UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)

30 päivänä toukokuuta 2013 *

Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen — Liikenne — Direktiivi 91/440/ETY — Yhteisön rautateiden kehittäminen — Direktiivi 2001/14/EY — Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen — Direktiivin 2001/14 6 artiklan 2 ja 3 kohta — Rahoituksen jatkuva epätasapaino — Direktiivin 91/440 6 artiklan 1 kohta ja 7 artiklan 3 ja 4 kohta — Rataverkon haltijalle tarjottavien kannustimien puuttuminen — Direktiivin 2001/14 7 artiklan 3 kohta ja 8 artiklan 1 kohta — Vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävien käyttömaksujen laskeminen

Asiassa C-512/10,

jossa on kyse SEUT 258 artiklaan perustuvasta jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevasta kanteesta, joka on nostettu 26.10.2010,

Euroopan komissio, asiamiehinään H. Støvlbæk ja K. Herrmann, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

Puolan tasavalta, asiamiehinään M. Szpunar, K. Bożekowska-Zawisza ja M. Laszuk,

vastaajana,

jota tukevat

Tšekin tasavalta, asiamiehinään M. Smolek, T. Müller ja J. Očková, ja

Italian tasavalta, asiamiehenään G. Palmieri, avustajanaan avvocato dello Stato S. Fiorentino,

väliintulijoina,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Tizzano sekä tuomarit A. Borg Barthet (esittelevä tuomari), E. Levits, J.-J. Kasel ja M. Berger,

julkisasiamies: N. Jääskinen,

kirjaaja: hallintovirkamies A. Impellizzeri,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 20.9.2012 pidetyssä istunnossa esitetyn,

* Oikeudenkäyntikieli: puola.

kuultuaan julkisasiamiehen 13.12.2012 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Euroopan komissio vaatii kanteellaan unionin tuomioistuinta toteamaan, että Puolan tasavalta ei ole noudattanut yhteisön rautateiden kehittämisestä 29.7.1991 annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY (EYVL L 237, s. 25, oikaisu EYVL L 271, s. 70), sellaisena kuin se on muutettuna 29.4.2004 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/51/EY (EUVL L 220, s. 58; jäljempänä direktiivi 91/440), 6 artiklan 3 kohdan ja liitteen II eikä rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä 26.2.2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY (EYVL L 75, s. 29), sellaisena kuin se on muutettuna 29.4.2004 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/49/EY (EUVL L 164, s. 44 ja oikaisu EUVL L 220, s. 58; jäljempänä direktiivi 2001/14), 4 artiklan 2 kohdan, 6 artiklan 2 ja 3 kohdan, 7 artiklan 3 kohdan, 8 artiklan 1 kohdan ja 14 artiklan 2 kohdan sekä 6 artiklan 1 kohdan, kun sitä luetaan yhdessä direktiivin 91/440 7 artiklan 3 ja 4 kohdan kanssa, mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole

— toteuttanut tarvittavia toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että yksikkö, jonka tehtäväksi direktiivin 91/440 liitteessä II luetellut olennaiset toiminnot on annettu, on rautatieliikennettä harjoittavasta yrityksestä riippumaton

— ryhtynyt rataverkon haltijan rahoituksen tasapainon turvaamisen edellyttämiin toimiin riittävän ajoissa

— ottanut käyttöön kannustinjärjestelmää, jolla rataverkon haltijaa kannustetaan vähentämään kustannuksia ja alentamaan infrastruktuurin käytöstä perittäviä maksuja ja

— pannut asianmukaisesti täytäntöön direktiivin 2001/14 säännöksiä rautatieinfrastruktuurin hinnoittelusta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

2 Direktiivin 91/440 7 artiklan 3 ja 4 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”3. Jäsenvaltiot saavat myös myöntää [rataverkon haltijalle], ottaen huomioon [EY] 73, [EY] 87 ja [EY] 88 artiklan, sen tehtäviä, kokoa ja rahoitustarpeita vastaavaa rahoitusta, erityisesti uusien investointien kattamiseksi.

4. [Rataverkon haltijan] on laadittava valtion määrittämän yleisen politiikan puitteissa liiketoimintasuunnitelma, joka sisältää investointi- ja rahoitusohjelmat. Suunnitelmalla on pyrittävä infrastruktuurin optimaaliseen ja tehokkaaseen käyttöön ja kehittämiseen, varmistamaan rahoituksen tasapaino ja antamaan keinot saavuttaa kyseiset tavoitteet.”

3 Direktiivin 2001/14 6 artiklassa säädettiin seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava vaatimukset ja tarvittaessa myös ennakkomaksut sen varmistamiseksi, että tavanomaisissa liikeolosuhteissa ja kohtuullisen ajanjakson aikana [rataverkon haltijan] tileissä ovat keskenään tasapainossa toisaalta infrastruktuurin käyttömaksuista saatavat tulot, muista kaupallisista toimista aiheutuvat ylijäämät ja valtion rahoitus sekä toisaalta infrastruktuurista aiheutuvat menot.

Jäsenvaltio voi 7 ja 8 artiklassa säädettyjen hinnoitteluperiaatteiden puitteissa edellyttää, että [rataverkon haltija] saattaa tilinsä tasapainoon ilman valtion rahoitusta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sitä, että pitkän aikavälin tavoitteena saattaa olla se, että infrastruktuurin käyttäjä kattaa kaikkien liikennemuotojen infrastruktuurikustannukset tasapuolisen ja syrjimättömän liikennemuotojen välisen kilpailun pohjalta, jos rautatieliikenne pystyy kilpailemaan muiden liikennemuotojen kanssa.

2. [Rataverkon haltijalle] on tarjottava kannustimia infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi ja sen käytöstä perittävien maksujen alentamiseksi kiinnittäen aiheellista huomiota turvallisuuteen sekä infrastruktuuripalvelun laadun ylläpitämiseen ja parantamiseen.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 2 kohdassa säädetyt kannustimet toteutetaan joko toimivaltaisen viranomaisen ja [rataverkon haltijan] välisellä sopimuksella, jonka kesto on vähintään kolme vuotta ja jossa määrätään valtion rahoituksesta, tai perustamalla aiheelliset valvontatoimenpiteet, joihin liittyy riittävä toimivalta.

_ _”

4 Direktiivin 2001/14 7 artiklan 3 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten perittävät infrastruktuurimaksut on vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 4 tai 5 kohdan tai 8 artiklan soveltamista.”

