



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (första avdelningen)

den 28 februari 2013*

”Fördragsbrott — Utveckling av gemenskapens järnvägar — Direktiv 2001/14/EG — Tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet — Uttag av avgifter — Avgifter — Förvaltningsmässigt oberoende”

I mål C-483/10,

angående en talan om fördragsbrott enligt artikel 258 FEUF, som väckts den 6 oktober 2010,

Europeiska kommissionen, företrädd av H. Støvlbæk och R. Vidal Puig, båda i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

sökande,

mot

Konungariket Spanien, företrädd av S. Centeno Huerta och B. Plaza Cruz, båda i egenskap av ombud,

svarande,

med stöd av

Republiken Tjeckien, företrädd av M. Smolek, T. Müller och J. Očková, samtliga i egenskap av ombud,

Republiken Frankrike, företrädd av G. de Bergues och M. Perrot, båda i egenskap av ombud,

intervenienter,

meddelar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden A. Tizzano samt domarna A. Borg Barthet (referent), E. Levits, J.-J. Kasel och M. Berger,

generaladvokat: N. Jääskinen,

justitiesekreterare: handläggaren C. Strömholm,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 23 maj 2012,

och efter att den 6 september 2012 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

* Rättegångsspråk: spanska.

följande

Dom

- 1 Europeiska kommissionen har yrkat att domstolen ska fastställa att Konungariket Spanien har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt
 - artiklarna 4.1, 11, 13.2, 14.1 och 30.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur (EGT L 75, s. 29) i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 (EUT L 315, s. 44) (nedan kallat direktiv 2001/14), och
 - artikel 10.7 i rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EGT L 237, s. 25; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 45), i dess lydelse enligt rådets direktiv 2006/103/EG av den 20 november 2006 (EUT L 363, s. 344) (nedan kallat direktiv 91/440),

genom att inte anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa dessa bestämmelser.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätten

- 2 I artikel 4 i direktiv 91/440, som återfinns i avsnitt 2 i detta direktiv med rubriken ”Förvaltningsmässigt oberoende”, föreskrivs följande:
 - ”1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att järnvägsföretag när det gäller förvaltning, administration och intern kontroll över frågor som gäller administration, ekonomi och bokföring skall ha en oberoende ställning som innebär att de skall hålla i synnerhet tillgångar, budget och bokföring åtskilda från statens.
 - 2. Infrastrukturförvaltaren skall med iakttagande av den ram och de specifika regler för avgifter och tilldelning som medlemsstaterna fastställer ha ansvaret för sin egen förvaltning, administration och interna kontroll.”
- 3 Skälen 11–13 och 34 i direktiv 2001/14 har följande lydelse:
 - ”(11) Systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör möjliggöra lika och icke-diskriminerande tillträde för alla företag och i möjligaste mån söka tillgodose behoven hos samtliga användare och trafiktyper på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt.
 - (12) Inom de ramar som fastställs av medlemsstaterna bör systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet uppmuntra järnvägsinfrastrukturförvaltare till en optimal användning av infrastrukturen.
 - (13) Genom systemen för tilldelning av kapacitet bör järnvägsföretagen ges klara och överensstämmande signaler, så att de kan fatta rationella beslut.

...

(34) Investeringar i järnvägsinfrastruktur bör göras, och avgiftssystemen för infrastrukturen bör ge infrastrukturförvaltare incitament att göra lämpliga investeringar där dessa är ekonomiskt lönsamma.”

- 4 I artikel 4 i direktiv 2001/14, med rubriken ”Fastställande och uppbörd av avgifter”, anges i punkt 1 följande:

”Medlemsstaterna skall fastställa ett ramverk för fastställande och uttag av avgifter med beaktande av det förvaltningsmässiga oberoende som avses i artikel 4 i direktiv 91/440/EEG.

Med beaktande av det nämnda villkoret om förvaltningsmässigt oberoende skall medlemsstaterna även fastställa särskilda regler för fastställande och uttag av avgifter eller delegera detta till infrastrukturförvaltaren. Infrastrukturförvaltaren skall fastställa avgiften för utnyttjande av infrastruktur och ansvara för uppbörden av denna avgift.”

- 5 I artikel 11 i direktiv 2001/14, med rubriken ”Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande”, föreskrivs i punkt 1 följande:

”Avgiftssystemet i fråga om infrastrukturen skall med hjälp av en verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande motivera järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren att reducera driftsavbrotten till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda. Detta får innebära sanktioner för verksamhet som stör driften av järnvägsnätet och ersättning till de företag som lider skada av trafikstörningarna och bonus till verksamhet som går bättre än planerat.”

- 6 I artikel 13 i direktiv 2001/14, med rubriken ”Rätt till kapacitet”, föreskrivs i punkt 2 följande:

”Rätten att utnyttja en bestämd infrastrukturkapacitet i form av ett tågläge får tilldelas sökande för högst en tågplanepериод.

En infrastrukturförvaltare och en sökande får sluta ett ramavtal på det sätt som anges i artikel 17 för utnyttjande av kapacitet på den relevanta järnvägsinfrastrukturen för en längre tidsperiod än en tågplanepериод.”

- 7 Artikel 14.1 i samma direktiv, med rubriken ”Tilldelning av kapacitet”, har följande lydelse:

”Medlemsstaterna får fastställa ett regelverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet samtidigt som det förvaltningsmässiga oberoende som avses i artikel 4 i direktiv 91/440/EEG respekteras. Särskilda regler för tilldelning av kapacitet skall fastställas. Infrastrukturförvaltaren svarar för kapacitetstilldelningsförfarandet. Han skall särskilt säkerställa att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt och i enlighet med gemenskapslagstiftningen.”

Spansk rätt

- 8 I artikel 21 i lag 39/2003 om järnvägssektorn (Ley 39/2003 del Sector Ferroviario) av den 17 november 2003 (BOE nr 276 av den 18 november 2003, s. 40532) (nedan kallad LSF) uppräknas järnvägsinfrastrukturförvaltarens befogenheter och uppgifter, i vilka ingår uppbörd av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.

