



Zbirka odločb sodne prakse

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

Zadeva C-556/10

**Evropska komisija
proti**

Zvezni republiki Nemčiji

„Tožba zaradi neizpolnitve obveznosti — Direktiva 91/440/EGS — Razvoj železnic Skupnosti — Direktiva 2001/14/ES — Dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti — Člen 6(3) Direktive 91/440 in Priloga II k tej direktivi — Člena 4(2) in 14(2) Direktive 2001/14 — Upravljavec železniške infrastrukture — Neodvisnost izvajanja odločilnih funkcij — Holdinška struktura — Člena 7(3) in 8(1) Direktive 2001/14 — Določanje višine uporabnin na podlagi neposrednih stroškov — Zaračunavanje uporabnin — Neposredni stroški — Skupni stroški — Člen 6(2) Direktive 2001/14 — Neobstoj mehanizma spodbud za zniževanje stroškov — Člen 30(4) Direktive 2001/14 in člen 10(7) Direktive 91/440 — Regulatorni organ — Pristojnosti“

I – Uvod

1. Evropska komisija s to tožbo zaradi neizpolnitve obveznosti Sodišču predlaga, naj ugotovi, da Zvezna republika Nemčija ni izpolnila obveznosti iz člena 6(3) Direktive 91/440/EGS² in Priloge II k tej direktivi, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/12/ES³ (v nadaljevanju: Direktiva 91/440), iz členov 4(2) in 14(2) Direktive 2001/14/ES⁴, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2004/49/ES⁵ (v nadaljevanju: Direktiva 2001/14), iz členov 6(2), 7(3) in 8(1) Direktive 2001/14 ter iz člena 30(4) Direktive 2001/14 v povezavi s členom 10(7) Direktive 91/440. Zvezna republika Nemčija predlaga, naj se tožba Komisije zavrne.

1 — Jezik izvirnika: francoščina.

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

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

4 — 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).

5 — Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 227). Naslov Direktive 2001/14 je bil spremenjen s členom 30 Direktive 2004/49/ES. Njen novi naslov je „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“.

2. Ta zadeva spada v skupino tožb zaradi neizpolnitve obveznosti⁶, ki jih je Komisija vložila v letih 2010 in 2011 ter se nanašajo na uporabo direktiv 91/440 in 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“.

3. V zvezi s prvim očitkom, ki se nanaša na zahtevo po neodvisnosti pri izvajanju odločilnih funkcij, menim, da so pravna vprašanja v zvezi s pravom Unije v tej zadevi pomensko podobna vprašanjem iz zadeve Komisija proti Avstriji (C-555/10), saj sta obe državi članici izbrali holdinško obliko, v kateri so odločilne funkcije upravljavca infrastrukture prenesene na ločeno družbo v skupini družb, ki vključuje tudi prevoznike v železniškem prometu. Zato pravna argumentacija iz mojih sklepnih predlogov v omenjeni zadevi, predstavljenih danes, velja tudi v obravnavani zadevi, kljub nekaterim razlikam v nacionalnih predpisih, zlasti v zvezi s skupinami družb.

4. Preostali očitki Komisije pa se ne ponavljajo v drugih zgoraj navedenih tožbah zaradi neizpolnitve obveznosti.

II – Pravni okvir

A – Pravo Unije

5. V četrti uvodni izjavi Direktive 91/440 je navedeno:

„ker sta lahko prihodnji razvoj in učinkovito delovanje železniškega sistema lažja, če se opravljanje prevoznih storitev loči od upravljanja infrastrukture; ker je glede na take razmere potrebno, da se ti dve dejavnosti upravljata ločeno in vodita z ločenimi računi“.

6. Člen 6, od (1) do (3), Direktive 91/440 določa:

„1. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev izdelave in objavljanja ločenih izkazov uspeha in bilanc stanja, na eni strani za poslovanje prevoznikov v železniškem prometu, ki je povezano z njihovimi prevoznimi storitvami, in na drugi strani za poslovanje, povezano z upravljanjem železniške infrastrukture. Javna finančna sredstva, ki so dodeljena za eno od teh dveh področij dejavnosti, se ne smejo prenesti na drugo področje dejavnosti.

Računovodstvo za ti dve področji dejavnosti izraža takšno prepoved.

2. Države članice lahko tudi predvidijo, da je za takšno ločitev potrebna organizacijska delitev na področja znotraj enega podjetja ali da infrastrukturo upravlja ločen subjekt.

3. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da se za pravičen in enakopraven dostop do železniške infrastrukture odločilne funkcije, navedene v Prilogi II, prenesejo na organe ali podjetja, ki sami(-a) ne zagotavljajo prevoznih storitev v železniškem prometu. Ne glede na organizacijske strukture je treba dokazati, da je bil ta cilj dosežen.

Vendar lahko države članice pobiranje uporabnin in odgovornost za upravljanje železniške infrastrukture, kot so na primer naložbe, vzdrževanje in financiranje, prenesejo na prevoznike v železniškem prometu ali kakšen drug organ.“

⁶ — Gre za zadeve, ki potekajo pred Sodiščem, Komisija proti Madžarski (C-473/10); Komisija proti Španiji (C-483/10); 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 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).

7. Člen 10(7) Direktive 91/440 določa:

„Brez poseganja v predpise Skupnosti in nacionalne predpise v zvezi s politiko konkurence ter brez poseganja v pristojne institucije na tem področju, konkurenco na trgih železniških prevoznih storitev, vključno s trgom železniškega prevoza blaga spremlja regulatorni organ, ustanovljen po členu 30 Direktive 2001/14/ES, ali katerikoli drugi organ z enako stopnjo neodvisnosti.

Ta organ se ustanovi v skladu z določbami člena 30(1) navedene direktive. Vsak prosilec ali zainteresirana stranka lahko pri tem organu vloži pritožbo, če meni, da je bil(-a) nepravilno obravnavan(-a), diskriminiran(-a) ali kako drugače oškodovan(-a). Regulatorni organ na podlagi pritožbe in po potrebi na lastno pobudo čim prej odloči o primernih ukrepih za odpravo nezaželenega razvoja dogodkov na teh trgih. Za zagotovitev potrebnih možnosti sodnega nadzora in potrebnega sodelovanja med nacionalnimi regulatornimi organi se v tem kontekstu uporabljata člena 30(6) in 31 navedene direktive.“

8. V Prilogi II k Direktivi 91/440 je naveden seznam odločilnih funkcij iz člena 6(3):

- „priprava in odločanje o izdaji licenc prevoznikom v železniškem prometu, vključno z dodeljevanjem posameznih licenc,
- odločanje o dodeljevanju vlakovnih poti, vključno z opredelitvijo in oceno razpoložljivosti, ter dodeljevanju posameznih vlakovnih poti,
- odločanje o zaračunavanju uporabnin za uporabo infrastrukture,
- spremljanje izpolnjevanja obveznosti javne službe pri zagotavljanju nekaterih storitev.“

9. V uvodnih izjavah 7, 11, 16, 20, 21, 25, od 32 do 42 in 44 Direktive 2001/14 so navedeni cilji te direktive:

„(7) Spodbujanje optimalne uporabe železniške infrastrukture bo vodilo k znižanju stroškov, ki jih za družbo predstavlja promet.

[...]

(11) Ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti omogoča enak in enakopraven dostop za vse prevoznike v železniškem prometu in poskuša, kolikor je mogoče, pravično in brez razlikovanja zadovoljevati potrebe vseh uporabnikov in vseh vrst prometa.

[...]

(16) Ureditev zaračunavanja uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti naj omogoča lojalno konkurenco pri zagotavljanju železniških prevoznih storitev.

[...]

(20) Za bolj učinkovito uporabo infrastrukturnega omrežja je zaželeno, da se upravljavcem železniške infrastrukture pusti določena stopnja prilagodljivosti.

(21) Ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti bi morda morala upoštevati dejstvo, da so bili različni sestavni deli železniškega infrastrukturnega omrežja načrtovani za različne glavne uporabnike.

[...]

- (25) Ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti mora upoštevati učinke naraščajoče preobremenjenosti infrastrukturne zmogljivosti in, nenazadnje, pomanjkanje zmogljivosti.

[...]