5 Mainitun direktiivin 8 artiklan 1 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Saadakseen [rataverkon haltijalle] aiheutuneet kustannukset katetuksi täysimääräisesti jäsenvaltio voi markkinoiden niin salliessa periä lisähintoja toimivien, avointen ja ketään syrjimättömien periaatteiden perusteella taaten kuitenkin samalla erityisesti kansainvälisen rautateiden tavaraliikenteen mahdollisimman hyvän kilpailukyvyn. Hinnoittelujärjestelmässä on otettava huomioon rautatieyritysten aikaansaama tuottavuuden kasvu.

Maksut eivät kuitenkaan saa olla niin korkeita, että infrastruktuuria eivät voi käyttää sellaiset markkinalohkot, jotka pystyvät maksamaan vähintään rautatiepalvelujen käytöstä suoraan aiheutuvat kustannukset sekä sen katetuoton, jonka markkinat kestävät.”

Puolan oikeus

Vuoden 2000 laki

6 Valtionyritys Polskie Koleje Państwowen myynnistä, uudelleenjärjestelystä ja yksityistämisestä 8.9.2000 annetun lain (ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego ”Polskie Koleje Państwowe”), sellaisena kuin sitä sovelletaan käsiteltävään asiaan (Dz. U. 2000, nro 84, järjestysnumero 948; jäljempänä vuoden 2000 laki), 15 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. PKP SA perustaa osakeyhtiön, jonka tehtävänä on hallinnoida rautateitä ja joka on nimeltään ”PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna”, jäljempänä PLK SA.

– –

4. PLK SA:sta tulee [rautatieliikenteestä 28.3.2003 annetussa laissa (ustawa o transporcie kolejowym; Dz. U. 2007, nro 16, järjestysnumero 94; jäljempänä rautatieliikennelaki)] tarkoitettu rataverkon haltija.”

Rautatieliikennelaki

7 Rautatieliikennelain 33 §:n 1–8 momentissa säädetään seuraavaa:

”1. Rataverkon haltija määrittää rautatieliikenteen harjoittajien maksettavaksi kuuluvien infrastruktuurin käyttömaksujen määrän.

2. Rautatieinfrastruktuurin peruskäyttömaksu määritetään ottamalla huomioon kustannukset, joita rataverkon haltijalle suoraan aiheutuu siitä, että rautatieliikennettä harjoitetaan.

3. Rautatieinfrastruktuurin käyttömaksu muodostuu peruskäyttömaksusta ja lisämaksuista.

3 bis Rataverkon haltija lisää peruskäyttömaksuun erillisen maksun, joka peritään

1) rautatieinfrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuudesta, johon sisältyvät lain liitteessä olevan I osan 1 kohdassa tarkoitetut palvelut

2) junien huoltoon liittyvien laitteiden käyttömahdollisuudesta, johon sisältyvät lain liitteessä olevan I osan 2 kohdassa tarkoitetut palvelut.

4. Rautatieinfrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuudesta perittävä perusmaksu lasketaan kertomalla junien liikennöinti rautatieosuusluokan ja junatyypin mukaan vahvistetulla yksikkömaksulla, erikseen matkustaja- ja tavaraliikenteeltä.

4 bis Rataverkon haltija voi soveltaa rautatieinfrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuuteen yksikköperusmaksun vähimmäismäärää. Vähimmäismäärää sovelletaan samojen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti kaikkiin rautateiden matkustajaliikenteen harjoittajiin sen rautatieinfrastruktuurin käytöstä, joka liittyy julkisen palvelun sopimuksen mukaisesti harjoitettuun toimintaan.

– –

4 quater Junien huoltoon liittyvien laitteiden käyttömahdollisuuksista perittävä perusmaksu lasketaan kertomalla tilatut palvelut niitä vastaavilla yksikkömaksuilla, joiden määrä vaihtelee lain liitteessä olevan I osan 2 kohdassa tarkoitettujen palvelujen tyypin mukaan.

5. Rautatieinfrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuudesta perittävä yksikköperusmaksu vahvistetaan junaa ja matkakilometriä kohti.

5 bis Rataverkon haltija määrittää yksikköperusmaksut vähentämällä rautatieinfrastruktuurin tarjoamisesta rautatieliikenteen harjoittajien käyttöön aiheutuvista ennakoiduista kuluista rahoituksen, joka on varattu infrastruktuurin kunnostamiseen ja ylläpitoon ja joka maksetaan valtion tai paikallisyhteisöjen talousarviosta ja rautatierahaston varoista.–

–– –

5 quater Julkisen palvelun sopimuksen nojalla harjoitetun rautateiden matkustajaliikenteen perusyksikkömaksuja voidaan korottaa 30 §:n 5 momentissa tarkoitettujen aikataulujen voimassaoloaikana enintään kyseisen vuoden talousarvioesityksessä arvioidun inflaatioindeksin verran.

6. Rataverkon haltijan on julkistettava voimassa olevan käytännön mukaisesti peruskäyttömaksujen ja lisämaksujen määrät ja tyypit, erikseen matkustaja- ja tavaraliikenteen osalta.

7. Perusyksikkömaksut ja lisäyksikkömaksut, lukuun ottamatta sähköradan ajovirran käyttömaksua, ja niiden taustalla olevat laskutoimitukset toimitetaan [rautatieliikenneviraston] johtajalle.

8. [Rautatieliikenneviraston] johtaja hyväksyy [edellä] 7 momentissa tarkoitetut maksut 30 päivän kuluessa niiden toimittamisesta tai hylkää ne, jos hän toteaa [edellä] 2–6 momentissa tai 34 §:ssä tarkoitettuja sääntöjä tai 35 §:n nojalla annettuja säännöksiä rikotun.”

8 Rautatieliikennelain 38 bis §:n 1 ja 2 momentissa säädetään seuraavaa:

”1. Liikenneministeri voi rahoittaa valtion talousarviosta tai rautatierahastosta osan rautatieinfrastruktuurin kunnostus- ja ylläpitokuluista vähentääkseen kustannuksia ja alentaakseen käyttömaksuja, jos rataverkon haltija tarjoaa infrastruktuurin käyttöön laissa määriteltyjen periaatteiden mukaisesti.

2. 1 momentissa tarkoitettu rahoitus toteutetaan liikenneministerin ja rataverkon haltijan välillä vähintään kolmeksi vuodeksi tehdyn sopimuksen nojalla.”

