen 4 nanaša na določitev, obračunavanje in pobiranje uporabnin, bi bilo treba razlikovati na eni strani splošno obračunavanje uporabnin, to je, da se dokončno določita okvir in ureditev zaračunavanja uporabnin, in urejanje zaračunavanja uporabnin za infrastrukturo, za kar je pristojen minister za opremo in promet, ter na drugi strani določanje konkretne uporabnine v vsakem posameznem primeru, za kar je pristojen upravljavec ADIF.

36. Na podlagi tega razlikovanja španska vlada meni, da je njena razlaga člena 4(1) Direktive 2001/14 v skladu z drugimi določbami te direktive.

37. Iz člena 6(2) Direktive 2001/14 naj bi bilo namreč razvidno, da mora znesek uporabnin za dostop do železniškega omrežja znižati država, ne pa upravljavec infrastrukture.

38. Določba iz člena 9(3) Direktive 2001/14, v skladu s katero lahko upravljavci železniške infrastrukture uvedejo ureditve zaračunavanja popustov, naj bi bila izrecno navedena v členu 73(5) zakona LSF. Okoliščina, da je ta določba splošna, naj ne bi pomenila, da popusti ne morejo obstajati.

39. Izraz uporabnine, ki jih določi upravljavec železniške infrastrukture, v členu 30(3) Direktive 2001/14 naj bi pomenil uporabnine, ki jih upravljavec naloži v določenem primeru v določenem času. Uporaba izraza „določiti“ se ne more nanašati na določanje uporabnin in njihovih zneskov na splošno, saj je za to pristojno ministrstvo za opremo in promet.

40. Nazadnje, Češka republika navaja, da morajo države članice, ko izdelajo okvir za zaračunavanje uporabnin, v skladu s členom 4 Direktive 91/440 zagotoviti „neodvisen položaj prevoznikov v železniškem prometu“, ne pa tistega, ki je odgovoren za železniško infrastrukturo. Zato sklepa, da je posredovanje zadevne države z določanjem posebnih uporabnin instrument, ki je sprejemljiv z vidika člena 4(1) Direktive 2001/14.

2. Presoja prvega očitka

41. Komisija s tem očitkom v bistvu trdi, da španska zakonodaja ni v skladu s členom 4(1) Direktive 2001/14, ker ministrstvo za opremo in promet določi znesek uporabnin z ministrskim odlokom. Tako naj bi bil upravljavec infrastrukture pristojen samo za pobiranje uporabnin. Zato naj zadevna nacionalna zakonodaja ne bi bila združljiva z zahtevo po spoštovanju neodvisnosti upravljanja, ki ga zagotavlja upravljavec.

42. Najprej, ugotoviti je treba, da se prvi očitek nanaša na isto problematiko kot drugi očitek v zadevi Komisija proti Madžarski (C-473/10) glede neodvisnosti zaračunavanja uporabnin, vendar z nasprotnega vidika. V slednjem se navedeni očitek namreč nanaša na razlago izraza „pobiranje“, kar je funkcija, ki ni zajeta v pojmu „odločilne funkcije“ v smislu člena 6(3) Direktive 91/440, ki jih mora obvezno izvajati upravljavec infrastrukture, ki je neodvisen od prevoznikov v železniškem prometu.¹⁵ To vprašanje se z nekoliko drugačnimi besedami postavlja tudi v zgoraj navedeni zadevi Komisija proti Češki republiki (C-545/10).

15 — V zvezi s tem je treba pojasniti, da je treba v skladu s členom 6(3) Direktive 91/440 odločilne funkcije, navedene v Prilogi II k tej direktivi, prenesti na organe, ki sami ne zagotavljajo prevoznih storitev v železniškem prometu, da se zagotovi pravičen in enakopraven dostop do železniške infrastrukture.