- 9 Enligt artikel 73.5 LSF är det vid fastställande av järnvägsavgifternas belopp, med hänsyn till intresset av att det offentliga järnvägsnätet fungerar effektivt, möjligt att beakta i vilken mån infrastrukturen är överbelastad samt utvecklingen av nya järnvägstransporttjänster och behovet av att främja användning av underutnyttjade linjer, samtidigt som en optimal konkurrens mellan järnvägsföretagen under alla omständigheter ska säkerställas.

10 I artikel 76.1 och 76.2 LSF föreskrivs följande:

”1. Infrastrukturförvaltaren ansvarar för administrationen vad avser avgifterna för användning av järnvägsinfrastrukturen. Infrastrukturförvaltaren kan vad gäller avgifter för användning av stationer och andra järnvägsanläggningar kräva att nödvändigt underlag ska inges för att erforderlig beräkning ska kunna göras.

2. Avgifterna kan påföras individuellt eller gemensamt i enlighet med de villkor som föreskrivs i ministerbeslutet om påförande av avgifter och fastställande av frister och förfaranden för effektiv uppbörd av avgiftsbeloppen.”

11 Enligt artikel 77.1 LSF ska avgifterna för att utnyttja de linjer som ingår i det offentliga järnvägsnätet samt för att använda stationer och andra järnvägsanläggningar fastställas genom ministerbeslut.

12 I artikel 81.1 j LSF föreskrivs bland annat att fastställande eller, i förekommande fall, ändring av avgiftsbeloppen för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur omfattas av infrastruktur- och transportministeriets behörighet.

13 Enligt artiklarna 88 och 89 LSF ska vissa beteenden hos järnvägsföretagen som medför trafikstörningar inom järnvägsnätet anses utgöra allvarliga eller mycket allvarliga överträdelser och innebära att sanktionsåtgärder tillämpas.

14 Kungligt dekret nr 2395/2004 av den 30 december 2004 om godkännande av stadgarna för det offentliga organ som förvaltar järnvägsinfrastrukturen (BOE nr 315 av den 31 december 2004, s. 42785) innehåller i bilaga texten till stadgarna för detta offentliga företag (nedan kallad ADIF). I artikel 1 i dessa stadgar föreskrivs att ADIF är ett offentligt organ som kan likställas med den kategori av offentliga företag som avses i artikel 43.1 b i lag 6 av den 14 april 1997 om organisation av och verksamhet vid statlig förvaltning (Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado). ADIF är rättsligt knutet till infrastruktur- och transportministeriet, vilket i enlighet med artikel 43.2 i samma lag är ansvarigt för den strategiska inriktningen, bedömningen och kontrollen av företagets verksamhet.

15 I artikel 3.1 i ADIF:s stadgar uppräknas denna enhets befogenheter och uppgifter, i vilka ingår uppbörd av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur.

16 I kungligt dekret nr 2396/2004 av den 30 december 2004 om godkännande av stadgarna för det offentliga organet RENFE Operadora (BOE nr 315 av den 31 december 2004, s. 42797), föreskrivs att RENFE-Operadora är ett offentligt företag som är rättsligt knutet till infrastruktur- och transportministeriet, vilket är ansvarigt för den strategiska inriktningen, bedömningen och kontrollen av företagets verksamhet.

17 I ministerbeslut FOM/898/2005 av den 8 april 2005 (BOE nr 85 av den 9 april 2005, s. 12331) fastställs avgiftsbeloppen för att utnyttja de linjer som ingår i det offentliga järnvägsnätet samt för att använda stationer och andra järnvägsanläggningar.

18 I ministerbeslut FOM/897/2005 av den 7 april 2005 om redogörelse för järnvägsnätet och förfarandet för tilldelning av infrastrukturkapacitet (BOE nr 85 av den 9 april 2005, s. 12324) (nedan kallat ministerbeslut 897/2005) föreskrivs följande i artikel 11:

”Järnvägsinfrastrukturförvaltare tilldelar den begärda infrastrukturkapaciteten på följande sätt:

...

b) om flera ansökningar om samma tågläge överlappar varandra eller om järnvägsnätet har förklarats vara överbelastat, ska följande prioritetsordning beaktas vid tilldelningen, i fallande ordning:

1. Den prioritetsordning som infrastruktur- och transportministeriet i förekommande fall har fastställt för de olika typerna av tjänster på varje linje, med särskilt beaktande av godstrafiktjänster.

...

4. Sökandens tilldelning och faktiska användande under tidigare tågplaner av de tågägen som den ansöker om att utnyttja.

...”

Det administrativa förfarandet och förfarandet vid domstolen

- 19 Den 15 juni 2007 överlämnade kommissionen ett frågeformulär om tillämpningen av bland annat direktiven 91/440 och 2001/14 till de spanska myndigheterna.
- 20 Efter en skriftväxling med nämnda myndigheter, skickade kommissionen den 27 juni 2008 en formell underrättelse till Konungariket Spanien i vilken den ifrågasatte att vissa aspekter av den spanska lagstiftningen på järnvägsområdet var förenliga med direktiven 91/440 och 2001/14.
- 21 Konungariket Spanien besvarade den formella underrättelsen genom skrivelse av den 16 oktober 2008. Medlemsstaten lämnade även kompletterande upplysningar i skrivelser av den 5 februari och den 13 juli 2009.
- 22 Kommissionen sände genom en skrivelse av den 9 oktober 2009 ett motiverat yttrande till Konungariket Spanien i vilken den gjorde gällande att den aktuella lagstiftningen inte var förenlig med nämnda direktiv. Kommissionen anmodade Konungariket Spanien att vidta nödvändiga åtgärder för att efterkomma det motiverade yttrandet inom två månader från mottagandet därav. Medlemsstaten besvarade det motiverade yttrandet genom skrivelse av den 16 december 2009.
- 23 Kommissionen fann inte Konungariket Spaniens svar på det motiverade yttrandet tillfredsställande och beslutade därför att väcka förevarande talan, som grundas på fem anmärkningar.
- 24 Domstolens ordförande beslutade den 16 februari respektive den 8 september 2011 att tillåta Republiken Tjeckien och Republiken Frankrike att intervensera till stöd för Konungariket Spaniens yrkanden.
- 25 Genom handling som inkom till domstolens kansli den 26 mars 2012 förklarade kommissionen att den återkallade den tredje och fjärde anmärkningen i sin talan gällande åsidosättande av artikel 30.1 i direktiv 2001/14 respektive artikel 10.7 i direktiv 91/440, till följd av att Konungariket Spanien hade antagit lag 2/2011 om hållbar ekonomi av den 4 mars 2011 (Ley 2/2011 de Economía Sostenible, BOE nr 55 av den 5 mars 2011, s. 25033).