- (32) Pomembno je zmanjšati izkrivljanje konkurence, ki lahko nastane med železniškimi infrastrukturami ali med različnimi načini prevoza zaradi velikih razlik v načelih zaračunavanja uporabnine.
- (33) Zaželeno je opredeliti tiste sestavne dele infrastrukturnih storitev, ki so za prevoznika bistven[i] pri zagotavljanju prevoznih storitev in so zagotovljen[i] v zameno za najnižje cene dostopa.
- (34) Naložbe v železniško infrastrukturo so zaželeno, ureditev zaračunavanja uporabnin za uporabo infrastrukture pa spodbuja upravljavce železniške infrastrukture k uresničevanju primernih naložb, kadar so te ekonomsko privlačne.
- (35) Vsaka ureditev zaračunavanja uporabnin za uporabo infrastrukture bo za uporabnike pomenila ekonomsko sporočilo. Pomembno je, da so taka sporočila prevoznikom v železniškem prometu dosledna in da jih vodijo k razumnim odločitvam.
- (36) Za vzpostavitev primerne in pravične višine uporabnin za uporabo infrastrukture morajo upravljavci infrastrukture evidentirati in ovrednotiti svoja osnovna sredstva ter razviti jasno razumevanje stroškovnih faktorjev pri obratovanju infrastrukture.
- (37) Pri odločitvah na področju prevozov je zaželeno, da se upoštevajo zunanji stroški.
- (38) Pomembno je zagotoviti, da so uporabnine za mednarodni promet takšne, da železniškemu prometu omogočijo zadovoljiti potrebe trga; zato se uporabnina za uporabo infrastrukture določi glede na stroške, ki nastanejo neposredno zaradi izvajanja železniških prevoznih storitev.
- (39) Skupna višina pokrivanja stroškov s pomočjo uporabnin za uporabo infrastrukture vpliva na višino državnih prispevkov; države članice lahko določijo različno višino skupnega pokrivanja stroškov s pomočjo uporabnin, vključno s pribitki ali donosnostjo naložbe, ki jo lahko trg prenese, s čimer uravnotežijo pokrivanje stroškov in konkurenčnost drugih načinov prevoza v železniškem prometu blaga. Vendar je zaželeno, da vsaka ureditev zaračunavanja uporabnin za uporabo infrastrukture omogoča promet, ki lahko pokriva vsaj dodatno povzročene stroške.
- (40) Železniška infrastruktura je naravni monopol. Zato je upravljavcem infrastrukture treba zagotoviti spodbude za zmanjševanje stroškov in učinkovito upravljanje svoje infrastrukture.

[...]

- (42) Popusti, ki se priznajo prevoznikom v železniškem prometu, morajo biti povezani z dejanskimi prihranki pri upravnih stroških; popusti se lahko uporabljajo tudi za spodbujanje učinkovite uporabe infrastrukture.

[...]

- (44) Dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti je za upravljavca infrastrukture strošek, za katerega se zahteva plačilo.“

10. Člen 4(2) Direktive 2001/14 določa:

„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.“

11. Člen 6 Direktive 2001/14 določa:

„1. Države članice določijo pogoje, ki po potrebi vključujejo predplačila, za zagotovitev, da računovodska evidenca upravljavca železniške infrastrukture, pod normalnimi pogoji poslovanja in v primernem časovnem obdobju, uravnoteži vsaj prihodke upravljavca železniške infrastrukture od uporabnin, presežke iz drugih komercialnih dejavnosti in državno financiranje na eni strani ter infrastrukturne odhodke na drugi.“

Brez poseganja v morebitni dolgoročni cilj, da bi uporabnik pokrtil stroške infrastrukture za vse načine prevoza na podlagi lojalne in nediskriminatorne konkurence med različnimi načini prevoza, lahko država članica v primeru, ko je železniški prevoz konkurenčen drugim načinom prevoza, v okviru za zaračunavanje uporabnin iz členov 7 in 8 od upravljavca infrastrukture zahteva, da svojo računovodsko evidenco uravnoteži brez državnega financiranja.

2. Upravljavcem železniške infrastrukture se ob upoštevanju varnosti, vzdrževanja in izboljšanja kakovosti infrastrukturnih storitev zagotovijo spodbude za zniževanje stroškov zagotavljanja infrastrukture in višine uporabnin za dostop.

3. Države članice zagotovijo, da se določba odstavka 2 izvede bodisi s pogodbo med pristojnim organom in upravljavcem železniške infrastrukture, ki velja najmanj tri leta in predvidi državno financiranje, bodisi z uvedbo primernih ukrepov nadzora z ustreznimi pooblastili.

[...]

5. Določi se postopek za porazdelitev stroškov. Države članice lahko zahtevajo predhodno odobritev. Ta postopek se občasno ažurira glede na najboljšo mednarodno prakso.“

12. Člen 7(3) Direktive 2001/14 določa:

„Brez poseganja v odstavek 4 ali 5 ali v člen 8 so uporabnine za minimalni paket storitev dostopa do infrastrukture in za dostop po tirih do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, enake stroškom, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve.“

13. Člen 8(1) Direktive 2001/14 določa:

„Če trg prenese, lahko država članica za skupno pokrivanje stroškov upravljavca infrastrukture naloži prebitke na podlagi učinkovitih, preglednih in enakopravnih načel, pri čemer zagotavlja optimalno konkurenčnost zlasti mednarodnega železniškega prevoza blaga. Ureditev zaračunavanja uporabnin upošteva povečanje produktivnosti, ki jo dosežejo prevozniki v železniškem prometu.“

Višina uporabnin nikakor ne sme izključiti uporabe infrastrukture s strani tistih tržnih delov, ki lahko plačajo vsaj stroške, nastale neposredno zaradi izvajanja železniških prevoznih storitev, in donosnosti naložbe, ki jo trg lahko prenese.“

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

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

2. Kadar je upravljalavec infrastrukture pravno, organizacijsko ali pri odločanju odvisen od prevoznikov v železniškem prometu, naloge, navedene v odstavku 1 in dodatno opredeljene v tem poglavju, prevzame organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, ki je pravno, organizacijsko in pri odločanju neodvisen od vseh prevoznikov v železniškem prometu.“

15. Člen 30 Direktive 2001/14 določa:

„Regulatorni organ

1. [...] države članice ustanovijo regulatorni organ. [...] Organ deluje po načelih iz tega člena, pri čemer se lahko obravnavanje pravnega sredstva in regulatorne funkcije prenesejo na ločene organe.

2. Prosilec ima pravico vložiti pravno sredstvo pri regulatornem organu, če meni, da je bil nepravilno obravnavan, diskriminiran ali kako drugače oškodovan, še zlasti proti odločitvam upravljavca železniške infrastrukture, ali po potrebi, proti odločitvam prevoznika v železniškem prometu v zvezi z:

[...]

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

4. Regulatorni organ ima pravico od upravljavca železniške infrastrukture, od prosilcev in vsake prizadete tretje stranke v zadevni državi članici zahtevati potrebne informacije, ki mu morajo biti predložene takoj.

5. Regulatorni organ odloči o vsaki pritožbi in sprejme ukrepe za ureditev razmer najpozneje v dveh mesecih po prejemu vseh informacij.

Ne glede na odstavek 6 so odločitve regulatornega organa zavezujoče za vse stranke, ki jih odločitev zajema.

[...]“

B – *Nacionalno pravo*

16. Člen 5a(2) splošnega zakona o železnicah (Allgemeines Eisenbahngesetz) z dne 27. decembra 1993⁷, kakor je bil spremenjen z zakonom z dne 29. julija 2009⁸, določa:

„Nadzorni organi za železnice lahko pri izvajanju svojih funkcij sprejmejo ukrepe, ki so potrebni za odpravo ugotovljenih kršitev in preprečevanje prihodnjih kršitev določb iz člena 5(1) ter se nanašajo na subjekte, ki jih zavezujejo določbe, navedene v členu 5(1).“

7 — BGBl. I, str. 2378, 2396.

8 — BGBl. I, str. 2542, v nadaljevanju: splošni zakon o železnicah.

17. Člen 9a(1) splošnega zakona o železnicah določa:

„(1) Javni upravljavci železnic morajo biti pravno, organizacijsko in pri odločanju neodvisni od prevoznikov v železniškem prometu, če se zadevne odločitve nanašajo na dodeljevanje vlakovnih poti in zaračunavanje uporabnin. Za uresničitev ciljev iz prvega stavka je treba

1. v železniških družbah, ki so hkrati prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železnic, ločiti ti dejavnosti in vsako dodeliti eni ali več ločenim družbam;
2. v pogodbe med upravljavcem železnic in tretjo osebo vnesti zagotovilo za organizacijsko neodvisnost upravljavca;
3. sprejemanje odločitev o operativnem voznem redu, dodeljevanju vlakovnih poti in zaračunavanju uporabnin dovoliti le osebju upravljavca železnic, ki ne opravlja funkcij pri prevoznikih v železniškem prometu;
4. navodila, ki jih tretja oseba da upravljavcu železnic ali njegovemu osebju in se nanašajo na odločitve o operativnem voznem redu, dodeljevanju vlakovnih poti in zaračunavanju uporabnin, šteti za nedovoljena;
5. v podjetjih v smislu člena 9(1), prvi stavek, točki 2 in 3, izdelati, posodabljeni in objaviti predpise, ki tretjim osebam zunaj upravljavca železnic preprečujejo vplivanje na odločitve o operativnem voznem redu, dodeljevanju vlakovnih poti in zaračunavanju uporabnin; v teh predpisih morajo biti zlasti navedene posebne obveznosti, ki veljajo za zaposlene, da se prepreči tak vpliv; poleg tega morajo upravljavci železnic pristojnemu nadzornemu organu, če to zahteva, sporočiti ime predstavnika, ki zagotavlja, da se ti predpisi spoštujejo; ta mora pristojnemu nadzornemu organu vsako leto poslati poročilo o nastalih težavah in ukrepih, ki so bili sprejeti za njihovo odpravo;
6. na mesta v nadzornih svetih podjetij v smislu člena 9(1), prvi stavek, točki 2 in 3, imenovati različne osebe; tako v nadzornem svetu upravljavca železnic ne morejo biti niti člani nadzornih svetov podjetij v smislu člena 9(1), prvi stavek, točki 2 in 3, niti osebe, zaposlene v teh podjetjih; ta določba se uporablja tudi za druge udeležbe matične družbe.“