43. Naj spomnim, da morajo države članice v skladu s členom 4(1) Direktive 2001/14 izdelati okvir za zaračunavanje uporabnin. V zvezi s tem lahko določijo posebna pravila za zaračunavanje uporabnin, pri čemer upoštevajo neodvisnost upravljavca infrastrukture. Ta mora obračunati uporabnino za uporabo infrastrukture. Poleg tega mora biti pristojen za pobiranje te uporabnine. Zadnja naloga torej ni odločilna funkcija, zato jo je mogoče prenesti na izvajalce, ki niso neodvisni, ali na drug organ. Naj dodam, da je v členih 4(4) in (5), 8(1) ter 11 te direktive uporabljen pojem „ureditev zaračunavanja uporabnin“.

44. Glavni argument španske vlade, s katerim izpodbija ta očitek, temelji na razlagi izraza „obračunavanje uporabnin“ iz člena 4(1) Direktive 2001/14. Ta vlada meni, da se ta izraz nanaša samo na določanje konkretnih uporabnin za infrastrukturo v vsakem posameznem primeru.

45. Te trditve ni mogoče sprejeti. Direktiva 2001/14 razlikuje med okvirom za zaračunavanje uporabnin na eni strani in obračunavanjem uporabnin na drugi. Ob upoštevanju tega razlikovanja je treba, kot predlaga Komisija, izrazu „obračunavanje“ pripisati širši pomen kot izrazu „likvidacija“, ki je le faza v postopku pobiranja in jo je treba razumeti tako, da je zajeta v izrazu „pobiranje“. To razlago podpirajo analiza regulativnega okvira sporne določbe in cilji zadevne direktive.

46. V teh okoliščinah je koristna primerjava z argumentacijo madžarske vlade v zadevi Komisija proti Madžarski (C-473/10). Ta vlada meni, da je mogoče razlikovati med oblikovanjem, dejansko določitvijo in pobiranjem uporabnin. Prvi pojem naj bi ustrezal določitvi različnih pravil za zaračunavanje uporabnin, kar uredi država članica ali upravljavec infrastrukture. Drugi pojem naj bi pomenil določanje različnih posameznih uporabnin, ki jih mora neki prevoznik v železniškem prometu plačati v konkretnem primeru glede na storitve, ki jih je naročil. Tretji pojem naj bi označeval konkretno izvajanje plačila uporabnine upravljavcu infrastrukture po vnaprej določenih podrobnih pravilih.

47. Komisija v tej zadevi Kraljevini Španiji očita, da so zneski uporabnin v celoti določeni z ministrskim odlokom, tako da upravljavec ADIF samo pobira uporabnine.

48. Seveda je treba priznati, da člen 8, prvi odstavek, Direktive 91/440 določa, da po posvetovanju z zadevnim upravljavcem „določijo države članice pravila za določitev te uporabnine“. V zvezi s tem se zdi šesta uvodna izjava te direktive še bolj nedvoumna. V skladu s to uvodno izjavo „ob odsotnosti skupnih pravil o razporeditvi infrastrukturnih stroškov države članice po posvetovanju z upravljavci infrastrukture določijo pravila, ki zagotavljajo plačila prevoznikov v železniškem prometu in njihovih združenj za uporabo železniške infrastrukture“.

49. Vendar je iz uvodne izjave 12 Direktive 2001/14 razvidno, da je cilj ureditve zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti spodbujati upravljavce železniške infrastrukture, da optimalno izkoristijo svojo infrastrukturo v takšnem okviru, kakor ga določijo države članice. Taka optimizacija z zaračunavanjem uporabnin se mi ne zdi mogoča, razen če ima upravljavec infrastrukture v okviru ureditve zaračunavanja uporabnin neki manevrski prostor in njegova vloga presega preprost izračun uporabnin. Enake ugotovitve veljajo za pristojnosti upravljavca infrastrukture iz členov 8(2) in 9 Direktive 2001/14 v zvezi s pribitki in popusti pri uporabnini.