Talan

Den första anmärkningen: Åsidosättande av artikel 4.1 i direktiv 2001/14

Parternas argument

- 26 Kommissionen har gjort gällande att den spanska lagstiftningen inte är förenlig med artikel 4.1 i direktiv 2001/14, eftersom avgiftsbeloppen avgörs helt genom ministerbeslut vilket medför att den enda uppgift som infrastrukturförvaltaren, det vill säga ADIF, tilldelas är uppbörd av avgifterna. ADIF tillämpar nämligen bara den formel som de nationella myndigheterna i förväg och till fullo har fastställt, för att i de enskilda fallen beräkna beloppen. Denna enhet förfogar således inte över något utrymme för skönsmässig bedömning för att avpassa beloppet för avgiften i de enskilda fallen.
- 27 Enligt kommissionen säkerställs inte heller kravet på infrastrukturförvaltarens förvaltningsmässiga oberoende i den spanska lagstiftningen. Genom att det uteslutande ankommer på den ministeriella myndigheten att fastställa avgiftsbeloppen fräntas nämligen infrastrukturförvaltaren ett väsentligt förvaltningsmässigt verktyg.
- 28 Den tolkning av verbet fastställa i artikel 4.1 andra stycket i direktiv 2001/14 som Konungariket Spanien har förespråkats är enligt kommissionen överdrivet restriktiv både med hänsyn till betydelsen av detta verb i allmänt språkbruk och vad avser kravet på att infrastrukturförvaltarens förvaltningsmässiga oberoende ska beaktas enligt första stycket av artikel 4.1. Enligt kommissionen föreskrivs i denna artikel att det ankommer på infrastrukturförvaltare att fastställa avgifterna utan att någon åtskillnad görs mellan olika typer av fastställande, vilket Konungariket Spanien har gjort gällande.
- 29 Kommissionen anser dessutom att den tolkning av artikel 4.1 i direktiv 2001/14 som åberopats av denna medlemsstat inte är förenlig med de övriga bestämmelserna i detta direktiv, enligt vilka det förutsätts att infrastrukturförvaltarens uppgifter inte begränsas till beräkning och uppbörd av avgifter.
- 30 Konungariket Spanien har anfört att avgifterna har definierats som skatter. Enligt den nationella lagstiftningen skulle det således röra sig om skatter där skattskyldigheten inträder i samband med det privata utnyttjandet av det offentliga järnvägsnätet. De väsentliga kriterierna för dessa avgifter ska således regleras i lag och de konkreta avgiftsbeloppen ska fastställas i en allmän administrativ bestämmelse, det vill säga åtminstone i ett ministerbeslut.
- 31 Konungariket Spanien har vidare påpekat att ADIF är ett offentligt företag som, enligt den nationella lagstiftningen, med nödvändighet ska tillhöra ett ministerium och följaktligen saknar behörighet att anta lagbestämmelser, eftersom den behörigheten tillfaller det ministerium som företaget lyder under. Enligt artikel 76 LSF administrerar ADIF avgifterna, vilket innefattar vissa funktioner för att kontrollera, beräkna och fastställa avgifterna i varje enskilt fall och att uppbära dem. ADIF kan dessutom föreslå infrastruktur- och transportministeriet att andra slags avgifter ska tillämpas då en linje eller järnvägsstation omklassificeras.
- 32 Konungariket Spanien anser att verbet fastställa i artikel 4.1 andra stycket i direktiv 2001/14 inte nödvändigtvis innebär bestämmande av beloppen för avgifterna. Bestämmelsen ska enligt denna medlemsstat nämligen förstås så, att den enbart avser det konkreta fastställandet av avgiften för nyttjande av infrastruktur i varje enskilt fall samt uppbörden av denna.
- 33 I den spanska lagstiftningen görs sålunda åtskillnad mellan, å ena sidan, att allmänt fastställa avgifter, genom att inrätta ett ramverk och avgiftssystem som motsvarar dessa avgifter samt fastställa ett avgiftssystem för infrastrukturen, vilket åligger infrastruktur- och transportministern, och, å andra sidan, att fastställa den konkreta avgiften i varje enskilt fall, vilket åligger ADIF.

- 34 På grundval av denna åtskillnad anser Konungariket Spanien att den tolkning som det har förespråkat av artikel 4.1 i direktiv 2001/14 är förenlig med de övriga bestämmelserna i direktivet.
- 35 Konungariket Spanien har även påpekat att den tolkning som kommissionen har föreslagit svårligen kan anses förenlig med regelverket i den ifrågavarande spanska lagstiftningen, om inte den nationella förvaltnings- och skattelagstiftningen ändras radikalt.
- 36 Republiken Tjeckien har anfört att då regelverket för fastställande och uttag av avgifter införs är medlemsstaterna skyldiga att säkerställa ”transportföretagens oberoende ställning” och inte den oberoende ställningen för det organ som är ansvarigt för järnvägsinfrastrukturen. Republiken Tjeckien drar härav slutsatsen att den berörda statens inblandning i fastställandet och uttag av specifika avgifter är ett godtagbart tillvägagångssätt med hänsyn till kraven i artikel 4.1 i direktiv 2001/14.