18. Člen 14(4) splošnega zakona o železnicah določa:

„Upravljavci železnic morajo tarife določiti v skladu s sklepom, sprejetim na podlagi člena 26(1), točki 6 in 7, tako da pokrijejo stroške, ki so jih imeli zaradi zagotavljanja predpisanih storitev v smislu odstavka 1, prvi stavek, in da upoštevajo dobičkonosnost, ki jo lahko trg prenese. Poleg tega lahko stroškom, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve, naložijo pribitke, pri čemer lahko uvedejo razlikovanje bodisi med storitvami medkrajevnega prevoza potnikov, lokalnega prevoza potnikov ali prevoza blaga bodisi glede na segmente na notranjem trgu teh prevoznih storitev, ter pri tem zagotavljajo konkurenčnost, zlasti za mednarodni prevoz blaga v železniškem prometu. Vendar v zvezi z drugim stavkom višina uporabnin za tržni segment ne sme preseči stroškov, ki nastanejo neposredno pri izvajanju železniške storitve, skupaj z dobičkonosnostjo, ki jo lahko trg prenese. V sklepu, sprejetem na podlagi člena 26(1), točki 6 in 7,

1. se lahko odstopanja pri obračunavanju zneska uporabnine v skladu s prvim stavkom dovolijo, če se stroški pokrijejo drugače, ali
2. se lahko pristojnemu nadzornemu organu dovoli, da po posvetovanju z zvezno agencijo za električno energijo, plin, telekomunikacije, pošto in železnice (regulatorni organ) s splošno odločbo vse upravljavce železnic oprosti spoštovanja zahtev iz prvega stavka.“

19. Člen 14c splošnega zakona o železnicah določa:

„(1) Regulatorni organ lahko pri izvajanju svojih funkcij sprejme ukrepe, ki so potrebni za odpravo ugotovljenih kršitev in preprečevanje prihodnjih kršitev določb zakonodaje o železnicah glede dostopa do železniške infrastrukture ter se nanašajo na javna podjetja, ki upravljajo železniško infrastrukturo.

(2) Subjekti, ki imajo dovoljenje za dostop do infrastrukture, in javna podjetja, ki upravljajo železniško infrastrukturo, ter njihovo osebje morajo regulatornemu organu in njegovim predstavnikom pri izvajanju njihovih nalog omogočiti

1. vstop v poslovne prostore in objekte v času, ko so običajno odprti, in
2. vpogled v poslovne knjige, poslovne dokumente, datoteke in druge dokumente ter njihovo shranjevanje na ustrezne nosilce podatkov.

(3) Subjekti, ki imajo dovoljenje za dostop do infrastrukture, in javna podjetja, ki upravljajo železniško infrastrukturo, ter njihovo osebje morajo regulatornemu organu in njegovim predstavnikom zagotoviti

1. vse informacije,
2. vse dokaze,
3. vsa sredstva in vse pomožne storitve, ki jih potrebujejo za opravljanje svojih nalog.

Ta določba se uporablja tudi za pogajanja, ki potekajo ali so končana, o znesku uporabnin za infrastrukturo ali drugih uporabnin. Zagotovljene informacije morajo biti točne in predložene v dobri veri. Vsak, ki mora predložiti informacije, lahko zavrne odgovor na vprašanje, ki bi to osebo ali člane, navedene v členu 383(1), točke od 1 do 3, zakona o pravnem postopku, izpostavilo možnosti kazenskega pregona ali postopku zaradi upravne kršitve.

(4) Regulatorni organ lahko na podlagi tega zakona svoje odredbe uveljavlja v skladu z določbami o izvajanju upravnih ukrepov. Znesek denarne kazni lahko doseže 500.000 EUR.“

20. Člen 1 pogodbe o prevzemu nadzora in prenosu dobička, sklenjene 1. junija 1999 med Deutsche Bahn AG (v nadaljevanju: družba DB) in Deutsche Bahn Netz AG (v nadaljevanju: družba DB Netz), v različici iz sporazuma o spremembi z dne 2. maja 2005 določa:

„Člen 1 Upravljanje družbe DB Netz [...]

Odstopanj od načela pravne in organizacijske neodvisnosti družbe DB Netz [...] v zvezi z odločitvami o operativnem voznem redu, dodeljevanjem vlakovnih poti in zaračunavanjem uporabnin ni. Družba DB [...] ne bo dala nobenega navodila, ki bi ogrozilo to načelo.“

21. Člen 4 poslovnika uprave družbe DB Netz, spremenjenega 9. maja 2005, določa:

„Člen 4 Odločanje

[...]

3. Člani uprave, ki opravljajo funkcije pri prevoznikih v železniškem prometu, povezanih z družbo DB Netz [...], ali v podjetjih, povezanih s prevozniki, ne glasujejo, kadar se odloča o operativnem voznem redu, dodeljevanju vlakovnih poti in zaračunavanju uporabnin. Prav tako ne morejo sodelovati pri pripravi teh odločitev.“

III – Predhodni postopek in postopek pred Sodiščem

22. Komisija je maja 2007 nemškimi organom poslala vprašalnik, da bi preverila prenos direktiv iz prvega železniškega paketa v nacionalni pravni red Zvezne republike Nemčije. Ta država članica je nanj odgovorila z dopisom z dne 25. septembra 2007 in dopolnilnim dopisom z dne 14. decembra 2007.

23. Komisija je v dopisu z dne 26. junija 2008 opozorila na razhajanja med nemško zakonodajo na področju železnic in direktivami 91/440, 95/18/ES⁹ in 2001/14 ter Zvezno republiko Nemčijo pozvala, naj se uskladi s temi direktivami. Ta država članica je na ta pisni opomin odgovorila z dopisom z dne 22. oktobra 2008.

24. Komisija je Zvezni republiki Nemčiji z dopisom z dne 24. februarja 2009 poslala dodaten pisni opomin, v katerem ji je očitala nove kršitve Direktive 2001/14 v povezavi z Direktivo 91/440 v zvezi z zaračunavanjem uporabnin za infrastrukturo in pristojnostmi nemškega regulatornega organa. Zvezna republika Nemčija je na ta dodatni pisni opomin odgovorila z dopisom z dne 17. aprila 2009.

25. Komisija je Zvezni republiki Nemčiji z dopisom z dne 9. oktobra 2009 poslala obrazloženo mnenje, v katerem jo je pozvala, naj v dveh mesecih od njegovega prejema sprejme ukrepe, ki so potrebni za uskladitev s tem mnenjem. Zvezna republika Nemčija je na obrazloženo mnenje odgovorila z dopisom z dne 3. decembra 2009, v katerem je izpodbijala neizpolnitev obveznosti, ki ji jo očita Komisija.

26. Komisija z odgovorom Zvezne republike Nemčije ni bila zadovoljna, zato je vložila to tožbo, ki jo je Sodišče prejelo 26. novembra 2010.

27. Češki republiki in Italijanski republiki je bila s sklepom predsednika Sodišča z dne 19. maja 2011 dovoljena intervencija v podporo predlogom Zvezne republike Nemčije.

28. Komisija, Zvezna republika Nemčija in Italijanska republika so se udeležile obravnave 23. maja 2012.

IV – Tožbeni razlogi in trditve strank

A – Prvi očitki: neodvisnost izvajanja odločilnih funkcij

1. Trditve strank

29. Komisija trdi, da mora biti subjekt, na katerega je preneseno izvajanje odločilnih funkcij iz Priloge II k Direktivi 91/440, ne le pravno, ampak tudi ekonomsko neodvisen od podjetja, ki zagotavlja prevozne storitve v železniškem prometu.

30. V zvezi s tem trdi, da je treba izraz „podjetje“ iz člena 6(3) Direktive 91/440, čeprav ta izrecno ne določa, da mora biti subjekt, na katerega se prenese izvajanje odločilnih funkcij, „neodvisen“ od družb, ki opravljajo prevozne storitve v železniškem prometu, v skladu s sodno prakso Sodišča razlagati tako, da pokriva vse subjekte, ki delujejo kot „gospodarska enota“, čeprav so pravno ločeni.¹⁰

9 — 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).

10 — Komisija se sklicuje na sodbi z dne 12. julija 1984 v zadevi Hydrotherm Gerätebau (170/83, Recueil, str. 2999, točka 11) in z dne 24. oktobra 1996 v zadevi Viho proti Komisiji (C-73/95 P, Recueil, str. I-5457, točka 50).

31. Nato Komisija trdi, da je treba, kadar odločilne funkcije izvaja družba, ki je odvisna družba v železniškem holdingu, kot je družba DB Netz, oceniti, ali in pod katerimi pogoji se lahko ta odvisna družba, ki je poleg tega upravljavec infrastrukture, pristojen za izvajanje odločilnih funkcij, šteje za „neodvisno“ od podjetja, ki zagotavlja prevozne storitve v železniškem prometu (to so holding in njegove odvisne družbe, ki zagotavljajo storitve prevozov blaga in potnikov v železniškem prometu), kljub temu da pripadata isti skupini.