50. Direktiva 2001/14 namreč vzpostavlja področje zaračunavanja uporabnin, ki je pridržano za upravljavca infrastrukture. Zgornja meja tega področja v odnosu do države izhaja iz zahteve po manevrskem prostoru pri zaračunavanju uporabnin, ki se lahko uporablja kot instrument upravljanja. Država lahko za zagotavljanje cilja neodvisnega upravljanja določi le normativni in finančni okvir. Spodnja meja tega področja – pod katero je samo še „pobiranje“ – v odnosu do izvajalcev, ki niso neodvisni, je razlika med preprostim izračunom uporabnin na podlagi objektivnih podatkov in meril

na eni strani ter odločitvami, ki zahtevajo izbiro in presojo dejavnikov, vključenih v tak izračun, na drugi strani. Slednje razlikovanje je odločilno za presojo, ali mora obstajati neodvisen organ za zaračunavanje uporabnin v smislu člena 4(2) Direktive 2001/14, kadar upravljavec infrastrukture ni pravno, organizacijsko ali pri odločanju neodvisen.

51. To razlago potrjuje tudi splošna sistematika Direktive 2001/14 in okvir sporne določbe v ureditvi, ki jo uvaja ta direktiva. V zvezi s tem moram spomniti, da člen 6(2) Direktive 2001/14 določa, da se upravljavcem železniške infrastrukture zagotovijo spodbude za zniževanje stroškov zagotavljanja infrastrukture in višine uporabnin za dostop. Iz člena 9(2) te direktive je razvidno, da lahko upravljavec prevozniku v železniškem prometu obračuna popust pri uporabnini. Nazadnje člen 30(2) in (3) te direktive kaže, da mora upravljavec infrastrukture prosto presojati zlasti v zvezi z merili, vsebovanimi v programu omrežja, postopkom dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti in njegovih rezultatih, ureditvijo zaračunavanja uporabnin ter višino in strukturo uporabnin.

52. V tej zadevi pristojno ministrstvo, to je ministrstvo za opremo in promet, deluje kot španski regulatorni organ. Vendar ima v delovanju ureditve zaračunavanja uporabnin dvojno vlogo, ker uporabnine tudi obračunava. Čeprav člen 30(1) Direktive 2001/14 dopušča, da se pristojno ministrstvo imenuje za regulatorni organ, kot protiutež določa zahtevo, da je ta organ neodvisen. Špansko ministrstvo vzporedno z opravljanjem regulativne funkcije, zlasti z zagotavljanjem zakonitosti uporabnin, ki jih določi upravljavec ADIF, ne more obračunavati teh uporabnin, kot je zdaj to v Španiji.¹⁶

53. Čeprav lahko država članica določa elemente in merila, ki jih je treba uporabiti pri obračunavanju zneska uporabnine, mora torej upravljavec infrastrukture ob upoštevanju normativnega in finančnega okvira, ki ga je določila država, v posameznih primerih uporabnine obračunati tako, da to ni le preprost izračun na podlagi formule, ki jo je država v celoti vnaprej določila, kot je to v Španiji. V zvezi s tem upravljavec ADIF ne more po lastni presoji obračunati zneska uporabnine v posameznih primerih, kar je v nasprotju s členom 4(1) Direktive 2001/14.

54. Nazadnje, ugotavljam, da se država članica v skladu z ustaljeno sodno prakso ne more sklicevati na določbe, prakso ali okoliščine svojega notranjega pravnega reda, da bi upravičila nespoštovanje obveznosti in rokov, določenih s posamezno direktivo¹⁷. Poleg tega je iz sodne prakse razvidno, da to velja tudi, če zadevne notranje določbe obstajajo na ustavni ravni.¹⁸

55. Iz tega sledi, da predpisi o obračunavanju dajatev in pravnem položaju upravljavca ADIF kot javnega podjetja, na katere se sklicuje španska vlada, ne vplivajo na analizo neizpolnitve obveznosti v tej zadevi.

56. Zato ugotavljam, da je treba prvemu očitku Komisije ugoditi.

16 — Dodati je treba, da je organizacija, vzpostavljena v Španiji, popolnoma pod nadzorom države. Upravljavec infrastrukture ADIF in prvotni izvajalec (RENFE) sta javni podjetji, ki spadata k ministrstvu za opremo in promet. Regulatorni organ je vključen v to ministrstvo, pravno sredstvo zoper njegove odločbe pa je mogoče vložiti pri ministru.