Domstolens bedömning

- 37 Kommissionen har genom den första anmärkningen hävdad att den spanska lagstiftningen inte är förenlig med artikel 4.1 i direktiv 2001/14, eftersom det, för det första, är infrastruktur- och transportministeriet som fastställer beloppet för avgifterna genom ministerbeslut. ADIF, som är järnvägsinfrastrukturförvaltare i förevarande fall, är således endast ansvarig för uppbörd av avgifterna. Den aktuella nationella lagstiftningen är, för det andra, inte förenlig med kravet på att förvaltarens förvaltningsmässiga oberoende ska iakttas.
- 38 Kommissionen och Konungariket Spanien har skilda meningar avseende hur uttrycket ”fastställa avgiften” i artikel 4.1 i direktiv 2001/14 ska tolkas. Enligt medlemsstaten avser uttrycket endast fastställandet i varje enskilt fall av den konkreta avgiften för utnyttjande av infrastrukturen och inte fastställandet av avgifter i enlighet med det ramverk för avgiftssystemet som medlemsstaterna har inrättat. Konungariket Spanien anser nämligen att avgifterna är av skattemässig natur och att de således enbart kan fastställas av medlemsstaten.
- 39 Medlemsstaterna ska enligt artikel 4.1 i direktiv 2001/14 fastställa ett ramverk för fastställande och uttag av avgifter och de kan även fastställa särskilda regler i detta avseende, samtidigt som infrastrukturförvaltarens förvaltningsmässiga oberoende ska beaktas. Enligt denna artikel ankommer det på infrastrukturförvaltaren både att fastställa avgifterna för att nyttja infrastrukturen och att uppbära dessa avgifter.
- 40 Domstolen konstaterar inledningsvis att endast fastställandet av avgifterna omnämns i artikel 4.1 andra stycket i direktiv 2001/14, utan några närmare anvisningar och utan att någon åtskillnad görs mellan olika typer av och nivåer på fastställandet, till skillnad från de regler som gäller enligt den relevanta spanska lagstiftningen.
- 41 Enligt denna artikel 4 etableras vidare en arbetsfördelning mellan medlemstaterna och infrastrukturförvaltarna vad avser avgiftssystemen. Det ankommer nämligen på medlemstaterna att fastställa ett ramverk för fastställande och uttag av avgifter, medan själva fastställandet av avgifterna och deras uppbörd ankommer på infrastrukturförvaltaren.
- 42 För att denna arbetsfördelning ska iakttas, och såsom generaladvokaten har framhållit i punkt 45 i sitt förslag till avgörande, är det nödvändigt att ge begreppet ”fastställa” en vidare betydelse än begreppet ”beräkning” som förekommer i artikel 76.1 LSF. I likhet med vad kommissionen har angett är beräkningen nämligen endast ett steg i förfarandet för att ta ut avgifter, och det ska därför anses omfattas av begreppet ”uppbörd” i artikel 4.1 andra stycket, andra meningen, i direktiv 2001/14.
- 43 Denna tolkning vinner även stöd av direktivets syften och av det rättsliga sammanhanget för artikel 4.1 i detta direktiv.

- 44 Ett av de syften som eftersträvas genom det avgiftssystem som har inrättats genom direktiv 2001/14 är nämligen att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende. Infrastrukturförvaltaren ska med andra ord använda avgiftssystemet som ett förvaltningsmässigt verktyg, såsom generaladvokaten har framhållit i punkt 50 i sitt förslag till avgörande. Av skäl 12 i direktivet framgår att systemen för fastställande och uttag av avgifter samt tilldelning av kapacitet bör uppmuntra infrastrukturförvaltare till en optimal användning av infrastrukturen inom de ramar som fastställs av medlemsstaterna. Dessa infrastrukturförvaltare skulle emellertid inte kunna uppnå en sådan optimal användning av infrastrukturen med användning av avgiftssystemet om deras roll var begränsad till att beräkna avgiftsbeloppen i varje enskilt fall med tillämpning av en formel som i förväg fastställts genom ministerbeslut. Infrastrukturförvaltarna bör således förfoga över ett visst handlingsutrymme vid fastställandet av beloppen.
- 45 I skäl 34 i direktivet anges likaledes att investeringar i järnvägsinfrastruktur bör göras och att avgiftssystemen för infrastrukturen bör ge infrastrukturförvaltare incitament att göra lämpliga investeringar där dessa är ekonomiskt lönsamma. Det kan inte finnas några incitament för infrastrukturförvaltarna att göra investeringar om de inte förfogar över ett visst handlingsutrymme inom avgiftssystemet.
- 46 Även andra bestämmelser i direktiv 2001/14 talar för en vidare tolkning av begreppet ”fastställa avgiften” i artikel 4.1 andra stycket i detta direktiv än den som Konungariket Spanien har förespråkat. Enligt artikel 6.2 i direktivet ska infrastrukturförvaltarna nämligen ges incitament att sänka kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur och nivån på tillträdesavgifterna. Enligt artikel 8.2 i direktivet får infrastrukturförvaltare fastställa eller fortsätta att fastställa högre avgifter på grundval av den långsiktiga kostnaden för sådana investeringsprojekt. Enligt artikel 9 i direktivet får infrastrukturförvaltare införa rabatter på avgifterna för användarna av infrastrukturen.
- 47 Det framgår likaledes av artikel 30.2 och 30.3 i direktiv 2001/14 att de beslut som infrastrukturförvaltare antar avseende avgiftssystemet och nivån eller sammansättningen av avgifterna för att nyttja infrastrukturen kan överklagas till ett regleringsorgan. Möjligheten att överklaga sådana beslut skulle emellertid vara meningslös om infrastrukturförvaltarens roll, såsom Konungariket Spanien har anfört, var begränsad till att, med tillämpning av en formel som i förväg bestämts genom ministerbeslut, fastställa avgifter i varje enskilt fall.
- 48 Enligt den relevanta spanska lagstiftningen ankommer det dessutom på infrastruktur- och transportministeriet att agera regleringsorgan. Även om det enligt artikel 30.1 i direktiv 2001/14 är tillåtet att utse det ministerium som har ansvar för transportfrågor till regleringsorgan, krävs det emellertid enligt denna bestämmelse att regleringsorganet är oberoende i förhållande till varje avgiftsorgan. Infrastruktur- och transportministeriet kan således inte anses utföra sitt uppdrag som regleringsorgan i enlighet med denna bestämmelse i den mån ministeriet parallellt med sitt överprövningsuppdrag även fastställer avgifterna.
- 49 Av ovanstående överväganden följer att infrastrukturförvaltarens förvaltningsmässiga oberoende endast kan säkerställas om den – inom det ramverk för fastställande och uttag av avgifter som medlemsstaterna har föreskrivit – förfogar över ett visst handlingsutrymme för att bestämma avgiftsbeloppen så att den kan använda detta som ett förvaltningsmässigt verktyg.
- 50 Av handlingarna i målet framkommer i förevarande fall att ADIF inte har den oberoende ställning som krävs för att det ska kunna utföra sina uppgifter, eftersom dess uppdrag begränsas till att, med tillämpning av en i förväg genom ministerbeslut fastställd formel, fastställa konkreta avgifter i varje enskilt fall. Domstolen finner således att den spanska lagstiftningen i detta avseende inte är förenlig med artikel 4.1 i direktiv 2001/14.