32. Vendar naj Zvezna republika Nemčija ne bi predvidela učinkovitih mehanizmov za zagotavljanje, da je upravljavec infrastrukture DB Netz organizacijsko in pri odločanju neodvisen ter da neodvisno izvaja odločilne funkcije. Komisija iz tega sklepa, da ta država članica ni izpolnila obveznosti iz člena 6(3) Direktive 91/440 in Priloge II k tej direktivi ter iz členov 4(2) in 14(2) Direktive 2001/14.

33. Prvič, Komisija trdi, da mora spoštovanje obveznosti glede neodvisnosti nadzorovati neodvisen organ, kot je železniški regulatorni organ, ali tretja oseba. V primeru kršitve zahteve po neodvisnosti bi konkurenti morali imeti možnost pritožbe. Komisija meni, da v Nemčiji ti določbi nista upoštevana.

34. Po mnenju Komisije je iz člena 5a splošnega zakona o železnicah namreč razvidno, da lahko zvezni urad za železnice Eisenbahn-Bundesamt (v nadaljevanju: urad EBA) izvaja samo določbe glede neodvisnosti, ki so že zapisane v nemškem pravu, podobno kot določbe iz člena 9a splošnega zakona o železnicah. Urad EBA nima nobenih pristojnosti v zvezi s sprejemanjem strukturnih ukrepov, kot so na primer spreminjanje organizacijske strukture holdinga, odločanje o organizacijski strukturi upravljavca infrastrukture v odnosu do holdinga, premeščanje vodstvenih delavcev, ki ne izpolnjujejo merila neodvisnosti, ali spreminjanje organizacijskih postopkov upravljanja odločilnih funkcij.

35. Drugič, Komisija meni, da morajo obstajati pravne ali vsaj pogodbene določbe o neodvisnosti odnosa med holdingom in subjektom, pristojnim za izvajanje odločilnih funkcij. Enako naj bi veljalo za odnos med zadnjenavedenim in drugimi podjetji v skupini, ki zagotavljajo storitve v železniškem prometu, ali drugimi organi, ki jih holding obvladuje.

36. Komisija trdi, da so člen 9a splošnega zakona o železnicah, ki vsebuje določbe o neodvisnosti, ter določbe notranjih predpisov železniškega holdinga, kot je člen 1(3) pogodbe o prevzemu nadzora in prenosu dobička, ki družbi DB prepoveduje dajanje navodil, kar bi ogrozilo pravno in organizacijsko neodvisnost družbe DB Netz pri odločanju o operativnem voznem redu, dodeljevanju vlakovnih poti in zaračunavanju uporabnin, zaščitni ukrepi, ki pa sami ne zadoščajo za zagotavljanje neodvisnosti odločilnih funkcij ter preprečevanje navzkrižja interesov in nadzora holdinga nad organom, pristojnim za odločilne funkcije.

37. Tretjič, Komisija meni, da člani uprave holdinga in drugih podjetij v holdingu ne smejo biti v upravi subjekta, pristojnega za odločilne funkcije.

38. Meni namreč, da ni mogoče trditi, da je uprava subjekta, pristojnega za odločilne funkcije, pri odločanju neodvisna od uprave holdinga, če obe upravi sestavljajo iste osebe. Komisija dodaja, da nobena pravna določba ne nasprotuje takemu položaju.

39. Četrto, članom uprave subjekta, pristojnega za odločilne funkcije, in višjemu vodstvu, ki opravlja odločilne funkcije, naj nobena določba ustrezno število let po tem, ko so zapustili zadevni subjekt, ne bi prepovedovala, da sprejmejo zaposlitev na mestu višjega vodstvenega delavca v holdingu ali drugih organih, ki jih obvladuje.

40. Take določbe v Nemčiji namreč ne obstajajo, v praksi pa naj bi številni vodstveni delavci družbe DB Netz prestopili v holding ali druge hčerinske družbe.

41. Petič, Komisija trdi, da mora biti upravni odbor subjekta, pristojnega za odločilne funkcije, imenovan v skladu z jasno opredeljenimi pogoji in s pravnimi jamstvi za popolno neodvisnost njegovega odločanja. Njegovo imenovanje in odpoklic bi moral nadzorovati neodvisen organ.

42. Šestič, Komisija trdi, da mora subjekt, pristojen za odločilne funkcije, imeti svoje osebe in delovati v ločenih prostorih ali prostorih z zavarovanim dostopom. V poslovniku ali pogodbah o zaposlitvi bi moralo biti jasno navedeno, da so stiki s holdingom in drugimi družbami, ki jih obvladuje, omejeni na poslovno komunikacijo, povezano z izvajanjem odločilnih funkcij. Dostop do informacijskih sistemov bi moral biti zaščiten, tako da se zagotavlja neodvisnost odločilnih funkcij.

43. Nemška vlada trdi, da člena 4(2) in 14(2) Direktive 2001/14 ne zahtevata popolne ekonomske neodvisnosti, ampak zahtevata, da je upravljavec infrastrukture pravno, organizacijsko in pri odločanju neodvisen pri sprejemanju nekaterih jasno opredeljenih odločitev, kot so dodeljevanje vlakovnih poti in zaračunavanje uporabnin za infrastrukturo, v skladu s členom 6(3) Direktive 91/440 v povezavi s Prilogo II k tej direktivi.

44. Nemška vlada trdi, da se merila za preučitev dokaza o neodvisnosti iz priloge 5 k delovnemu dokumentu služb Komisije SEC(2006) 530¹¹ ne ujemajo z upoštevničimi zavezujočimi določbami v zadevnem primeru, določenimi v členu 6(3) Direktive 91/440, Prilogi II k Direktivi 91/440 ter členih 4(2) in 14(2) Direktive 2001/14. Poleg tega naj ta dokument ne bi bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* in naj ne bi bil zavezujoč pravni akt. Zato ga v tem postopku ni mogoče uporabiti.

45. Prvič, nemška vlada v zvezi z nadzorom, ki ga izvaja neodvisen organ, meni, da lahko urad EBA v skladu s splošnim zakonom o železnicah med drugim sprejme ukrepe, ki so potrebni za odpravo ugotovljenih kršitev ter preprečevanje prihodnjih kršitev tega zakona in njegovih izvedbenih določb. Urad EBA bi lahko tudi odredil spremembe v zvezi s pravnim odnosom med upravljavcem infrastrukture in holdingom, zlasti v zvezi z vprašanji glede organizacije skupine, če je dokazano, da te spremembe zagotavljajo neodvisnost funkcij, naštetih v splošnem zakonu o železnicah.

46. Nemška vlada trdi tudi, da mora urad EBA v okviru rednega izvajanja svojega pooblastila za presojo preučiti pritožbe. Nasprotno pa naj pravica konkurenta, da zaradi domnevne kršitve določb o pravni ločitvi pred sodiščem zahteva posredovanje urada EBA, načeloma ne bi obstajala v nemškem sistemu upravnega varstva individualnih pravic, v katerem se je mogoče sklicevati le na kršitev subjektivnih javnih pravic, pri čemer državljani ne more sprožiti postopka, da bi dosegel objektivno uporabo prava.

47. Vendar naj bi splošni zakon o železnicah konkurentu dajal učinkovita sredstva za zagotavljanje varstva njegovih individualnih pravic. Tako bi lahko konkurenti, če bi menili, da je bila z odločbami podjetja, ki upravlja železniško infrastrukturo, kršena njihova pravica do nediskriminatornega dostopa do infrastrukture, zahtevali posredovanje Bundesnetzagentur (zvezna agencija za omrežja). Torej naj bi bili interesi konkurentov in posredno konkurence upoštevani.

48. Drugič, nemška vlada trdi, da določbe člena 9a splošnega zakona o železnicah v celoti izpolnjujejo zahteve iz prava Unije v zvezi z neodvisnostjo subjekta, pristojnega za odločilne funkcije, od holdinga. Trdi, da sta ločena računovodsko in operativno ter na ravni prava družb, kar zagotavlja potrebno neodvisnost.

49. Tretjič, po mnenju nemške vlade se Komisija pri ugotovitvi, da člani uprave holdinga in drugih podjetij v holdingu ne smejo biti v upravi subjekta, pristojnega za odločilne funkcije, ne opira na nobeno določbo zadevnih direktiv.

11 — Poročilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij o izvajanju prvega železniškega paketa (COM(2006) 189 final).

50. Nemška vlada meni, da pogodba o prevzemu nadzora in prenosu dobička ter poslovnik uprave družbe DB Netz v celoti zagotavljata, da je družba DB Netz pravno, organizacijsko in pri odločanju neodvisna, ko odloča o dodeljevanju vlakovnih poti in zaračunavanju uporabnin za infrastrukturo. Poleg tega naj dvojni mandati ne bi bili v nasprotju z neodvisnostjo, saj bi moral vsak član uprave v skladu z nemškim pravom družb tudi v primeru dvojnega mandata zagovarjati interese družbe, s katero se v konkretnem primeru ukvarja.