17 — Glej med drugim sodbo z dne 25. februarja 2010 v zadevi Komisija proti Španiji (C-295/09, točka 10 in navedena sodna praksa).

18 — Sodba z dne 6. maja 1980 v zadevi Komisija proti Belgiji (102/79, Recueil, str. 1473, točka 15). Glej nedavno sodbo z dne 1. aprila 2008 v zadevi Vlada francoske skupnosti in Valonska vlada (C-212/06, ZOdl., str. I-1683, točka 58 in navedena sodna praksa).

B – Drugi očitek: kršitev člena 11 Direktive 2001/14

1. Trditve strank

57. Komisija španski zakonodaji očita, da ne vsebuje nobenega ukrepa, s katerim bi se lahko izvajal člen 11 Direktive 2001/14. Člen 11 odloka FOM/897/2005 naj bi namreč določal merila za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti in naj ne bi bil del „ureditve zaračunavanja uporabnin“, kar je v nasprotju z zahtevo iz člena 11 Direktive 2001/14.

58. Prav tako naj člena 88 in 89 zakona LSF, v katerih so nekatere kršitve predpisov v zvezi z železnicami opredeljene kot „resne“ ali „zelo resne“, ne bi bila del „ureditve zaračunavanja uporabnin“. Globe, s katerimi se lahko kaznujejo te kršitve, naj bi bile upravne sankcije. Te določbe naj bi omogočale, da se sankcije naložijo prevoznikom v železniškem prometu, ne pa upravljavcu ADIF.

59. Komisija dodaja, da člen 73(5) zakona LSF sam po sebi ne zadošča za izvajanje načrta izvedbe iz člena 11 Direktive 2001/14, ker samo predvideva možnost uvedbe takega načrta. Vendar naj uvedba takega načrta ne bi bila posebna pravica, o izvajanju katere bi države članice prosto presojale, ampak zahteva, ki jo nalaga Direktiva 2001/14.

60. Nazadnje, Komisija navaja, da upravljavec ADIF vzpostavitev sistema spodbud predstavlja kot preprosto možnost, in ne kot obveznost, ki jo nalaga člen 11 Direktive 2001/14.

61. Španska vlada se ne strinja s tem, da v svoji nacionalni zakonodaji nima določb, s katerimi bi bil prenesen člen 11 Direktive 2001/14.

62. Prvič, španska vlada trdi, da je v členu 73(5) zakona LSF predvidena možnost, da se pri določanju zneska uporabnin za železniško infrastrukturo upoštevajo stopnja preobremenjenosti infrastrukture, razvoj novih prevoznih storitev v železniškem prometu in potreba po spodbujanju uporabe prog, ki niso dovolj izkoriščene, pri čemer se v vsakem primeru zagotovi optimalna konkurenca med prevozniki v železniškem prometu.

63. Drugič, v členih 88 in 89 zakona LSF naj bi bila nekatera ravnanja, povezana z motnjami v omrežju, opredeljena kot upravne kršitve, ki se, če so storjene, kaznujejo z globami.

64. Tretjič, španska vlada trdi, da želi upravljavec ADIF med prevozniki v železniškem prometu, ki spoštujejo dodeljene infrastrukturne zmogljivosti, ustvariti zveste stranke, zlasti s spodbujanjem zmanjšanja števila incidentov v omrežju.

65. Nazadnje, trdi, da mora vsak prevoznik v železniškem prometu, ki zaprosi za vlakovno pot in jo dobi, ob dodelitvi, to je pred dejansko uporabo vlakovne poti, plačati dajatev za rezervacijo. Plačilo te dajatve naj bi pomenilo zavezanost prevoznika v železniškem prometu, da se bo prilagodil uporabi omrežja, za katero je zaprosil, saj bi sicer izgubil vnaprej plačano dajatev.