- 51 Denna slutsats påverkas inte av de svårigheter Konungariket Spanien har åberopat vid anpassningen av den nationella lagstiftningen till kraven i artikel 4.1 i direktiv 2001/14. Enligt domstolens fasta rättspraxis kan en medlemsstat inte åberopa bestämmelser, praxis eller förhållanden i sin interna rättsordning som grund för att underlåta att iaktta skyldigheter och tidsfrister som föreskrivs i ett direktiv (se, bland annat, dom av den 7 juli 2009 i mål C-369/07, kommissionen mot Grekland, REG 2009, s. I-5703, punkt 45, och av den 25 februari 2010 i mål C-295/09, Kommissionen mot Spanien, REU 2010, s. I-24, punkt 10).
- 52 Mot bakgrund av ovanstående överväganden ska den första anmärkning som kommissionen har anfört till stöd för sin talan godtas.

Den andra anmärkningen: Åsidosättande av artikel 11 i direktiv 2001/14

Parternas argument

- 53 Kommissionen har gjort gällande att den spanska lagstiftningen inte innehåller någon bestämmelse för att genomföra artikel 11 i direktiv 2001/14. I denna bestämmelse föreskrivs att verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande ska genomföras.
- 54 Artiklarna 88 och 89 LSF, i vilka vissa överträdelse av järnvägsbestämmelserna kvalificeras som "allvarliga" eller "mycket allvarliga", utgör nämligen inte en del av avgiftssystemet. De böter som överträdelserna kan medföra är sanktionsåtgärder som vidtas mot järnvägsföretagen, och inte mot infrastrukturförvaltaren.
- 55 Kommissionen anser även att artikel 73.5 LSF i sig inte är tillräcklig för att genomföra verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande i enlighet med artikel 11 i direktiv 2001/14, eftersom endast möjligheten att införa en sådan styrning föreskrivs i den nationella bestämmelsen. Införandet av sådan verksamhetsstyrning är dock inte en rättighet som fritt utövas efter medlemsstaternas eget skön, utan ett krav som uppställs i direktiv 2001/14.
- 56 Kommissionen har slutligen påpekat att ADIF i punkt 6.2.5 i 2010 års redogörelse för järnvägsnätet med rubriken "Åtgärder för verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande" framställer inrättandet av systemet med stimulansåtgärder som endast en möjlighet och inte som en skyldighet enligt artikel 11 i direktiv 2001/14
- 57 Konungariket Spanien har bestridit att det skulle saknas bestämmelser i den nationella lagstiftning varigenom artikel 11 i direktiv 2001/14 införlivas.
- 58 Konungariket Spanien har anfört att det vid fastställande av järnvägsavgifternas belopp, enligt artikel 73.5 LSF, är möjligt att beakta i vilken mån infrastrukturen är överbelastad samt utvecklingen av nya järnvägstransporttjänster och behovet av att främja användning av underutnyttjade linjer, samtidigt som en optimal konkurrens mellan järnvägsföretagen under alla omständigheter ska säkerställas.
- 59 I artiklarna 88 och 89 LSF kvalificeras vidare vissa handlingar som har samband med trafikstörningar inom järnvägsnätet som administrativa överträdelse, vilka medför att böter ska åläggas.
- 60 Konungariket Spanien har även gjort gällande att ADIF, i enlighet med vad som framgår i punkt 6.2.5 i 2010 års redogörelse för järnvägsnätet, vill behålla de järnvägsföretag som i största utsträckning respekterar kriterierna för den tilldelade infrastrukturkapaciteten. I punkt 6.2.5 anges därefter att det enligt artikel 11 i direktiv 2001/14 finns "möjlighet att uppmuntra" till att reducera driftsavgiften till ett minimum och därmed förbättra järnvägsnätets funktion, med hjälp av verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande.

- 61 Slutligen har Konungariket Spanien anfört att samtliga järnvägsföretag som ansöker om ett tågläge och beviljas det ska betala en bokningsavgift när tågläget beviljas, det vill säga innan tågläget faktiskt utnyttjas. Betalningen av denna avgift innebär att järnvägsföretaget åtar sig att anpassa sig till det utnyttjande av järnvägsnätet som företaget har begärt, och i annat fall förlora den betalda avgiften.
- 62 Republiken Frankrike har under den muntliga förhandlingen anfört att artikel 11 i direktiv 2001/14 ska tolkas så, att den fastställer ett syfte och ålägger medlemsstaterna en skyldighet att vidta åtgärder för att försöka uppnå detta syfte. I likhet med Konungariket Spanien anser Republiken Frankrike att vidtagna åtgärder inte nödvändigtvis måste ingå i en oberoende verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande för att vara förenliga med direktivet.