51. Četrtrič, v zvezi z neobstojem prehodnega obdobja, ki ga navaja Komisija, nemška vlada opozarja, da niti v členu 6(3) Direktive 91/440 niti v členih 4(2) in 14(2) Direktive 2001/14 ni naveden pravni razlog za taka prehodna obdobja, ki jih ne upravičujejo niti določbe predpisov Unije s področja železnic. Prav tako naj ne bi bila upoštevana primerjava z veljavnimi določbami v sektorju električne energije in plina, saj so bile sprejete šele pred kratkim in ne za železniški sektor.

52. Petič, nemška vlada meni, da iz direktiv prvega železniškega paketa ni razvidno, da mora neodvisen organ nadzorovati imenovanje in odpoklic članov vodstvenih organov, kar poskuša Komisija naložiti po analogiji z drugimi področji, na katerih pa, drugače kot v železniškem sektorju, obstajajo izrecne določbe v zvezi z imenovanji.

53. Šestič, nemška vlada trdi, da informacijski sistem družbe DB Netz v celoti izpolnjuje zahtevo po pravni in organizacijski neodvisnosti v zvezi z odločitvami, ki vplivajo na dostop do vlakovnih poti in zaračunavanje uporabnin za infrastrukturo. Za dostop do ustreznih podatkov mora družba DB Netz podeliti pravico do dostopa.

54. Italijanska vlada v tem postopku intervenira samo v podporo trditvam, ki jih nemška vlada navaja v zvezi z vprašanji iz prvega očitka tožbe.

55. Italijanska vlada pripominja, da se obveznost ločitve funkcije prevoznih storitev v železniškem prometu od funkcije upravljanja infrastrukture, ki jo je določil zakonodajalec Unije, nanaša na računovodstvo.

56. Poudarja, da Komisija v zvezi s holdinško obliko zagovarja protisloven pristop, ker uvaja domnevo nezdržljivosti, saj je ta oblika, čeprav je zakonsko priznana, z direktivo združljiva le, če holding nima ali ne izvaja nobenih posebnih pravic, ki jih ima sam po sebi.

57. Namen zakonodaje naj nikakor ne bi bil uvesti obveznost, da se ločijo lastniške strukture ali organizacijske ureditve, ki imajo enakovredne učinke na področju neodvisnosti upravljanja, ampak naj bi bil spoštovati in zagotavljati diskrecijsko pravico držav članic in zainteresiranih podjetij, da sprejmejo različne vrste organizacijskih oblik.

58. Italijanska vlada se ob upoštevanju besedila in cilja predpisov ne strinja z razlago Komisije, če ta meni, da je treba odločilne funkcije prenesti na subjekte zunaj skupine, ki ji pripada prevoznik v železniškem prometu.

2. Presoja prvega očitka

59. Kot sem navedel v sklepnih predlogih v zadevi Komisija proti Avstriji (C-555/10), iz obveznosti glede neodvisnosti organa, pristojnega za odločilne funkcije, iz člena 6(3) Direktive 91/440 ter iz členov 4(2) in 14(2) Direktive 2001/14 ni mogoče sklepati, da morajo države članice, ki so se odločile za holdinško obliko, katere združljivosti s temi zahtevami Komisija same po sebi ne izpodbija, sprejeti zakone in druge predpise ali pogodbe, ki se ujemajo z razlago iz zgoraj navedene priloge 5 k delovnemu dokumentu služb Komisije SEC(2006) 530.

60. Delovni dokument služb Komisije namreč ne more niti nadomestiti niti dopolniti direktive in njenih določb. Seveda lahko tak dokument izraža mnenje Komisije ali, natančneje, „služb Komisije“, vendar njegova normativna vrednost, če obstaja, ne more biti primerljiva z normativno vrednostjo „sporočil“ Komisije, ki so predvidena s PDEU in v vseh jezikih objavljena v *Uradnem listu Evropske unije*. Obveznosti držav članic morajo biti razvidne iz besedila direktive in njegove razlage v skladu s cilji direktive.¹²

61. Tako v okviru tožbe zaradi nepravilnega ali nepopolnega prenosa omenjenih določb Direktive 2001/14 Zvezni republiki Nemčiji ni mogoče očitati, da ni sprejela posebnih pravil,

- katerih namen je regulatornemu organu omogočiti spremljanje spoštovanja obveznosti glede neodvisnosti organa za zaračunavanje uporabnin ali za dodeljevanje zmogljivosti;
- ki članom uprave holdinga in drugih podjetij v holdingu prepovedujejo članstvo v upravi subjekta, pristojnega za odločilne funkcije;
- o uvedbi čakalnih obdobj, ki članom uprave subjekta, pristojnega za odločilne funkcije, in višjemu vodstvu, ki opravlja odločilne funkcije, ustrezno število let preprečujejo, da bi sprejeli zaposlitev na mestu višjega vodstvenega delavca v holdingu ali drugih organih, ki jih obvladuje;
- o določitvi jasnih pogojev, ki se uporabljajo za imenovanje članov upravnega odbora subjekta, pristojnega za odločilne funkcije, ter o nadzoru nad njihovim imenovanjem in odpoklicem, ki ga izvede neodvisen organ;
- ki zahtevajo, da ima subjekt, pristojen za odločilne funkcije, svoje osebje in deluje v ločenih prostorih, in ki omejujejo komunikacijo osebja tega subjekta z osebjem drugih subjektov pod okriljem holdinga.

62. Poudarjam, da se tožba ne nanaša na nepravilno uporabo direktiv 91/440 in 2001/14. Komisija ni predložila konkretnih dokazov, da zahteva po neodvisnosti subjekta, pristojnega za odločilne funkcije, v praksi ni uresničena.

63. Menim, da nemška zakonodaja omogoča več nadzora znotraj skupine podjetij kot zakonodaja, ki se uporablja v Avstriji. Torej so lahko skupine pravno bolj integrirane kot v Avstriji. Zato so v aktih zasebnega prava zapisane različne prepovedi, da se prepreči uporaba možnosti, predvidenih v zakonodaji.¹³

64. Iz teh razlogov Sodišču predlagam, naj prvi očitek Komisije zavrne.

B – *Drugi očitek: zaračunavanje uporabnin*

1. Trditve strank

65. Komisija trdi, da Zvezna republika Nemčija ni izpolnila obveznosti iz členov 7(3) in 8(1) Direktive 2001/14.

12 — Glej sodbo z dne 10. aprila 1984 v zadevi Von Colson in Kamann (14/83, Recueil, str. 1891).

13 — Glej pogodbo, navedeno v točki 20 teh sklepnih predlogov, in poslovník, naveden v točki 21 zgoraj.

66. Trdi, da so v členu 14(4) splošnega zakona o železnicah, s katerim je Zvezna republika Nemčija prenesla ti določbi, vrzeli. Ta določba naj namreč ne bi vedno omogočala, da se zanesljivo ugotovi, ali in kdaj je treba uporabiti načelo neposrednih stroškov iz člena 7(3) Direktive 2001/14 oziroma načelo skupnih stroškov iz člena 8(1) Direktive 2001/14.

67. Poleg tega Komisija navaja, da Zvezna republika Nemčija, čeprav se je očitno odločila za načelo skupnih stroškov, ni v celoti izpolnila pogojev, ki so potrebni za uporabo člena 8(1) Direktive 2001/14, zlasti pa ni navedla okoliščin, v katerih je treba preizkusiti sposobnost trga, da prenese stroške, kar je nujno za preverjanje, ali jih lahko prenesejo vsi tržni deli.

68. Nemška vlada meni, da nemške določbe v zvezi z upoštevanjem konkurenčnosti v celoti izpolnjujejo zahteve iz člena 8(1), prvi stavek, Direktive 2001/14. V zvezi s preskusom sposobnosti kritja stroškov naj Direktiva 2001/14 namreč ne bi zahtevala, da se presoja konkurenčnost vsakega tržnega dela. Člen 14(4) splošnega zakona o železnicah, s katerim je ta člen Direktive 2001/14 prenesen v nacionalno zakonodajo, naj bi naslovnik te določbe v skladu z besedilom in ciljem te direktive zavezoval le k zagotavljanju konkurenčnosti, zlasti konkurenčnosti mednarodnega železniškega prevoza blaga. Torej naj bi nacionalno pravo spoštovalo zahteve in cilje navedene direktive.

69. Nemška vlada navaja še, da se lahko pri obračunavanju zneska uporabnine upoštevajo celotni stroški. Zato bi lahko družba DB Netz uporabnine zaračunavala tako, da bi pokrila stroške infrastrukture, ki se ne krijejo iz državnih subvencij.

70. Nemška vlada zavrača trditev Komisije, da v nemških predpisih tržni deli iz člena 8(1) Direktive 2001/14 niso opredeljeni. Trdi, da je polni učinek tega regulativnega cilja zagotovljen s členom 14(4), tretji stavek, splošnega zakona o železnicah. Poleg tega naj bi bilo iz določb v zvezi z neodvisnostjo pri določanju cen razvidno, da naj bi zakonodaja Unije podjetjem, ki so dejavna na trgu, prepuščala skrb za oceno plačilne sposobnosti povpraševanja. Nazadnje, člen 8(1) Direktive 2001/14 naj ne bi izrecno določal nobene širše zahteve na področju postopka in nadzora, zlasti glede informacij prevoznikov v železniškem prometu.