Vuonna 2009 annettu ministerin asetus

9 Rataverkon käytön edellytyksistä 27.2.2009 annetun infrastruktuuriministerin asetuksen (rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej; Dz. U. 2009, nro 35, järjestysnumero 274; jäljempänä vuonna 2009 annettu ministerin asetus) 6 §:ssä säädetään seuraavaa:

”[Rautatieliikennelain] 33 §:n 4 momentissa tarkoitettu perusmaksu lasketaan kertomalla keskenään toteutuneet junakilometrit ja kyseessä olevaan rautatieosuusluokkaan sovellettava maksu, joka määritetään myönnetyn reitin keskimääräisen päivittäisen liikenteen ja sellaisen sallitun teknisen nopeuden mukaan, jossa otetaan huomioon pysyvät rajoitukset, sekä junatyypin ja junan kokonaisbruttomassan perusteella.”

10 Vuonna 2009 annetun ministerin asetuksen 7 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Edellä 6 §:ssä tarkoitetut perusyksikkömaksut vahvistetaan

1) matkustajajunille

2) tavarajunille.”

11 Vuonna 2009 annetun ministerin asetuksen 8 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Rataverkon haltija ottaa rataverkon käyttöön asettamista koskevien maksujen laskennassa huomioon

1) suorat kustannukset, jotka kattavat

a) ylläpitomenot

b) liikenteenharjoittamismahdollisuuden tarjoamisesta aiheutuvat menot

c) poistot

2) toiminnan epäsuorat kustannukset, joilla katetaan muut kuin edellä 1 ja 3 kohdassa mainitut rataverkon haltijan kohtuulliset kustannukset

3) lainojen, jotka rataverkon haltija on ottanut muille käyttöön annettavan infrastruktuurin kehittämiseksi ja nykyaikaistamiseksi, takaisinmaksusta aiheutuvat rahoituskustannukset

4) edellä 7 §:ssä tarkoitettujen rautatieosuus- ja junaluokkien mukaan määritetty liikenteenharjoittamismahdollisuuden tarjoamisesta aiheutuva työ.

2. Maksu vaihtelee rautatieosuusluokan ja junien kokonaisbruttomassan perusteella siten, että maksu nousee kyseisten muuttujien arvojen noustessa.

3. 7 §:ssä tarkoitettujen junien liikennöinnistä perittävien maksujen, jotka koskevat samaa rautatieosuusluokkaa ja samaa kokonaisbruttomassaa, on oltava yhtä suuret.

4. 7 §:ssä tarkoitettuja junia koskevat maksut esitetään taulukoissa, joiden riveillä ilmoitetaan junien bruttomassa ja sarakkeissa rautatielinjat.”

Oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely

12 Komissio osoitti 10.5.2007 Puolan tasavallalle kyselylomakkeen selvittääkseen, oliko kyseinen jäsenvaltio saattanut direktiivin 91/440 muuttamisesta 26.2.2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/12/EY (EYVL L 75, s. 1), rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY muuttamisesta 26.2.2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/13/EY (EYVL L 75, s. 26) ja direktiivin 2001/14 (jäljempänä yhdessä ensimmäinen rautatiepaketti) asianmukaisesti osaksi kansallista oikeusjärjestystään. Puolan viranomaiset vastasivat kyselylomakkeeseen 5.7.2007 päivätyllä kirjeellä.

13 Komissio pyysi 21.10.2007 lisäselvitystä, jonka Puolan tasavalta toimitti sille 20.12.2007 päivätyllä kirjeellä.

14 Puolan tasavallan toimittamien tietojen perusteella komissio lähetti tälle jäsenvaltiolle 26.6.2008 virallisen huomautuksen, jossa se kehotti sitä noudattamaan ensimmäisen rautatiepaketin direktiivejä. Esille otetut tärkeimmät sääntöjenvastaisuudet liittyivät PLK SA:n riippumattomuuden puuttumiseen ja infrastruktuurin käyttömaksujen perimiseen.

15 Puolan tasavalta vastasi mainittuun komission viralliseen huomautukseen 26.8.2008.

16 Komissio lähetti 9.10.2009 Puolan tasavallalle perustellun lausunnon, jossa se yhtäältä moitti kyseistä jäsenvaltiota siitä, ettei se ollut toteuttanut tarvittavia toimenpiteitä taatakseen rataverkon haltijan riippumattomuuden rautatieliikenteen harjoittajista, ja toisaalta kehotti kyseistä jäsenvaltiota toteuttamaan perustellun lausunnon noudattamisen edellyttämät toimenpiteet kahden kuukauden kuluessa sen vastaanottamisesta.

17 Puolan tasavalta vastasi mainittuun perusteltuun lausuntoon 9.12.2009 päivätyllä kirjeellä, jossa se kiisti laiminlyönnit, joista komissio oli moittinut sitä.

18 Näissä olosuhteissa komissio nosti nyt käsiteltävän kanteen.

Asian käsittelyn vaiheet unionin tuomioistuimessa

19 Unionin tuomioistuimen presidentin 13.4.2011 antamalla määräyksellä Tšekin tasavalta ja Italian tasavalta hyväksyttiin väliintulijoiksi tukemaan Puolan tasavallan vaatimuksia.

20 Komissio ilmoitti unionin tuomioistuimen kirjaamoon 12.4.2013 toimittamallaan asiakirjalla peruuttavansa ensimmäisen kanneperusteensa, joka koski direktiivin 91/440 6 artiklan 3 kohdan sekä direktiivin 2001/14 4 artiklan 2 kohdan ja 14 artiklan 2 kohdan rikkomista.

21 Puolan tasavalta vaati kyseistä peruuttamista koskevissa huomautuksissaan, että komissio velvoitetaan korvaamaan mainittuun kanneperusteeseen liittyvät oikeudenkäyntikulut.

Kanne

Rahoituksen jatkuvaa epätasapainoa koskeva toinen kanneperuste

Asianosaisten lausumat

22 Komissio moittii Puolan tasavaltaa siitä, ettei se ole toteuttanut toimenpiteitä varmistaakseen, että rataverkon haltija eli PLK SA saavuttaisi rahoituksen tasapainon riittävän ajoissa, mikä on vastoin tälle jäsenvaltiolle direktiivin 2001/14 6 artiklan 1 kohdan, luettuna yhdessä direktiivin 91/440 7 artiklan 3 ja 4 kohdan kanssa, mukaan kuuluvia velvoitteita. Komissio täsmentää tästä, että kyseisen jäsenvaltion perusteltuun lausuntoon antamasta vastauksesta ilmenee, että PLK SA:n menot ja tulot olisivat tasapainossa vasta vuonna 2012.