Domstolens bedömning

- 63 Systemen för att avgiftsbelägga nyttjande av järnvägsinfrastruktur ska enligt artikel 11.1 i direktiv 2001/14 motivera järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren att reducera driftsavbrotten till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda genom att införa ”verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande”. Enligt denna artikel kan systemet inbegripa sanktioner, ersättningar och bonusar.
- 64 Härav följer att medlemsstaterna i avgiftssystemen för infrastruktur ska integrera verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande för att motivera såväl järnvägsföretag som infrastrukturförvaltare att förbättra järnvägsnätets prestanda. Det följer vidare att vad avser sådana stimulansåtgärder som medlemsstaterna kan vidta behåller dessa sistnämnda en valfrihet avseende vilka konkreta åtgärder som ska vidtas inom systemet, under förutsättning att åtgärderna utgör en sammanhängande och transparent helhet som, såsom generaladvokaten har anfört i punkterna 69 och 70 i sitt förslag till avgörande, kan kvalificeras som ”verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande”.
- 65 För att pröva huruvida kommissionen har grund för sin andra anmärkning ska domstolen således bedöma om de åtgärder som ingår i den relevanta spanska lagstiftningen är förenliga med kraven i artikel 11 i direktiv 2001/14.
- 66 Vad beträffar den möjlighet som föreskrivs i artikel 73.5 LSF att vid fastställande av järnvägsavgifternas belopp beakta förbättringen av järnvägsnätets prestanda och utvecklingen av detta nät, konstaterar domstolen att även om denna bestämmelse utgör en del av avgiftssystemet är möjligheten att införa verksamhetsstyrning i sig inte tillräcklig för att genomföra artikel 11 i direktiv 2001/14. Såsom ovan angetts i punkt 64 i denna dom krävs det nämligen enligt artikel 11 i direktivet att medlemsstaterna verkligen inför sådan verksamhetsstyrning i avgiftssystemet. Konungariket Spaniens argument avseende 2010 års redogörelse för järnvägsnätet kan av samma anledning heller inte godtas.
- 67 De sanktioner som föreskrivs i artiklarna 88 och 89 LSF utgör vidare inte en del av avgiftssystemet, eftersom de återfinns i kapitel VII i LSF som har rubriken ”Sanktions- och kontrollsystem”. Dessa sanktioner gäller dessutom driftsavbrott till följd av vissa överträdelser som begåtts av järnvägsföretagen och inte av infrastrukturförvaltaren.
- 68 Vad slutligen beträffar den bokningsavgift som föreskrivs i spansk lagstiftning har infrastrukturförvaltarens möjlighet att ta ut en avgift för järnvägskapacitet som är begärd men inte utnyttjad, såsom föreskrivs i artikel 12 i direktiv 2001/14, ett mer begränsat syfte än att reducera driftsavbrott och förbättra järnvägsnätets prestanda, det vill säga att utnyttja kapaciteten effektivt.
- 69 Mot bakgrund av ovanstående överväganden ska den andra anmärkning som kommissionen har anfört till stöd för sin talan godtas.

Den femte anmärkningen: Åsidosättande av artiklarna 13.2 och 14.1 i direktiv 2001/14

Parternas argument

- 70 Kommissionen har gjort gällande att den prioritetsordning vid tilldelning av infrastrukturkapacitet som följer av artikel 11 b punkt 1 i ministerbeslut 897/2005 (nedan kallat det första tilldelningskriteriet) strider mot artikel 14.1 i direktiv 2001/14, eftersom infrastruktur- och transportministeriet därigenom ges ett utrymme för skönsmässig bedömning, trots att det i artikel 14 föreskrivs att särskilda regler för tilldelning av kapacitet ska fastställas.
- 71 Kommissionen anser även att det fjärde kriteriet i prioritetsordningen för tilldelning av infrastrukturkapacitet i artikel 11 b punkt 4 i ministerbeslutet (nedan kallat det fjärde tilldelningskriteriet) strider mot artikel 13.2 i direktiv 2001/14, eftersom det i praktiken kan leda till att järnvägsföretag får rätt att använda tågägen på obestämd tid. En sådan praxis berövar förbudet i artikel 13 – enligt vilken ett tågägen inte får tilldelas sökande för en längre period än den tillämpliga tågplaneperioden – dess ändamålsenliga verkan.
- 72 Enligt kommissionen är det fjärde tilldelningskriteriet inte heller förenligt med artikel 14.1 i direktiv 2001/14, eftersom det i praktiken skulle kunna innebära att nya aktörer – i allmänhet företag från andra medlemsstater än Konungariket Spanien – förhindras tillträde till de tågägen som är mest attraktiva, och att de traditionella användarna – i allmänhet spanska företag – bibehåller sina förmåner, vilket är diskriminerande.
- 73 Konungariket Spanien har bestridit att det första tilldelningskriteriet skulle strida mot artikel 14.1 i direktiv 2001/14. Detta tilldelningskriterium lämnar nämligen möjligheten öppen att under särskilda eller exceptionella omständigheter prioritera ett annat slags service, som skiljer sig från godstrafiktjänster, för att undvika att järnvägsnätet överbelastas. Infrastruktur- och transportministeriet har emellertid sedan ikraftträdandet av ministerbeslut 897/2005 aldrig använt sig av denna möjlighet, vilket enligt Konungariket Spanien visar att något utrymme för skönsmässig bedömning inte förekommer i detta avseende.
- 74 Konungariket Spanien har även bestridit att det fjärde tilldelningskriteriet skulle strida mot artiklarna 13.2 och 14.1 i direktiv 2001/14.
- 75 Det tilldelningskriterium som anges i artikel 11 b punkt 4 i nämnda ministerbeslutet är nämligen bara ett kriterium bland andra för tilldelning av kapacitet när sådan är otillräcklig eller det föreligger flera ansökningar avseende samma tågägen. Enligt Konungariket Spanien är den diskriminering som följer av detta kriterium rationell och skälig, eftersom det är rimligt att beakta aktörernas tidigare faktiska användning för att uppnå optimal användning av infrastrukturen.
- 76 Konungariket Spanien har hänvisat till artikel 22.4 i direktiv 2001/14, där det föreskrivs att i de fall då infrastrukturen är överbelastad ska hänsyn tas i prioriteringskriterierna till tjänstens betydelse för samhället i förhållande till varje annan tjänst som följaktligen inte kommer att tilldelas kapacitet.
- 77 Enligt Konungariket Spanien innebär inte artikel 13.2 i direktiv 2001/14 ett absolut förbud för ett företag att använda ett tågägen på obestämd tid. Denna tolkning vinner stöd av den omständigheten att det enligt andra stycket i denna bestämmelse är möjligt att ingå ramavtal avseende användning av den ifrågavarande järnvägsinfrastrukturen för en längre tidsperiod än en tågplaneperiod.