71. Češka vlada se strinja z argumenti nemške vlade, da se določbe, ki jih navaja Komisija, izvajajo pravilno, in sicer v povezavi z vsemi očitki, ki se nanašajo na domnevno nepravilen prenos zadevnih določb prava Unije, pa tudi z očitkom, ki se nanaša na domnevno kršitev povezanih določb členov 7(3) in 8(1) Direktive 2001/14.

72. Natančneje, po mnenju češke vlade je treba v zvezi s kršitvijo člena 7(3) Direktive 2001/14 pojasniti pojem stroškov, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve, da se preveri, ali se zgoraj navedene določbe kršijo.

2. Presoja drugega očitka

73. Predpisi Unije o uporabninah, ki jih pobira upravljavec infrastrukture, niso preprosti. V skladu z Direktivo 2001/14 lahko uporabnine zahteva na te načine:

- na podlagi člena 7(3) so uporabnine za minimalni paket storitev dostopa do infrastrukture in za dostop po tirih do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, enake stroškom, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve;
- na podlagi člena 7(4) lahko uporabnina za infrastrukturo vsebuje dajatev za nezadostnost infrastrukturnih zmogljivosti na določenem odseku v obdobjih preobremenjenosti infrastrukture;
- na podlagi člena 7(5) se lahko uporabnina za infrastrukturo spremeni, da se upoštevajo okoljski stroški;

- na podlagi člena 8(1) se lahko za skupno pokrivanje stroškov upravljavca infrastrukture naložijo pribitki;
- na podlagi člena 8(2) lahko upravljavec infrastrukture na podlagi dolgoročnih stroškov posebnih investicijskih projektov zviša uporabnine;
- na podlagi člena 12, prvi odstavek, lahko upravljavec infrastrukture naloži primerne dajatve za zmogljivost, ki je bila zahtevana, vendar ne uporabljena.

74. Upravljavec infrastrukture v okviru zaračunavanja uporabnin, ki ga izdela država članica, obračunava uporabnine za infrastrukturo in zagotavlja, da ureditev zaračunavanja uporabnin temelji na enakih načelih za njihovo celotno omrežje (člen 4(1) in (4) Direktive 2001/14). V skladu s členom 8(3) Direktive 2001/14 morajo biti za preprečevanje diskriminacije povprečne in mejne uporabnine nekega upravljavca infrastrukture za enako uporabo njegove infrastrukture primerljive in uporabnine enake za primerljive storitve na enakih tržnih delih. Upravljavec železniške infrastrukture v programu omrežja dokaže, da ureditev zaračunavanja uporabnin izpolnjuje te zahteve.

75. V skladu s členom 6(1) Direktive 2001/14 države članice določijo pogoje za zagotovitev, da računovodska evidenca upravljavca železniške infrastrukture uravnoteži vsaj prihodke upravljavca železniške infrastrukture od uporabnin, presežke iz drugih dejavnosti in državno financiranje na eni strani ter infrastrukturne odhodke na drugi.¹⁴ V skladu z odstavkom 5 tega člena se določi postopek za porazdelitev stroškov. Države članice lahko zahtevajo predhodno odobritev tega postopka.

76. Menim, da določbe Direktive 2001/14 sestavljajo zapleten sistem dejavnikov, ki jih je treba upoštevati pri obračunavanju uporabnin za infrastrukturo, ciljev, ki jih ta sistem želi doseči¹⁵, ter pristojnosti, ki jih imajo država članica, upravljavec infrastrukture in regulatorni organ iz člena 30 Direktive.

77. Direktiva 2001/14 v zvezi z dopustno višino uporabnine za infrastrukturo določa najnižjo raven, ki ustreza stroškom, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve (člen 7(3))¹⁶, in najvišjo raven, ki izhaja iz skupnih stroškov upravljavca infrastrukture (člen 8(1)). V tem razponu se lahko v uporabnini upoštevajo merilo nezadostnosti infrastrukturnih zmogljivosti v obdobjih preobremenjenosti infrastrukture (člen 7(4)), zunanji okoljski stroški (člen 7(5)) in posebne investicije za izboljšanje infrastrukture (člen 8(2)). Poleg tega je mogoče dodeliti popuste (člen 9).

78. V zvezi z vlogo države in upravljavca infrastrukture je treba navesti, da država določi okvir za zaračunavanje uporabnin in je odgovorna za zagotavljanje financiranja, da so računovodske evidence upravljavca infrastrukture uravnotežene. Vendar lahko država članica naloži pribitke za skupno pokrivanje stroškov upravljavca infrastrukture, če jih trg prenese in če to ne izključuje uporabe infrastrukture s strani tistih tržnih delov, ki lahko plačajo vsaj stroške, nastale neposredno zaradi izvajanja železniških prevoznih storitev, in stopnjo donosnosti naložbe.

79. Upravljavec infrastrukture pa obračuna uporabnino za infrastrukturo. Iz uvodne izjave 12 Direktive 2001/14 je 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

14 — Glej v zvezi s tem točko 36 in naslednje mojih sklepnih predlogov v zgoraj navedeni zadevi Komisija proti Španiji.

15 — Da določbe Direktive 2001/14 o zaračunavanju uporabnin sestavljajo zelo zapleten sistem različnih ekonomskih in socialnih ciljev, potrjujejo tudi uvodne izjave 7, 11, 16, 20, 21, 25, 32, od 34 do 42 in 44 te direktive. Glej točko 9 teh sklepnih predlogov.

16 — Razlaga tega pojma je tudi predmet zadev Komisija proti Poljski (C-512/10) in Komisija proti Češki republiki (C-545/10).

uporabnin se mi ne zdi mogoča, razen če se upravljavcem železniške infrastrukture v okviru ureditve zaračunavanja uporabnin pusti določena stopnja prilagodljivosti, ki je izrecno navedena v uvodni izjavi 20. Isto velja za pristojnosti upravljavca infrastrukture iz členov 8(2) in 9 Direktive 2001/14 za pribitke in popuste pri uporabnini.

80. Iz upoštevni besedil je namreč razvidno, da Direktiva 2001/14 pri zaračunavanju uporabnin vzpostavlja področje, ki je pridržano za upravljavca infrastrukture. Zgornja meja tega področja v odnosu do države je opredeljena z zahtevo po manevrskem prostoru pri zaračunavanju uporabnin, ki se lahko uporablja kot instrument upravljanja.¹⁷ Spodnja meja tega področja v odnosu do izvajalcev, ki niso neodvisni, je meja, pri kateri se začne „pobiranje“.¹⁸

81. Iz splošne sistematike navedene direktive je razvidno, da za upravljavca infrastrukture na področju zaračunavanja uporabnin priporoča vlogo, ki vključuje odločitve, ki v zvezi z metodologijo, ki jo je treba uporabiti, in usklajevanjem različnih regulativnih ciljev, ki niso vedno brez protislovnosti, zahtevajo polje proste presoje. Take odločitve lahko temeljijo le na tržni raziskavi, ki se nanaša na primer na opredelitev tržnih delov, da bi ugotovili, „ali trg to prenese“.

82. Zato menim, da mora presoja o neizpolnitvi obveznosti v zvezi s prenosom Direktive 2001/14 v tem očitku¹⁹ temeljiti na celoviti analizi ureditve uporabnin za infrastrukturo v tej direktivi.

83. V zvezi z argumentom Komisije, da so v členu 14(4) splošnega zakona o železnicah vrzeli, ker ne omogoča vedno, da se zanesljivo ugotovi, ali in kdaj je treba uporabiti načelo neposrednih stroškov iz člena 7(3) Direktive 2001/14 oziroma načelo skupnih stroškov iz člena 8(1) Direktive 2001/14, ugotavljam, da ta argument temelji na lažni dihotomiji. Kot sem že omenil, menim, da ta direktiva ne določa dveh alternativnih metod, ampak razpon od najnižje ravni, to so stroški, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve, do najvišje ravni, ki ustreza skupnemu znesku stroškov upravljavca infrastrukture. Upravljavec lahko med tema skrajnostma uporabi dodatna merila za zaračunavanje uporabnin, določena v tej direktivi, ter popuste v skladu s pogoji iz Direktive 2001/14 in morebiti iz okvira za zaračunavanje uporabnin, ki ga sprejme država članica.