23 Puolan tasavalta väittää, että rataverkon haltijan rahoituksen tasapaino saavutetaan, jos tarkastellaan liiketoiminnan tulosta ennen poistoja. Direktiivin 2001/14 6 artiklan 1 kohdasta ei sen mukaan johdu, että rahoituksen tasapaino olisi saavutettava siten, että mukaan luetaan myös poistokustannukset ja etenkin poistokustannukset sellaisista rautatieosuuksista, jotka on lakkautettu tai jotka lakkautetaan tulevaisuudessa, joten niiden mahdollisesta kunnostamisesta aiheutuvia kustannuksia ei ole otettu huomioon infrastruktuurin käyttömaksujen määrittämisessä.

24 Puolan tasavalta väittää direktiivin 91/440 7 artiklan 3 kohdasta, että yhtäältä rautatieliikennelain 33–35 §:llä, jotka koskevat rautatieliikenteen harjoittajilta perittäviä maksuja, taataan rautatieinfrastruktuurin rahoitus ja toisaalta valtion talousarvio ja rautatierahasto, joista rakenteiden kunnostus ja ylläpito voidaan kyseisen lain 38 ja 38 bis §:n mukaan rahoittaa, ovat toinen rahoituslähde. PLK SA:n muista toiminnoista kuin rautatieinfrastruktuurin käyttöön antamisesta saamat tulot ovat sen kolmas rahoituslähde.

25 Puolan tasavalta esittää direktiivin 91/440 7 artiklan 4 kohdasta, että PLK SA valmistelee yhtiöjärjestyksensä mukaisesti vuosittaiset rahoitussuunnitelmat, joiden yksi osa ovat vuosittaiset investointisuunnitelmat, jotka on laadittava siten, että investointien rahoitus eri lähteistä turvataan.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

26 Direktiivin 2001/14 6 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on vahvistettava vaatimukset sen varmistamiseksi, että tavanomaisissa liikeolosuhteissa ja kohtuullisen ajanjakson aikana rataverkon haltijan tileissä ovat keskenään ainakin tasapainossa toisaalta infrastruktuurin käyttömaksuista saatavat tulot, muista kaupallisista toimista aiheutuvat ylijäämät ja valtion rahoitus sekä toisaalta infrastruktuurista aiheutuvat menot.

27 Puolan tasavallan mukaan kyseisessä säännöksessä ei komission väittämän vastaisesti edellytetä, että jäsenvaltiot huolehtisivat siitä, että rataverkon haltijan voitot ja tappiot ovat tasapainossa, vaan siinä edellytetään ainoastaan, että ne huolehtivat riittävästä rahoituksesta, jotta liiketoiminnan tulos ennen poistoja on tasapainossa.

28 Tässä yhteydessä on huomautettava aluksi, että vaikka poisto ei kirjanpitoperiaatteiden mukaan ole ”meno”, jonka käsitteeseen liittyy rahan liikkuminen, vaan rasite, johon ei liity maksusuoritusta, kyseisen ilmaisun käyttöä direktiivin 2001/14 6 artiklan 1 kohdassa ei ole pidettävä ratkaisevana, sillä saman kohdan toinen alakohta koskee puolestaan ”infrastruktuurikustannuksia”.

29 Tämän jälkeen on huomautettava, kuten julkisasiamies on tehnyt ratkaisuehdotuksensa 55 kohdassa, että ilmaisun ”ennakkomaksut” käyttäminen direktiivin 2001/14 6 artiklan 1 kohdassa, mikä antaa ensi katsomalta ymmärtää, että kyseisellä säännöksellä pyritään suojaamaan kirjanpidollisen tasapainon sijasta rataverkon haltijan maksuvalmiutta, voi olla Puolan tasavallan kannattamaa tulkintaa tukeva peruste.

30 Julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksensa 57 kohdassa esittämällä tavalla on kuitenkin mainittava myös, että direktiivin 91/440 7 artiklalla, jonka 3 ja 4 kohdassa säädetään yhtäältä jäsenvaltioiden mahdollisuudesta myöntää rataverkon haltijalle sen tehtäviä, kokoa ja rahoitustarpeita vastaava rahoitus ja toisaalta rataverkon haltijan velvollisuudesta laatia valtion määrittämän yleisen politiikan puitteissa liiketoimintasuunnitelma, jolla varmistetaan rahoituksen tasapaino, pyritään nimenomaan takaamaan rataverkon haltijan maksukyky.

31 Jos siis direktiivin 2001/14 6 artiklan 1 kohtaa tulkittaisiin siten, ettei rataverkon haltijan tilien tasapainoa koskevalla vaatimuksella pyritä suojaamaan kirjanpidollista tasapainoa vaan sen maksukykyä, kyseisellä kohdalla ei olisi itsenäistä soveltamisalaa direktiivin 91/440 7 artiklan 3 ja 4 kohtaan nähden.

32 On lisäksi mainittava, että poistojen tekeminen käyttöomaisuudesta on [EY 44 artiklan 2 kohdan g alakohtaan] perustuvan yhtiömuodoltaan tietynlaisten yhtiöiden tilinpäätöksistä 25.6.1978 annetun neljännen neuvoston direktiivin 78/660/ETY (EYVL L 222, s. 11) 35 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan tilinpitoa koskeva velvollisuus, jota ilman PLK SA:n kaltaisen pääomayhtiön tilinpäätös ei antaisi mainitun direktiivin 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua oikeaa ja riittävää kuvaa yhtiön varoista ja vastuista, rahoitusasemasta sekä tuloksesta.

33 On mainittava myös, kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 59 kohdassa esittänyt, että velvollisuus tehdä poistoja käyttöomaisuuden arvosta ei riipu siitä, onko yrityksellä aikomus kunnostaa käytöstä poistettua käyttöomaisuutta.

34 Direktiivin 2001/14 6 artiklan 1 kohdassa säädettyä velvoitetta on edellä esitetyn perusteella tulkittava siten, että sillä tarkoitetaan rataverkon haltijan tuloslaskelman kirjanpidollista tasapainoa.