66. Po mnenju francoske vlade je treba člen 11 Direktive 2001/14 razlagati tako, da določa cilj in državam članicam nalaga, naj si prizadevajo za njegovo uresničitev. Meni, da države članice tako svobodno izbirajo sredstva, ki se uporabljajo v tem okviru. Poleg tega tako kot španska vlada meni, da ni potrebno, da ti ukrepi spadajo v neodvisni načrt izvedbe za uskladitev z zahtevami iz člena 11 Direktive 2001/14.

2. Presoja drugega očitka

67. Najprej, opozarjam, kot je razvidno iz člena 11 Direktive 2001/14, da morajo ureditve zaračunavanja spodbujati prevoznike v železniškem prometu in upravljavca infrastrukture k zmanjševanju motenj in izboljšanju kakovosti izvedbe železniškega omrežja z „načrtom izvedbe“.

68. Iz spisa, predloženega Sodišču, je razvidno, da upoštevana španska zakonodaja vsebuje ukrepe za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti ali sankcije, če se kršijo predpisi s področja železnic.

69. Vendar je treba opozoriti, da ukrepi in sankcije, na katere se sklicuje španska vlada, ne sestavljajo načrta v smislu člena 11 Direktive 2001/14. Ti ukrepi in sankcije, ki sicer niso del ureditve zaračunavanja uporabnin in ki omogočajo, da se sankcije naložijo samo prevoznikom v železniškem prometu, ne pa upravljavcu infrastrukture, ne sestavljajo skladne in pregledne celote, tako da jih ni mogoče opredeliti kot „načrt izvedbe“, ki izpolnjuje zahteve iz Direktive 2001/14. Nasprotno, gre za posamične in med seboj neodvisne ukrepe in sankcije.

70. Povedano drugače, države članice morajo v skladu s členom 11 Direktive 2001/14 izdelati načrt izvedbe, ki je del ureditev zaračunavanja uporabnin za infrastrukturo. Nato pa v zvezi s spodbudami svobodno izbirajo primerne ukrepe, če spoštujejo zahteve iz te direktive in zlasti zahtevo iz njenega člena 11, ki nalaga izdelavo načrta izvedbe, vendar dopušča manevrski prostor za konkretne ukrepe, ki jih vsebuje ta načrt.

71. Poleg tega je iz spisa, predloženega Sodišču, razvidno, da upravljavec ADIF vzpostavitev sistema spodbud iz člena 11 Direktive 2001/14 predstavlja kot preprosto možnost, in ne kot obveznost, ki jo morajo španski organi spoštovati. Tako kot Komisija menim, da preprosto omenjanje možnosti, da se tak sistem vzpostavi, ne zadošča za zagotovitev spoštovanja člena 11 te direktive, katerega besedilo poleg tega sploh ne podpira razlage te določbe, ki jo podaja španska vlada.

72. Zato ugotavljam, da je treba drugemu očitku Komisije ugoditi.

C – Peti očitek: kršitev členov 13(2) in 14(1) Direktive 2001/14

1. Trditve strank

73. Komisija trdi, da je prva prednost za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti iz člena 11(b)(1) odloka FOM/897/2005 v nasprotju s členom 14(1) Direktive 2001/14, ker zadevnemu ministru dopušča preveč odločanja po lastni presoji, medtem ko ta člen 14 določa, da se izdelajo posebna pravila za dodeljevanje zmogljivosti.

74. Španska vlada se ne strinja s tem, da je prva prednost za dodeljevanje v nasprotju s členom 14(1) Direktive 2001/14. To merilo naj bi namreč dopuščalo dajanje prednosti drugi vrsti storitve, ki ni storitev prevoza blaga, v posebnih ali izjemnih okoliščinah, da se prepreči preobremenjenost železniškega omrežja.

75. Ta vlada pojasnjuje, da ministrstvo za opremo in promet še ni uporabilo te možnosti, odkar je začel veljati odlok FOM/897/2005, kar dokazuje, da na tem področju ne odloča po prosti presoji.