84. Vendar ne menim, da morajo države članice, da bi se izognile ugotovitvi neizpolnitve obveznosti in da bi zmanjšale polje proste presoje, ki ga ima upravljavec infrastrukture pri obračunavanju uporabnin, določiti pravila za zaračunavanje uporabnin, ki so podrobnejša in konkretnejša od pravil, s katerimi so v nacionalno pravo prenesene normativne zahteve, ki ustrezajo zahtevam, ki jih je predvidel zakonodajalec Unije. Uporaba pojma „okvir za zaračunavanje uporabnin“ po mojem mnenju kaže, da to lahko naredijo v določenih mejah, ampak le ob upoštevanju neodvisnosti upravljanja, ki ga določa člen 4 Direktive 91/440.²⁰

85. Menim, da je manevrski prostor upravljavca infrastrukture na področju zaračunavanja uporabnin v členu 14(4) splošnega zakona o železnicah, katerega izhodišče, ne pa tudi absolutno pravilo, je pokrivanje vseh stroškov infrastrukture in omogočanje dostopa do trga, nasprotno od pokrivanja stroškov, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve, opredeljen popolnoma v skladu z zahtevami Direktive 2001/14. Natančneje, nacionalna določba upravljavcu infrastrukture omogoča razlikovanje bodisi med storitvami medkrajevnega ali lokalnega prevoza potnikov ali prevoza blaga bodisi glede na segmente na notranjem trgu teh prevoznih storitev. Menim, da prenos upoštevni določb Direktive 2001/14 države članice ne zavezuje k določitvi podrobnejših pravil v zvezi s tem, lahko pa država članica konkretnejši prenos ali uporabo prenese na upravljavca infrastrukture, zlasti v zvezi s presojo ekonomske sposobnosti tržnega dela.

17 — Glej moje sklepne predloge v zgoraj navedeni zadevi Komisija proti Španiji.

18 — Glej moje sklepne predloge v zgoraj navedeni zadevi Komisija proti Madžarski.

19 — Enaka analiza velja tudi za tretji očitek.

20 — Glej v zvezi s tem tudi zadevo Komisija proti Češki republiki (C-545/10).

86. Iz teh razlogov Sodišču predlagam, naj drugi očitek Komisije zavrne.

C – Tretji očitek: mehanizem spodbud

1. Trditve strank

87. Komisija trdi, da člen 6(2) Direktive 2001/14 ni bil prenesen v nemško pravo. Po njenem mnenju nobeden od mehanizmov, ki jih navaja nemška vlada, upravljavca infrastrukture ne spodbuja k omejevanju stroškov zagotavljanja infrastrukture in višine uporabnin za dostop. Poleg tega naj sklenjeni sporazumi o storitvi in financiranju ne bi vsebovali nobene določbe o zniževanju stroškov infrastrukture in zaračunavanja uporabnin.

88. Nemška vlada trdi, da člen 6(1) Direktive 2001/14 izhaja iz načela, da je treba uravnotežiti vsaj prihodke od uporabnin in državno financiranje na eni strani ter infrastrukturne odhodke na drugi. Meni, da so višina stroškov, povezanih z infrastrukturnimi storitvami, znesek uporabnin za dostop in znesek državnega financiranja v ekonomskem odnosu, ki izključuje enostranske pravne zahteve. Zato z določb navedene direktive ni mogoče sklepati na enostransko obveznost zniževanja stroškov ali zaračunavanja uporabnin. Za cilj zniževanja stroškov in uporabnin za dostop iz člena 6(2) Direktive 2001/14 naj bi se štel pridržek upoštevanja varnosti in izboljšanja kakovosti infrastrukturnih storitev.

89. Ta vlada tudi trdi, da Direktiva 2001/14 ne zahteva dejanskega znižanja stroškov ali uporabnin za dostop. Nasprotno, ta obveznost bi se morala uravnotežiti z drugimi zahtevami glede strukture zaračunavanja uporabnin. Skupno ravnovesje bi moralo zagotavljati uresničevanje dolgoročnega cilja, to je doseči ravnovesje med infrastrukturnimi prihodki in odhodki.

90. Nemška vlada trdi, da je mehanizem spodbud iz člena 6(2) Direktive 2001/14 v celoti prenesla v nacionalno zakonodajo. Sporazum o storitvi in financiranju (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, v nadaljevanju: sporazum LuFV) naj bi izpolnjeval pogoje glede pogodbe iz člena 6(3) Direktive 2001/14, zato naj bi pomenil učinkovit sistem za spodbujanje zniževanja stroškov in uporabnin za dostop v skladu s členom 6(2) te direktive.

91. Sporazum LuFV naj bi namreč zlasti upravljavcem infrastrukture nalagal številne obveznosti glede zagotavljanja kakovosti in informacij, kvalitativne zahteve iz tega sporazuma naj bi zagotavljale, da se kakovost železniške infrastrukture z leti izboljšuje, omejeval naj bi subvencije zvezne države za naložbe za nadomestitev na znesek 2,5 milijarde EUR letno in upravljavce infrastrukture naj bi zavezoval, da za vzdrževanje prog predvidijo svoja finančna sredstva.

92. Nazadnje, v železniškem sektorju naj bi obstajale številne sistemske spodbude za zniževanje stroškov, ker je treba podjetja, ki upravljajo infrastrukturo, voditi kot gospodarska podjetja, ki morajo spoštovati načela zasebnega gospodarstva, zlasti tako, da je vodenje podjetja usmerjeno v konkurenco, da se poveča dobiček, kar naj bi bilo samostojna in učinkovita spodbuda za družbo DB Netz, da zniža svoje stroške.

2. Presoja tretjega očitka

93. Menim, da je razprava strank o tretjem očitku zapletena, z njim povezanih vprašanj pa ni lahko jasno prepoznati.

94. Kljub temu je po mojem mnenju stališče Komisije mogoče povzeti tako, da Zvezna republika Nemčija upravljavca infrastrukture ne spodbuja niti k omejevanju stroškov, povezanih z infrastrukturnimi storitvami, niti k zniževanju uporabnin za dostop.

95. Stališče Zvezne republike Nemčije si razlagam tako, da sporazum LuFV po njenem mnenju pomeni učinkovit sistem spodbujanja k zniževanju stroškov zagotavljanja infrastrukture. Zdi se mi, da ta država v zvezi z uporabniki za dostop v bistvu trdi, da Direktiva 2001/14 državam članicam ne nalaga, naj uvedejo ločene spodbude za znižanje uporabnikov za dostop, ampak zahteva, da spodbude za znižanje stroškov zagotavljanja infrastrukture posredno sledijo temu cilju.

96. V zvezi s prvim delom tega tožbenega razloga, ki se nanaša na stroške zagotavljanja infrastrukture, najprej opozarjam, da se lahko v skladu s členom 6(3) Direktive 2001/14 določba odstavka 2 tega člena izvede s pogodbo med pristojnim organom in upravljavcem železniške infrastrukture, ki velja najmanj tri leta in predvidi državno financiranje. Menim, da je sporazum LuFV v skladu s tem formalnim pogojem.

97. Ugotavljam, da so v sporazumu LuFV subvencije zvezne države kljub inflaciji omejene na določen letni znesek, zato mora upravljavec infrastrukture izboljševati učinkovitost, saj zanj veljajo standardi kakovosti, ki se ali ne spreminjajo ali pa so vse zahtevnejši. Poleg tega mora upravljavec vsako leto zagotoviti vsaj minimalni znesek za naložbe za nadomestitev. Poleg tega mora upravljavec za vzdrževanje omrežja uporabljati svoja sredstva, tako da z nižjimi stroški zagotavlja primerljivo kakovost.

98. Menim, da lahko ukrepi v sporazumu LuFV spodbujajo upravljavca infrastrukture k zniževanju stroškov zagotavljanja infrastrukture. Komisija bi lahko bila s tretjim očitkom uspešna, le če bi člen 6(2) Direktive 2001/14 od držav članic zahteval, da morajo vedno imeti ločene spodbude za zniževanje uporabnikov za dostop.

99. Komisija meni, da taka obveznost velja za države članice ne glede na donosnost upravljanja infrastrukture. Povedano drugače, tudi če upravljavec infrastrukture ne bi mogel pokriti vseh stroškov zagotavljanja infrastrukture, bi ga država članica morala spodbujati, naj del presežka, ustvarjenega zaradi večje učinkovitosti, prenese na uporabnike omrežja.

100. Seveda stališče Komisije podpira besedilo člena 6(2) Direktive 2001/14, v katerem so omenjeni stroški zagotavljanja infrastrukture in višina uporabnikov za dostop. Kljub temu je treba v skladu z uvodno izjavo 40 „upravljavcem infrastrukture [...] zagotoviti spodbude za zmanjševanje stroškov in učinkovito upravljanje svoje infrastrukture“. V njej so omenjeni samo stroški.

101. Menim, da razlaga Komisije z vidika splošne sistematike člena 6 Direktive 2001/14 ni razumna. V skladu s členom 6(1), drugi pododstavek, te direktive „[b]rez poseganja v morebitni dolgoročni cilj, da bi uporabnik pokrival stroške infrastrukture za vse načine prevoza na podlagi lojalne in nediskriminatorne konkurence med različnimi načini prevoza, lahko država članica v primeru, ko je železniški prevoz konkurenčen drugim načinom prevoza, v okviru za zaračunavanje uporabnikov iz členov 7 in 8 od upravljavca infrastrukture zahteva, da svojo računovodsko evidenco uravnoteži brez državnega financiranja“.²¹

102. Po razlagi Komisije pa bi država morala financirati infrastrukturo, čeprav je upravljavec infrastrukture zaradi izboljšanja učinkovitosti, ki ga spodbuja država, ustvaril presežek, ki ga lahko uporabi za uravnoteženje računovodske evidence, namesto za zniževanje uporabnikov za dostop.