- 78 Kommissionen har i sin replik gjort gällande att det i artikel 11 b punkt 1 i ministerbeslut 897/2005 vad gäller det första tilldelningskriteriet inte finns någon hänvisning till några särskilda eller exceptionella omständigheter såsom Konungariket Spanien har åberopat. Kommissionen har även påpekat att blotta existensen av det första tilldelningskriteriet i sig medför bristande rättssäkerhet för aktörerna.
- 79 Vad beträffar det fjärde tilldelningskriteriet har kommissionen erinrat om att det i artikel 12 i direktiv 2001/14 uttryckligen föreskrivs en möjlighet för infrastrukturförvaltare att ta ut en bokningsavgift för att göra utnyttjandet av järnvägsnätet så lönsamt som möjligt.
- 80 Kommissionen har preciserat att artikel 22 i direktiv 2001/14 endast är tillämplig när infrastrukturen är överbelastad, medan artikel 11 b punkt 4 i ministerbeslut 897/2005 inte endast är tillämplig i det fallet, utan även allmänt, då flera ansökningar om samma tågläge överlappar varandra. Det finns i vart fall inget utrymme i artikel 22 för medlemsstaterna att anta ett sådant tilldelningskriterium som det som avses i den nu aktuella anmärkningen.
- 81 Kommissionen har anfört att möjligheten att ingå ramavtal enligt artikel 13.2 i direktiv 2001/14 är ett undantag till huvudregeln och att villkoren i artikel 17 i direktivet gäller för att genomföra detta undantag.
- 82 Konungariket Spanien har, när det gäller det första tilldelningskriteriet, i sin duplik anfört att även om en sådan situation där exceptionella omständigheter innebär att den i förväg bestämda prioritetsordningen måste ändras inte uttryckligen omnämns i artikel 14.1 i direktiv 2001/14, utgör denna bestämmelse heller inte ett förbud mot att beakta en sådan situation.
- 83 När det gäller det fjärde tilldelningskriteriet anser Konungariket Spanien att den omständigheten att jämförbara tåglegen beaktas vid bedömningen av den tidigare användningen medför en rättssäkerhetsbrist, eftersom denna jämförbarhet inte har definierats.

Domstolens bedömning

- 84 Vad inledningsvis beträffar kommissionens argument att det första tilldelningskriteriet innebär ett åsidosättande av artikel 14.1 i direktiv 2001/14, erinrar domstolen om att infrastruktur- och transportministeriet enligt artikel 11 b punkt 1 i ministerbeslut 897/2005 i förekommande fall kan fastställa en prioritetsordning för de olika typerna av tjänster på varje linje, med särskilt beaktande av godstrafiktjänster, om flera ansökningar om samma tågläge överlappar varandra eller om järnvägsnätet är överbelastat.
- 85 I artikel 14.1 i direktiv 2001/14 föreskrivs uttryckligen att medlemsstaterna ska fastställa särskilda regler för tilldelning av kapacitet. Enligt denna bestämmelse får medlemsstaterna också fastställa ett regelverk för tilldelning av kapacitet samtidigt som det förvaltningsmässiga oberoende som avses i artikel 4 i direktiv 91/440 respekteras.
- 86 Av skäl 13 i direktiv 2001/14 framgår vidare att järnvägsföretagen genom systemen för tilldelning av kapacitet bör ges klara och överensstämmande signaler, så att de kan fatta rationella beslut.
- 87 Härav följer att de särskilda regler för tilldelning av kapacitet som avses i artikel 14.1 i direktiv 2001/14, såsom generaladvokaten har framhållit i punkt 91 i sitt förslag till avgörande, inte kan tolkas så att de medför att infrastruktur- och transportministeriet medges ett utrymme för skönsmässig bedömning vid tilldelningen av infrastrukturkapacitet.