76. Komisija v zvezi s prvo prednostjo za dodeljevanje ugotavlja, da za razlago, ki jo ponuja španska vlada, v besedilu člena 11(b)(1) odloka FOM/897/2005 ni nobene podlage. Meni, da se ta določba nikakor ne sklicuje na obstoj izjemnih ali posebnih okoliščin, kakršne navaja španska vlada. Dodaja še, da že sam obstoj prve prednosti za izvajalce pomeni pravno negotovost, tako da zatrjevane prakse španskih organov, to je, da razen v izjemnih primerih ne določajo dodatnih prednosti, ni mogoče šteti za zadostno za izvajanje člena 14(1) Direktive 2001/14.

77. Španska vlada v zvezi s tem poudarja, da v členu 14(1) Direktive 2001/14 ni izrecno predviden položaj, v katerem je treba zaradi izjemnih okoliščin spremeniti vnaprej določene prednosti, niti ni prepovedano, da se tak položaj upošteva. Zato ni mogoče šteti, da je razlaga tega člena 14, ki jo predlaga španska vlada, v nasprotju z Direktivo 2001/14.

78. Komisija trdi, da je tudi četrta prednost za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti iz člena 11(b)(4) odloka FOM/897/2005 v nasprotju s členoma 13(2) in 14(1) Direktive 2001/14.

79. Komisija po eni strani meni, da ta četrta prednost za dodeljevanje krši člen 13(2) te direktive, ker bi lahko v praksi povzročila, da prevoznik v železniškem prometu dobi pravico do uporabe vlakovne poti brez opredelitve. Taka praksa naj bi prepovedi iz člena 13, v skladu s katero vlakovnih poti ni mogoče dodeliti za obdobje, daljše od veljavne sezone operativnega voznega reda, odvzela polni učinek.

80. Po drugi strani pa meni, da četrta prednost za dodeljevanje ne upošteva člena 14(1) Direktive 2001/14, ker bi lahko v praksi novim udeležencem (praviloma podjetjem iz drugih držav članic) preprečila dostop do najprivlačnejših vlakovnih poti in običajnim uporabnikom (praviloma španskim podjetjem) omogočila, da ohranijo koristi, kar bi bilo diskriminatorno.

81. Komisija v zvezi s četrto prednostjo poudarja, da je v členu 12 Direktive 2001/14 izrecno predvideno, da lahko upravljavci infrastrukture uporabijo dajatev za rezervacijo za čim učinkovitejše izkoriščanje železniškega sistema. Čeprav Komisija ne nasprotuje temu, da se pri merilih za dodeljevanje upošteva tudi pretekla uporaba s strani izvajalcev, je po njenem mnenju vseeno treba, da prednost običajnega uporabnika vlakovne poti ne bi povzročila diskriminacije novih udeležencev, upoštevati ne le preteklo uporabo vlakovne poti v vsakem postopku dodeljevanja, ampak tudi preteklo uporabo primerljivih vlakovnih poti s strani drugih izvajalcev.

82. Pojasnjuje, da se člen 22 Direktive 2001/14 uporablja samo ob preobremenjeni infrastrukturi, medtem ko se člen 11(b)(4) odloka FOM/897/2005 ne uporablja le v tem primeru, ampak tudi na splošno, kadar se prekrivajo prošnje za isto vlakovno pot. Vsekakor pa naj nobena od določb iz člena 22 državam članicam ne bi omogočala, da sprejmejo merilo za dodeljevanje, kot je merilo, na katero se nanaša ta očitek.

83. Možnost sklepanja okvirnih pogodb iz člena 13(2) Direktive 2001/14, na katero se sklicuje španska vlada, naj bi bila izjema od splošnega pravila, katerega izvajanje je odvisno od pogojev iz člena 17 Direktive 2001/14.

84. Španska vlada se ne strinja s tem, da je četrta prednost za dodeljevanje v nasprotju s členoma 13(2) in 14(1) Direktive 2001/14.