35 Rataverkon haltijan tuloslaskelman epätasapaino ei kuitenkaan yksin riitä sen toteamiseen, ettei kyseessä oleva jäsenvaltio olisi täyttänyt mainitun 6 artiklan 1 kohdan mukaisia velvoitteitaan. Tällaisen päätelmän tekeminen edellyttää nimittäin kyseisen säännöksen sanamuodon mukaan myös sen osoittamista, että tilit ovat epätasapainossa ”tavanomaisissa liikeolosuhteissa ja kohtuullisen ajanjakson aikana”.

36 Komissio väittää tästä, että jos PLK SA on kärsinyt yhtä paljon tappioita kuin Puolan tasavalta ilmoitti viralliseen huomautukseen antamassaan vastauksessa, se ei pysty saavuttamaan direktiivin 2001/14 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua rahoituksen tasapainoa. Komission mukaan kyseinen jäsenvaltio ei ole myöskään myöntänyt rataverkon haltijalle tämän tehtäviä, kokoa ja rahoitustarpeita vastaavaa rahoitusta.

37 Kannekirjelmässä esitettyjen tietojen mukaan PLK SA:n alijäämä kasvoi 2 prosentista vuonna 2006 (ennusteiden mukaiseen) 10 prosenttiin vuonna 2009. Samalla ajanjaksolla valtion rahoitus kasvoi 10,8 prosentista (ennusteiden mukaiseen) 19,3 prosenttiin, kun taas infrastruktuurin käyttömaksuista saatujen tulojen kattavuus suhteessa kustannuksiin pieneni 79,4 prosentista vuonna 2006 (ennusteiden mukaiseen) 64,4 prosenttiin vuonna 2009.

38 Puolan tasavalta esittää kuitenkin, että vuonna 2015 valtion on tarkoitus kattaa 37,5 prosenttia infrastruktuuriin liittyvistä menoista, mikä sen mukaan alentaa huomattavasti rautatieliikenteen harjoittajilta perittäviä käyttömaksuja.

39 Puolan tasavalta muistuttaa vastauskirjelmässään, että se esitti perusteltuun lausuntoon antamassaan vastauksessa hallituksen suunnitelman rataverkon haltijan rahoituksen lisäämisestä, jolla pyritään saavuttamaan budjettitasapaino vuonna 2012. Kyseinen jäsenvaltio aikoi lisäksi saavuttaa budjettitasapainon myös PLK SA:n tulojen ja menojen suunnitteluvaiheessa. Puolan tasavalta muistuttaa, että lopputulos riippuu taloussuhdanteista, ja täsmentää, että vuonna 2009 rautateiden tavaraliikenteen volyymit pienenivät 17 prosenttia edellisvuodesta.

40 Tässä yhteydessä on huomattava, ettei direktiivin 2001/14 6 artiklan 1 kohdassa täsmennetä, miten ”kohtuullista ajanjaksoa” – joka ei yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21.11.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU (EUVL L 343, s. 32), jolla on muun muassa kumottu direktiivi 2001/14 15.12.2012 alkaen, 8 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan voi ylittää viittä vuotta – koskevaa kriteeriä olisi sovellettava.

41 Käsiteltävän asian asiakirja-aineistosta ilmenee, että Puolan tasavalta myönsi PLK SA:lle ensimmäisen, 340 miljoonan Puolan zlotyn (PLN) avustuksen vuonna 2006 sen jälkeen, kun rataverkon haltija oli aloittanut toimintansa. Vuotuista valtion rahoitusta nostettiin 900 miljoonaan PLN:yyn vuonna 2010 ja 1 200 miljoonaan PLN:yyn vuonna 2012, jonka kuluessa rahoituksen tasapaino oli tarkoitus saavuttaa. Seuraavien vuosien aikana rahoitusta on tarkoitus lisätä 100 miljoonalla PLN:lla vuosittain.

42 Asiakirja-aineistoon sisältyvien tietojen mukaan Puolan rautatieverkko on erittäin tiheä, huonokuntoinen ja pääosin kannattamaton. Rataverkon itsenäinen hallinnointi on lisäksi alkanut vasta äskettäin, ja ensimmäinen valtion avustus on myönnetty vuonna 2006. Vaikka Puolan valtio on samana aikana myöntänyt toistuvasti rahoitusta rataverkon haltijalle, tämän tulot ovat samalla vähentyneet, mikä johtuu osaksi Euroopan unionia koettelevasta vakavasta talouskriisistä. Puolan valtion laatiman rahoitussuunnitelman mukaan budjettitasapaino oli kuitenkin tarkoitus saavuttaa vuonna 2012.

43 Edellä esitetyn perusteella ei voida todeta, ettei Puolan tasavalta olisi vahvistanut asianmukaisia vaatimuksia sen varmistamiseksi, että tavanomaisissa liikeolosuhteissa ja kohtuullisen ajanjakson aikana rataverkon haltijan tileissä ovat keskenään ainakin tasapainossa toisaalta infrastruktuurin käyttömaksuista saatavat tulot sekä toisaalta infrastruktuurista aiheutuvat menot.

44 Niinpä komission kanteensa tueksi esittämä toinen kanneperuste on hylättävä.

Kolmas kanneperuste, joka koskee sellaisten toimien puuttumista, joilla rataverkon haltijaa kannustetaan vähentämään infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia ja alentamaan sen käytöstä perittäviä maksuja

Asianosaisten ja väliintulijoiden lausumat

45 Komissio väittää, ettei Puolan tasavalta ole noudattanut direktiivin 2001/14 6 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole ottanut käyttöön kyseisissä säännöksissä tarkoitettua kannustinjärjestelmää, jolla rataverkon haltijaa kannustetaan vähentämään infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia ja alentamaan sen käytöstä perittäviä maksuja.

46 Se väittää erityisesti, ettei rautatieliikennelain 38 bis §:ssä luoda kannustinjärjestelmää, jolla rataverkon haltijaa kannustetaan vähentämään infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia ja alentamaan sen käytöstä perittäviä maksuja.

47 Puolan tasavalta väittää ensinnäkin, että vaikka direktiivissä 2001/14 säädetään jäsenvaltioiden velvollisuudesta tarjota kannustimia rataverkon haltijan tehokkuuden lisäämiseksi, siinä ei kuitenkaan määritellä kannustinten luonnetta.