103. Dalje, določbe poglavja II Direktive 2001/14 v zvezi z zaračunavanjem uporabnikov, ki temeljijo na načelu zaračunavanja uporabnikov na podlagi stroškov, lahko ob predpostavki, da so računovodske evidence upravljavca uravnotežene, dolgoročno povzročijo, da bodo znižanja uporabnikov za dostop samodejna posledica znižanja stroškov zagotavljanja infrastrukture.

21 — Glej tudi uvodno izjavo 39 Direktive 2001/14 (navedena v točki 9 teh sklepnih predlogov).

104. Iz teh razlogov Sodišču predlagam, naj tretji očitek Komisije zavrne.

D – Četrti očitek: pristojnosti regulatornega organa

1. Trditve strank

105. Komisija trdi, da Zvezna republika Nemčija ni izpolnila obveznosti iz določb člena 30(4) Direktive 2001/14 v povezavi s členom 10(7) Direktive 91/440.

106. Po mnenju Komisije lahko regulatorni organ obveznost iz člena 10(7) Direktive 91/440, to sta nadzor nad konkurenco na trgih železniških prevoznih storitev in odprava nezaželenega razvoja dogodkov na teh trgih, izpolni, le če je pooblaščen, da prevoznike v železniškem prometu in upravljavce infrastrukture zasliši neodvisno od dejanskih pritožb ali dejanskega suma na kršitev direktiv, ter če ima pravico, da jih z ustreznimi zagroženimi sankcijami prisili k odgovoru. Če regulatorni organ nima informacij, ki bi jih pridobil s takimi zahtevami po informacijah, ne more začeti postopka na lastno pobudo, ker se opira samo na informacije, ki so jih posredovali pritožniki.

107. Poleg tega Komisija meni, da prenos člena 30(4) Direktive 2001/14 ni popoln, ker v tem členu ni razlikovanja med upravljavcem infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu.

108. Nazadnje, če regulatorni organ ne more zahtevati informacij, se lahko opre le na informacije, ki mu jih želijo sporočiti prevozniki v železniškem prometu, kar pa se ne ujema s cilji Direktive 2001/14.

109. Po trditvah nemške vlade člen 30(4) Direktive 2001/14 ne zahteva, da je regulatorni organ pristojen za pridobivanje informacij, ne da bi za to obstajal kak razlog ali sum. Nasprotno, to določbo bi bilo treba razlagati v okviru področja uporabe in regulativnega cilja te direktive, to sta dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in zaračunavanje uporabnin za te zmogljivosti. V teh okoliščinah naj bi regulatorni organ opravljal funkcijo pritožbenega organa, ki v okviru dodeljevanja zmogljivosti in zaračunavanja uporabnin nadzoruje in zagotavlja enakopraven dostop do železniške infrastrukture. S to določbo naj bi bila predvidena le materialna pravica do pridobitve informacij in ustrezna obveznost zagotavljanja informacij, ne da bi se v navedeni direktivi postavljalo vprašanje sankcioniranja takih pravic.

110. Prav tako naj člen 10(7) Direktive 91/440 regulatornemu organu ne bi dodeljeval pravice do pridobivanja informacij in nalaganja sankcij na področju nadzora nad konkurenco.

2. Presoja četrtega očitka

111. Člen 10(7), prvi pododstavek, Direktive 91/440 državam članicam nalaga, naj določijo, da regulatorni organ, ustanovljen v skladu s členom 30 Direktive 2001/14, nadzira konkurenco na trgih železniških prevoznih storitev, razen če te naloge ne opravlja drug organ z enako stopnjo neodvisnosti.

112. Po mnenju Komisije iz te naloge izhaja, da mora biti organ pooblaščen, da neodvisno od dejanskih pritožb ali dejanskega suma na kršitev direktiv zasliši prevoznike v železniškem prometu in upravljavce infrastrukture, ter mora imeti pravico, da jih z zagroženimi ustreznimi sankcijami prisili k odgovoru.

113. V skladu z ustaljeno sodno prakso morajo države članice ustanoviti upravne strukture, ki so potrebne za izvajanje direktiv, in glede na obveznosti iz teh direktiv določiti ustrezne sankcije, tudi če pravo Unije ne vsebuje določb o tem. Zdi se, da sodna praksa podpira očitke Komisije.²²

114. Vendar obveznost države članice v zvezi z spremljanjem konkurence, ki jo Komisija poskuša izpeljati iz člena 10(7) Direktive 91/440, dejansko pomeni, da se regulatornemu organu dodelijo pooblastila za uvedbo sektorskih preiskav. Po mojem mnenju je zakonodajna tradicija konkurenčnega prava Skupnosti vedno sledila načelu, da bi moral taka pooblastila izrecno in natančno določiti zakonodajalec Unije.²³

115. Iz tega razloga, in ker v členu 10(7) niso omenjene preiskave, ki jih izvaja regulatorni organ, po mojem mnenju Zvezni republiki Nemčiji ni mogoče očitati, da v zakonodaji ni predvidela pooblastil za preiskovanje in sankcioniranje, ki naj bi jih regulatorni organ imel neodvisno od dejanskih pritožb ali dejanskega suma na kršitev direktiv.

116. V zvezi s členom 30 Direktive 2001/14 je iz odstavka 4 tega člena razvidno, da ima regulatorni organ od upravljavca železniške infrastrukture, od prosilcev in vsake prizadete tretje stranke v zadevni državi članici pravico zahtevati potrebne informacije, ki mu morajo biti predložene takoj. V skladu z odstavkom 5, drugi pododstavek, tega člena so odločitve regulatornega organa zavezujoče za vse stranke, ki jih odločitve zajema.

117. Po mnenju Komisije člen 30(4) Direktive 2001/14 državam članicam nalaga, da v okviru spremljanja konkurence iz člena 10(7) Direktive 91/440 predvidijo pooblastila za preiskovanje in sankcioniranje, ki se lahko uveljavljajo tudi za vse prevoznike v železniškem prometu. S tem mnenjem se ne strinjam.

118. Kot sem navedel, samo iz člena 10(7) Direktive 91/440 ni mogoče razbrati obveznosti držav članic, da v okviru spremljanja konkurence predvidijo pooblastila za preiskovanje in sankcioniranje. To razlago potrjuje dejstvo, da drugi pododstavek člena 10(7) ne vsebuje nobenega, niti eksplicitnega niti implicitnega, sklicevanja na odstavek 4 člena 30 Direktive 2001/14.²⁴ Zdi se tudi, da se člen 30(4) Direktive 2001/14 ne uporablja v okviru spremljanja konkurence iz člena 10(7) Direktive 91/440.

119. Nasprotno, v členu 30 Direktive 2001/14 se ne zahteva, da mora regulatorni organ v okviru spremljanja konkurence imeti pooblastila za preiskovanje in sankcioniranje v položajih, ki ne spadajo na področje uporabe tega člena. Področje uporabe tega člena je namreč omejeno na vprašanja pravičnega in nediskriminatornega dostopa, natančneje na obravnavo prosilcev in spremljanje uporabnin v skladu z odstavkoma 2 in 3 tega člena. To področje pokriva cilj omogočiti pravično konkurenco pri zagotavljanju železniških prevoznih storitev, navedeno v uvodni izjavi 16 navedene direktive. Tudi za pravico regulatornega organa iz odstavka 4 tega člena, da zahteva potrebne informacije, veljajo iste omejitve.

120. Iz teh razlogov Sodišču predlagam, naj četrti oitek Komisije zavrne.

V – Stroški

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

22 — Glej sodbe z dne 10. aprila 1984 v zgoraj navedeni zadevi von Colson in Kamann; z dne 26. septembra 1996 v zadevi Allain (C-341/94, Recueil, str. I-4631); z dne 23. januarja 1997 v zadevi Pastoors in Trans-Cap (C-29/95, Recueil, str. I-285) in z dne 8. julija 1999 v zadevi Nunes in de Matos (C-186/98, Recueil, str. I-4883).

23 — Glej v tem smislu določbe poglavja V Uredbe Sveta (ES) št. 1/2003 z dne 16. decembra 2002 o izvajanju pravil konkurence iz členov 81 [ES] in 82 [ES] (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 2, str. 205).

24 — Ta pododstavek se implicitno sklicuje na odstavke 2, 3, 5 in 6 člena 30 Direktive 2001/14 ter eksplicitno na odstavek 6 tega člena.

122. Ker je Zvezna republika Nemčija predlagala, naj se Komisiji naloži plačilo stroškov, je treba temu predlogu ugoditi, če bo, kot predlagam, tožba zaradi neizpolnitve obveznosti v celoti zavržena.

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

VI – Predlog

124. Glede na zgornje ugotovitve Sodišču predlagam, naj odloči tako:

1. Tožba se zavrže.
2. Evropski komisiji se naloži plačilo stroškov.
3. Češka republika in Italijanska republika nosita svoje stroške.