85. Merilo iz člena 11(b)(4) odloka FOM/897/2005 naj bi bilo namreč le eno od meril za dodeljevanje zmogljivosti, kadar zmogljivosti ne zadoščajo ali obstaja več prošenj za isto vlakovno pot. Po mnenju španske vlade to merilo vključuje racionalno in pravično diskriminacijo, ker naj bi bilo razumno, da se za optimizacijo uporabe železniškega omrežja upošteva pretekla dejanska uporaba zmogljivosti s strani izvajalcev.

86. V teh okoliščinah se španska vlada sklicuje na člen 22(4) Direktive 2001/14, v skladu s katerim prednostna merila ob preobremenjeni infrastrukturi upoštevajo pomembnost prevoznih storitev za družbo glede na vsako drugo storitev, ki bo zaradi tega izključena.

87. Po mnenju te vlade v členu 13(2) Direktive 2001/14 ni absolutne prepovedi za to, da podjetje nedoločeno dolgo uporablja vlakovno pot. To razlago naj bi podpiralo dejstvo, da je v tej določbi predvidena možnost sklepanja okvirnih pogodb za uporabo zmogljivosti v zadevni železniški infrastrukturi za obdobje, ki je daljše od ene sezone operativnega voznega reda.

88. Španska vlada poleg tega meni, da upoštevanje primerljivih vlakovnih poti pri upoštevanju pretekle uporabe doda element pravne negotovosti, ker primerljivost vlakovnih poti ni opredeljena.

89. Nazadnje, ta vlada meni, da je argument Komisije, v skladu s katerim se člen 11(b)(4) odloka FOM/897/2005 na splošno uporablja ob prekrivanju prošenj, nekoliko pretiran, ker bi dejstvo, da se prošnje prekrivajo, povzročilo, da bi bila vlakovna pot preobremenjena.

2. Presoja petega očitka

90. Najprej, v zvezi s prvo prednostjo za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, določeno v členu 11(b)(1) odloka FOM/897/2005, je treba navesti, da člen 14(1) Direktive 2001/14 izrecno določa, da morajo države članice izdelati posebna pravila za dodeljevanje zmogljivosti, lahko pa izdelajo tudi okvir za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, pri čemer upoštevajo neodvisnost upravljanja iz člena 4 Direktive 91/440.

91. Res je, da Direktiva 2001/14 v skladu z uvodnima izjavama 18 in 20 zahteva, da mora upravljavec infrastrukture pri dodeljevanju infrastrukture imeti določeno polje proste presoje. Nasprotno pa besedilo te direktive ne omogoča sklepa, da lahko posebna pravila za dodeljevanje zmogljivosti uvedejo diskrecijski element političnega odločanja za dodeljevanje infrastrukture. Za odobritev prednosti nekaterim storitvam je namreč pristojen upravljavec infrastrukture, ki lahko to pristojnost izvaja samo pod strogimi pogoji, navedenimi v členu 22 o preobremenjeni infrastrukturi in členu 24 o posebni infrastrukturi Direktive 2001/14.

92. V primeru Kraljevine Španije se mi zdi prosta presoja ministrstva v izjemnih okoliščinah in na splošno še toliko bolj v navzkrižju z Direktivo 2001/14, ker gre za ministrstvo, ki opravlja funkcijo regulatornega organa v smislu člena 30(3) Direktive 2001/14.

93. V zvezi s četrto prednostjo za dodeljevanje iz člena 11(b)(4) odloka FOM/897/2005 je treba navesti, da v skladu s členom 13(2), prvi pododstavek, Direktive 2001/14 uporaba posebnih infrastrukturnih zmogljivosti v obliki vlakovne poti traja največ eno sezono operativnega voznega reda. V skladu z drugim pododstavkom tega odstavka lahko prevoznik v železniškem prometu na podlagi okvirne pogodbe in v skladu s členom 17 Direktive 2001/14 infrastrukturne zmogljivosti uporablja dlje kot eno sezono operativnega voznega reda.