48 Mainittu jäsenvaltio väittää tämän jälkeen, että liikenneministeri päättää vuosittain valtiokonttorin täysin omistaman PKP SA:n kanssa palkkioiden myöntämisestä PLK SA:n hallituksen jäsenille rataverkon haltijan tehokkuuden lisäämiseksi.

49 Puolan tasavalta mainitsee myös muita PLK SA:han sovellettavia yritysten hallinnointivälineitä, kuten päätöksen siitä, että raiteiden turvallisuuden valvonnan kustannuksia ei vyörytetä infrastruktuurin käytöstä perittäviin maksuihin vaan tällainen valvonta rahoitetaan yhtiön muista toiminnoista saamilla varoilla, sekä päätöksen sitoa rataverkon haltijan operationaaliseen toimintaan käytettävien julkisten varojen määrä sen toiminnan tehokkuuteen.

50 Puolan tasavalta väittää vielä, että rautatieliikennelain 33 §, jonka mukaan yksikkömaksut edellyttävät rautatieliikenneviraston johtajan hyväksymistä, merkitsee direktiivin 2001/14 6 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen sääntelytoimien riittävää täytäntöönpanoa.

51 Tšekin tasavalta huomauttaa, että vaatimus kannustimista, joiden avulla pyritään vähentämään infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia ja alentamaan sen käytöstä perittäviä maksuja, on direktiivin 2001/14 6 artiklan 2 kohdan lopullinen tavoite eli tilanne, johon on päästävä. Kuten kyseisessä säännöksessä nimenomaisesti säädetään, tavoitteen saavuttamiseksi on sen mukaan kuitenkin luotava ensin edellytykset. Kun jäsenvaltio pyrkii tähän tavoitteeseen, sen on näin ollen huolehdittava infrastruktuuripalvelun turvallisuudesta sekä sen laadun ylläpitämisestä ja parantamisesta.

52 Tšekin tasavalta lisää, etteivät nämä edellytykset täyty tilanteessa, jossa infrastruktuuri on erittäin huonokuntoinen. Tällaisessa tilanteessa sopimuksen tekeminen jäsenvaltion ja rataverkon haltijan välillä infrastruktuurin korjaus- tai ylläpitokustannusten rahoittamisesta on toimenpide, jolla pyritään saavuttamaan direktiivin 2001/14 6 artiklan 2 kohdan lopullinen tavoite ja jota on pidettävä riittävänä, kun otetaan huomioon infrastruktuurin kunto.

53 Komissio pitää Tšekin tasavallan väliintulokirjelmään antamassaan vastauksessa tällaista direktiivin 2001/14 6 artiklan 2 kohdan tulkintaa virheellisenä.

54 Komission mukaan kyseisessä säännöksessä ei todeta, että siinä säädetty velvollisuus ottaa käyttöön kannustimia riippuisi rautatieinfrastruktuurin kunnosta. Päinvastoin tällainen velvollisuus on olemassa sellaisenaan. Niinpä sellaisen sopimuksen tekeminen kyseessä olevan jäsenvaltion ja rataverkon haltijan kesken infrastruktuurin korjaus- tai ylläpitokustannusten rahoittamisesta, joka ei sisällä rataverkon haltijalle tarkoitettua kannustinta vähentää infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia ja alentaa sen käytöstä perittäviä maksuja, ei täytä mainitussa säännöksessä tarkoitettua velvoitetta.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

55 Direktiivin 2001/14 6 artiklan 2 kohdasta ilmenee, että rataverkon haltijalle on tarjottava kannustimia infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi ja sen käytöstä perittävien maksujen alentamiseksi, ja tällöin on kiinnitettävä aiheellista huomiota turvallisuuteen sekä infrastruktuuripalvelun laadun ylläpitämiseen ja parantamiseen.

56 Mainitun direktiivin 6 artiklan 3 kohdassa säädetään, että saman artiklan 2 kohtaan perustuva velvollisuus on täytettävä joko rataverkon haltijan ja toimivaltaisen viranomaisen välisellä monivuotisella sopimuksella, jossa määrätään valtion rahoituksesta, tai aiheellisilla valvontatoimenpiteillä, joihin liittyy riittävä toimivalta.

57 Käsiteltävässä asiassa on todettava, ettei rautatieliikennelain 38 bis §:n 1 ja 2 momentissa siitä huolimatta, että niissä säädetään kustannusten ja käyttömaksujen alentamisen tavoitteesta, määritetä kuitenkaan kannustamismekanismia, jolla kyseinen tavoite voitaisiin saavuttaa.

58 On lisäksi riidatonta, ettei mainitussa laissa säädetä direktiivin 2001/14 6 artiklan 3 kohdassa säädetyistä valvontatoimenpiteistä, joihin liittyy riittävä toimivalta, jotta rataverkon haltija velvoitettaisiin antamaan selvitys toiminnastaan toimivaltaiselle viranomaiselle.

59 Lisäksi on mainittava, ettei Puolan tasavalta väitä, että edellä 48 ja 49 kohdassa mainitut toimenpiteet, joihin se vetoaa – jos niitä voitaisiin pitää mainitun direktiivin 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuina kannustimina –, sisältyvät kyseisen artiklan 3 kohdassa säädetyn mukaisesti monivuotiseen rahoitussopimukseen.

60 Tšekin tasavallan väitteistä on vielä todettava, että vaikka direktiivin 2001/14 6 artiklan 2 kohdasta ilmenee, että jäsenvaltioiden on otettava kyseisen artiklan 2 ja 3 kohdan soveltamisen yhteydessä huomioon infrastruktuurin kunto, niiden on myös joko tehtävä kannustimia sisältäviä monivuotisia rahoitussopimuksia tai annettava tätä varten aiheelliset valvontasäännökset.

61 Kaiken edellä esitetyn perusteella on todettava, että komission kanteensa tueksi esittämä kolmas kanneperuste on perusteltu.

Rautatieinfrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävän käyttömaksun laskemista koskeva neljäs kanneperuste

Asianosaisten ja väliintulijoiden lausumat

62 Komissio väittää, ettei Puolan tasavalta ole noudattanut direktiivin 2001/14 7 artiklan 3 kohdan ja 8 artiklan 1 kohdan mukaisia velvollisuuksiaan.

63 Se väittää, että direktiivin 7 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu ”suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvien kustannusten” käsite viittaa rajakustannuksen käsitteeseen. Rajakustannuksen käsite liittyy komission mielestä ainoastaan junien tosiasiallisesta liikennöinnistä aiheutuviin kustannuksiin eikä

kiinteisiin kustannuksiin, joihin sisältyvät rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvien kustannusten lisäksi infrastruktuurin toiminnasta aiheutuvat yleiskustannukset, jotka on maksettava, vaikka junia ei liikennöitäisi.