- 88 Denna slutsats vinner stöd av artikel 20.2 i direktiv 2001/14, där det föreskrivs att enbart infrastrukturförvaltaren kan bevilja vissa tjänster prioritet. Sådan prioritet kan emellertid endast beviljas i de fall som anges i artiklarna 22 och 24 i direktivet, nämligen gällande överbelastad respektive särskild infrastruktur.
- 89 Mot denna bakgrund kan kravet i artikel 14.1 i direktiv 2001/14 på att särskilda regler för tilldelning av kapacitet ska fastställas inte anses vara uppfyllt genom artikel 11 b punkt 1 i ministerbeslut 897/2005.
- 90 Denna bedömning vederläggs inte av den tolkning som Konungariket Spanien har gjort av det första tilldelningskriteriet, enligt vilken detta kriterium lämnar möjligheten öppen att under särskilda eller exceptionella omständigheter prioritera ett annat slags service, som skiljer sig från godstrafiktjänster. I lydelsen av artikel 11 b punkt 1 i ministerbeslut 897/2005 förekommer nämligen ingen hänvisning till sådana ”särskilda eller exceptionella omständigheter”. Det enda kriterium som omnämns i denna bestämmelse är att godstrafiktjänster särskilt ska beaktas. Den omständigheten att bestämmelsen hittills inte har tillämpats av infrastruktur- och transportministeriet innebär inte heller att nämnda ministerium saknar möjlighet att i förekommande fall fastställa kompletterande tilldelningskriterier med tillämpning av bestämmelsen. Blotta existensen av det första tilldelningskriteriet utgör i sig, såsom kommissionen har anfört, en rättssäkerhetsbrist för aktörerna. Det första tilldelningskriteriet kan således inte anses vara förenligt med kraven i artikel 14.1 i direktiv 2001/14.
- 91 Vad därefter beträffar kommissionens påstående att det fjärde tilldelningskriteriet innebär ett åsidosättande av artikel 13.2 i direktiv 2001/14, erinrar domstolen om att järnvägsföretag, enligt första stycket i bestämmelsen, får tilldelas rätten att utnyttja en bestämd infrastrukturkapacitet i form av ett tågläge för högst en tågplaneperiod. I det andra stycket i artikel 13.2 föreskrivs att järnvägsföretag med stöd av ett ramavtal i enlighet med artikel 17 i direktivet kan nyttja kapacitet på den relevanta järnvägsinfrastrukturen för en längre tidsperiod än en tågplaneperiod.
- 92 Såsom framgår bland annat av skäl 11 i direktiv 2001/14 är ett av direktivets syften att möjliggöra lika och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsnätet för järnvägsföretag. Förbudet enligt artikel 13.2 första stycket att utnyttja infrastrukturkapacitet under en längre tidsperiod än en tågplaneperiod ska mot denna bakgrund förstås så, att det syftar till att förhindra järnvägsföretag från att utnyttja ett tågläge på obestämd tid. I det andra stycket i samma bestämmelse medges emellertid ett undantag från detta förbud under förutsättning att ett ramavtal har ingåtts mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretag i enlighet med artikel 17 i detta direktiv.
- 93 Domstolen konstaterar att det i den relevanta spanska lagstiftningen, det vill säga artikel 11 b punkt 4 i ministerbeslut 897/2005, föreskrivs att om det förekommer flera ansökningar avseende samma tågläge eller om järnvägsnätet är överbelastat ska sökandens tilldelning och faktiska användande under tidigare tågplaner av de tåglagen som den ansöker om att utnyttja beaktas, utan att detta beaktande innefattar frågan huruvida något ramavtal har ingåtts.
- 94 Vad vidare beträffar kommissionens påstående att det fjärde tilldelningskriteriet är diskriminerande, erinrar domstolen om att det i artikel 14.1 i direktiv 2001/14 föreskrivs att infrastrukturförvaltaren särskilt ska säkerställa att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt och i enlighet med unionslagstiftningen.
- 95 Såsom Konungariket Spanien för övrigt själv har medgett är kriteriet avseende faktiskt utnyttjande av järnvägsnätet, som kriterium för tilldelning av infrastrukturkapacitet, diskriminerande i den mån det innebär att de traditionella användarna behåller sina förmåner när det föreligger flera ansökningar för samma tågläge eller järnvägsnätet är överbelastat, medan nya aktörers tillträde till de mest eftertraktade tåglagen blockeras.
- 96 Konungariket Spanien menar att denna diskriminering är berättigad med hänsyn till syftet att säkerställa ett effektivt utnyttjande av järnvägsnätet.

- 97 Även om det antas att ett sådant syfte kan berättiga den diskriminering som blir följden av det fjärde tilldelningskriteriet, är det för att uppnå detta syfte emellertid ingalunda nödvändigt att den ifrågavarande åtgärden medför diskriminering mellan de aktörer som nyttjar järnvägsnätet. Det är inte heller nödvändigt att nya aktörers tillträde till järnvägsnätet blockeras.
- 98 Såsom generaladvokaten har framhållit i punkt 97 i sitt förslag till avgörande innehåller nämligen direktiv 2001/14 särskilda bestämmelser som syftar till att främja att infrastrukturkapaciteten utnyttjas effektivt samtidigt som ett rättvist och effektivt tillträde till järnvägsnätet säkerställs. I artikel 27.2 i direktivet föreskrivs till exempel att infrastrukturförvaltare får ange enligt vilka villkor hänsyn kommer att tas till tidigare utnyttjandegrad av tåglägen när prioriteringar görs vid kapacitetstilldelningsförfarandet. I artikel 12 i direktivet föreskrivs vidare att infrastrukturförvaltare kan ta ut en bokningsavgift för kapacitet som är begärd men inte utnyttjad för att främja ett effektivt nyttjande av infrastrukturkapaciteten.
- 99 Den omständigheten att det fjärde tilldelningskriteriet påstås vara förenligt med artikel 22.4 i direktivet kan inte heller motivera den diskriminering som blir följden av dess tillämpning. Enligt nämnda artikel ska det, vid överbelastad infrastruktur, i prioriteringskriterierna tas hänsyn till tjänstens betydelse för samhället i förhållande till varje annan tjänst som inte tilldelas kapacitet. I denna bestämmelse föreskrivs emellertid inte något sådant tilldelningskriterium som det ifrågavarande fjärde tilldelningskriteriet, eftersom tilldelningen av infrastrukturkapacitet när järnvägsnätet är överbelastat i enlighet med andra stycket i bestämmelsen ska ske på ”ett icke-diskriminerande sätt”.
- 100 Mot bakgrund av ovanstående överväganden ska den femte anmärkning som kommissionen har anfört till stöd för sin talan godtas. Talan ska följaktligen bifallas i sin helhet.
- 101 Domstolen finner således att Konungariket Spanien har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 4.1, 11, 13.2 och 14.1 i 2001/14 genom att inte anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa dessa bestämmelser.

Rättegångskostnader

- 102 Enligt artikel 138.1 i rättegångsreglerna ska tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Kommissionen har yrkat att Konungariket Spanien ska förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom Konungariket Spanien har tappat målet, ska kommissionens yrkande bifallas. Enligt artikel 140.1 i rättegångsreglerna ska Republiken Tjeckien och Republiken Frankrike, som har intervenerat i målet, bära sina rättegångskostnader.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (första avdelningen) följande:

- 1) Konungariket Spanien har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 4.1, 11, 13.2 och 14.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur, i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007, genom att inte anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa dessa bestämmelser.**
- 2) Konungariket Spanien ska ersätta rättegångskostnaderna.**
- 3) Republiken Tjeckien och Republiken Frankrike ska bära sina rättegångskostnader.**

Underskrifter