94. V zvezi s tem zadevna španska zakonodaja, to je člen 11(b)(4) odloka FOM/897/2005, upoštevanja dodelitve operativnih voznih redov, ki jih je prosilec dejansko uporabljal pred to prošnjo za vlakovne poti, ne pogojuje z obstojem okvirne pogodbe, kot zahteva Direktiva 2001/14. Zato zadevni španski predpisi ne spadajo v izjemo iz člena 13(2), drugi pododstavek, Direktive 2001/14, ki dovoljuje, da se pravice do uporabe posebnih infrastrukturnih zmogljivosti v obliki vlakovne poti dodelijo za obdobje, ki je daljše od ene sezone operativnega voznega reda.

95. V zvezi z diskriminacijo pri četrti prednosti, na katero opozarja Komisija, ugotavljam, da španska vlada sama priznava, da ta prednost vključuje diskriminacijo novih udeležencev v primerjavi z običajnimi uporabniki. Menim, da je taka diskriminacija očitno v navzkrižju z glavnim ciljem zakonodaje Unije na področju železnic, to je zagotoviti nediskriminatoren dostop do infrastrukture. Ta cilj spodbuja odpiranje prevoznih storitev v železniškem prometu, ki jih opravljajo prvotni izvajalci, konkurenci novih udeležencev.

96. Španska vlada diskriminacijo pri merilu upravičuje z dejansko uporabo omrežja kot merilom za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, da se zagotovi učinkovitejša uporaba železniškega omrežja. Te utemeljitve ni mogoče sprejeti. Dajanje prednosti običajnemu izvajalcu samodejno ne povzroči učinkovitejši uporabi omrežja.

97. Naj dodam, da Direktiva 2001/14 vsebuje posebne določbe za spodbujanje učinkovite uporabe infrastrukturnih zmogljivosti. To spodbujanje je zlasti cilj člena 12 o dajatvah za rezervacijo zmogljivosti, člena 23(2) o potrebi po rezervnih zmogljivostih, da se omogoči hiter odziv na predvidljive *ad hoc* prošnje za dodelitev zmogljivosti, in člena 27 o uporabi vlakovnih poti Direktive 2001/14. Dajanje prednosti prvotnim izvajalcem pa ni navedeno med ukrepi, predvidenimi v navedeni direktivi za spodbujanje učinkovite uporabe omrežja. Iz tega sledi, da tako merilo ni združljivo z zahtevami te direktive, zlasti z njenim členom 13(2).

98. Zato ugotavljam, da je treba petemu očitku Komisije ugoditi.

V – Stroški

99. V skladu s členom 69(2) Poslovnika se neuspeli stranki naloži plačilo stroškov, če so bili ti priglašeni.

100. Ker je Komisija predlagala, naj se Kraljevini Španiji naloži plačilo stroškov, je treba temu predlogu ugoditi, če bo, kot predlagam, tožbi zaradi neizpolnitve obveznosti v celoti ugodeno.

101. V skladu s členom 69(4), prvi pododstavek, Poslovnika Francoska republika in Češka republika, ki sta zaprosili za dovoljenje za intervencijo v tem postopku, nosita svoje stroške.

VI – Predlog

102. Glede na navedene ugotovitve Sodišču predlagam, naj odloči:

1. Kraljevina Španija ni izpolnila obveznosti iz naslednjih členov Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2001/14/ES z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007:
 - člena 4(1), ker je določila, da se uporabnine za uporabo železniške infrastrukture določijo z ministrskim odlokom;
 - člena 11, ker ni sprejela ukrepov, potrebnih za izdelavo načrta izvedbe;
 - člena 13(2), ker je zadevnemu ministrstvu pustila preveliko polje proste presoje pri določanju posebnih pravil za dodeljevanje zmogljivosti, in
 - člena 14(1), ker je določila, da se pri dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti upošteva dodelitev prejšnjih operativnih vozniških redov, ki jih je prosilec dejansko uporabljal.

2. Kraljevini Španiji se naloži plačilo stroškov.
3. Francoska republika in Češka republika nosita svoje stroške.