64 Komissio esittää lisäksi, että Puolan tasavalta on myöntänyt perusteltuun lausuntoon antamassaan vastauksessa, että infrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuudesta perittävän perusmaksun yksikkömaksut määräytyvät suunnitteilla olevien liikenteenharjoittamiseen liittyvien töiden, rautatieinfrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuuden tarjoamisesta aiheutuviksi ennakoitujen kustannusten ja rautatieinfrastruktuurin korjaamista ja ylläpitoa varten myönnettäväksi suunnitellun rahoituksen perusteella. Komission näkemyksen mukaan nämä tekijät eivät ole suorassa yhteydessä liikenteenharjoittamisesta suoraan aiheutuviin kustannuksiin vaan niiden tarkoituksena on kattaa kaikki rataverkon haltijalle aiheutuneet kulut.

65 Komissio väittää direktiivin 2001/14 8 artiklan 1 kohtaan perustuvasta lisähintojen perimisen mahdollisuudesta, että – kuten kyseisen kohdan ensimmäisestä ja toisesta alakohdasta yhdessä luettuina käy ilmi – jäsenvaltioiden on otettava käyttöön valvontamekanismi, joka kattaa kaikki rautatieliikenteen harjoittajien markkinalohkot ja niiden maksukyvyn. Komission mukaan tällaisella mekanismilla voidaan määrittää ”markkinoiden kestokyky” ja valvoa, ettei ulkopuolelle suljeta sellaisia markkinalohkoja, jotka ovat tähän saakka pystyneet maksamaan infrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuutta koskevan maksun.

66 Rautatieliikennelaissa ei komission mukaan kuitenkaan oteta käyttöön tällaista mekanismia.

67 Puolan tasavalta väittää ensinnäkin direktiivin 2001/14 7 artiklan 3 kohtaa koskevasta väitteestä, että rautatieliikennelakia muutettiin oikeudenkäyntiä edeltäneen menettelyn aikana komission vaatimusten mukaisesti.

68 Tarkemmin sanottuna rautatieliikennelain 33 §:ssä säädetään, että rautatieinfrastruktuurin peruskäyttömaksu määritetään siten, että otetaan huomioon rautatieliikenteen harjoittajan harjoittamasta junien liikennöinnistä rataverkon haltijalle aiheutuvat kustannukset.

69 Puolan tasavalta kiistää lisäksi komission väitteen siitä, että Puolan säännöstön mukaan rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvat kustannukset vastaavat ylläpidosta ja toiminnan harjoittamisesta aiheutuvia kokonaiskustannuksia.

70 Puolan tasavalta pitää lisäksi perusteettomana komission väitettä siitä, että ”suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvien kustannusten” käsite viittaisi rajakustannuksen käsitteeseen. Kyseinen jäsenvaltio huomauttaa tästä, että koska direktiivissä 2001/14 ei määritellä kyseistä käsitettä, jäsenvaltioilla on tietynasteinen vapaus määrittää direktiivin tavoitteiden mukaisesti tämän käsitteen osatekijät ja käyttömaksun määrä.

71 Puolan tasavalta toteaa toiseksi direktiivin 2001/14 8 artiklan 1 kohdan rikkomista koskevasta väitteestä, ettei komissio ole täsmentänyt, millä perusteella se päätteli Puolassa voimassa olevista säännöksistä, että vähimmäiskäyttömaksun laskemisessa huomioon otettavia kustannuksia oli korotettu direktiivin 2001/14 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla katetuotolla.

72 Tšekin tasavalta väittää direktiivin 2001/14 7 artiklan 3 kohdan virheellistä täytäntöönpanoa koskevasta komission väitteestä, ettei kyseisestä säännöksestä ilmene, että ainoastaan rajakustannuksia voitaisiin pitää ”suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvina kustannuksina”. Kyseinen jäsenvaltio katsoo, että koska kyseisessä direktiivissä tai missään muussa unionin oikeuden säännöksessä ei luetella kyseisen käsitteen kattamia kustannuksia, ratkaisevaa on ainoastaan se, voidaanko kustannusten osoittaa olevan suoraan yhteydessä rautatieliikenteen harjoittamiseen.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

73 Direktiivin 2001/14 7 artiklan 3 kohdan mukaan vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten perittävät infrastruktuurimaksut on vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta saman artiklan 4 tai 5 kohdan tai kyseisen direktiivin 8 artiklan soveltamista.

74 Tässä yhteydessä on todettava, ettei direktiiviin 2001/14 sisälly ”suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvien kustannusten” määritelmää ja ettei missään unionin oikeuden säännöksessä määritetä kyseisen käsitteen piiriin kuuluvia tai sen ulkopuolelle jääviä kustannuksia.

75 Taloustieteeseen perustuvasta käsitteestä, jonka soveltamiseen liittyy julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksensa 93 kohdassa esittämällä tavalla huomattavia käytännön ongelmia, on todettava, että unionin oikeuden nykytilanteessa jäsenvaltioilla on tietty harkintavalta mainitun käsitteen kansallisen oikeuden osaksi saattamisessa ja soveltamisessa.

76 Tästä seuraa, että käsiteltävässä asiassa on tutkittava, mahdollistaako kyseessä oleva Puolan säännöstö sellaisten tekijöiden, jotka eivät selkeästi suoraan aiheudu rautatieliikenteen harjoittamisesta, sisällyttämisen vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten perittävien käyttömaksujen laskentaan.

77 Tässä yhteydessä on todettava, että rautatieliikennelain 33 §:n 2 momentissa säädetään, että rautatieinfrastruktuurin peruskäyttömaksu määritetään siten, että otetaan huomioon rataverkon haltijalle suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvat kustannukset.

78 Mainitun 33 §:n 4 momentin mukaan rautatieinfrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuudesta perittävä perusmaksu lasketaan kertomalla junien liikennöinti rautatieosuusluokan ja junatyypin mukaan vahvistetulla yksikkömaksulla, erikseen matkustaja- ja tavaraliikenteeltä. Saman pykälän 5 momentin mukaan rautatieinfrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuudesta perittävä yksikköperusmaksu vahvistetaan junaa ja matkakilometriä kohti.

79 Rautatieinfrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuudesta perittävän maksun laskentatapa määritetään vuonna 2009 annetun ministerin asetuksen 6 §:ssä.

80 Mainitun ministerin asetuksen 8 §:n 1 momentissa täsmennetään tästä, että rataverkon haltija ottaa rautatieinfrastruktuurin käyttöön antamisesta perittävää maksua laskiessaan huomioon suorat kustannukset, jotka sisältävät ylläpitokustannukset, liikenteen harjoittamismahdollisuuden tarjoamisesta aiheutuvat menot ja poistot. Kyseisen säännöksen mukaan huomioon otetaan lisäksi rahoituskustannukset, jotka liittyvät rataverkon haltijan muille käyttöön annettavan infrastruktuurin kehittämistä ja nykyaikaistamista varten ottamien lainojen takaisinmaksuun, epäsuorat toimintakustannukset, joihin sisältyvät muut kuin edellä mainitut rataverkon haltijalle aiheutuvat kohtuulliset menot, ja eri rautatieosuus- ja junaluokittain määritetty liikenteenharjoittamismahdollisuuden tarjoamiseen liittyvä työ.

81 Kuten julkisasiamies esittää ratkaisuehdotuksensa 99 kohdassa, merkinantoon, liikenteenohjaukseen, ylläpitoon ja korjauksiin liittyvät kustannukset voivat ainakin osittain vaihdella liikenteen mukaan ja niiden voidaan näin ollen katsoa aiheutuvan osittain suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta.

82 Tästä seuraa vastakohtaispäätelmänä, että koska vuonna 2009 annetun ministerin asetuksen 8 §:n 1 momentissa mainittuihin ylläpitokustannuksiin ja rautatieliikenteen ohjauksesta aiheutuviin kustannuksiin sisältyy rataverkon osan käyttöön antamiseen liittyviä luonteeltaan kiinteitä kustannuksia, joista rataverkon haltijan on vastattava, vaikka junia ei liikennöitäisi, niitä on pidettävä ainoastaan osittain suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvina kustannuksina.

83 Kyseisessä kansallisessa säännöksessä myös mainituista epäsuorista kustannuksista ja rahoituskustannuksista on todettava, ettei niillä ole selvästikään suoraa yhteyttä rautatieliikenteen harjoittamiseen.

84 Poistoja ei myöskään voida pitää suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvina, koska ne määräytyvät liikenteestä johtuvan todellisen infrastruktuurin kulumisen sijasta kirjanpitoa koskevien sääntöjen perusteella.

85 Tässä tilanteessa on todettava, että vuonna 2009 annettu ministerin asetus johtaa siihen, että vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten perittävien maksujen vahvistamisessa otetaan huomioon kustannuksia, joita ei voida pitää suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvina.

86 Näin ollen direktiivin 2001/14 7 artiklan 3 kohdan rikkomista koskevaa komission väitettä on pidettävä perusteltuna.

87 Sen sijaan direktiivin 2001/14 8 artiklan 1 kohdan rikkomista koskevaa komission väitettä ei voida hyväksyä.

88 Puolan tasavalta kiistää käyttäneensä mainitussa säännöksessä annettua mahdollisuutta periä lisähintoja käyttömaksujen yhteydessä, eikä komissio ole onnistunut osoittamaan tätä koskevan väitteensä paikkansapitävyyttä.

89 Edellä esitetyn perusteella on hyväksyttävä komission neljäs kanneperuste, koska Puolan säännöstö mahdollistaa sen, että vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten perittävien maksujen laskemisessa otetaan huomioon kustannuksia, joita ei voida pitää direktiivin 2001/14 7 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuina suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvina kustannuksina.

90 Niinpä on yhtäältä todettava, että Puolan tasavalta ei ole noudattanut direktiivin 2001/14 6 artiklan 2 kohdan ja 7 artiklan 3 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole ottanut käyttöön toimenpiteitä, joilla rataverkon haltijaa kannustetaan vähentämään rautatieinfrastruktuurin tarjonnasta aiheutuvia kustannuksia ja alentamaan sen käytöstä perittäviä maksuja, ja koska se on mahdollistanut sen, että vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten perittävien maksujen laskemisessa otetaan huomioon kustannuksia, joita ei voida pitää suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvina, ja toisaalta hylättävä komission kanne muilta osin.

Oikeudenkäyntikulut

91 Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 138 artiklan 3 kohdan mukaan silloin, jos asiassa osa vaatimuksista ratkaistaan toisen asianosaisen ja osa toisen asianosaisen hyväksi, kukin asianosainen vastaa omista kuluistaan. Työjärjestyksen 141 artiklan 1 kohdassa määrätään lisäksi, että asianosainen, joka peruuttaa kanteensa, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli sitä vaatii peruuttamista koskevissa huomautuksissaan.

92 Käsiteltävässä asiassa komissio on peruuttanut kanteensa tueksi esittämänsä ensimmäisen kanneperusteen, ja Puolan tasavalta on peruuttamista koskevissa huomautuksissaan vaatinut kyseisen toimielimen velvoittamista korvaamaan mainittuun kanneperusteeseen liittyvät oikeudenkäyntikulut.

93 Koska sekä komission että Puolan tasavallan vaatimuksista yksi tai useampi on kuitenkin ratkaistu toisen asianosaisen hyväksi, ne on velvoitettava vastaamaan omista kuluistaan.

94 Työjärjestyksen 140 artiklan 1 kohdan, jonka mukaan jäsenvaltiot, jotka ovat asiassa väliintulijoina, vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan, nojalla Tšekin tasavalta ja Italian tasavalta vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (ensimmäinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Puolan tasavalta ei ole noudattanut rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä 26.2.2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY, sellaisena kuin se on muutettuna 29.4.2004 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/49/EY, 6 artiklan 2 kohdan ja 7 artiklan 3 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole ottanut käyttöön toimenpiteitä, joilla rataverkon haltijaa kannustetaan vähentämään rautatieinfrastruktuurin tarjonnasta aiheutuvia kustannuksia ja alentamaan sen käytöstä perittäviä maksuja, ja koska se on mahdollistanut sen, että vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten perittävien maksujen laskemisessa otetaan huomioon kustannuksia, joita ei voida pitää suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvina.

2) Kanne hylätään muilta osin.

3) Euroopan komissio, Puolan tasavalta, Tšekin tasavalta ja Italian tasavalta vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Allekirjoitukset