Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)

11 päivänä heinäkuuta 2013*

Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen — Liikenne — Direktiivi 91/440/ETY — Yhteisön rautateiden kehittäminen — 10 artiklan 7 kohta — Sääntelyelin — Toimivalta — Direktiivi 2001/14/EY — Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen — 4 artiklan 1 kohta — Hinnoitteluperiaatteet — 6 artiklan 2 kohta — Toimenpiteet, joilla rataverkon haltijaa kannustetaan vähentämään infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia ja alentamaan sen käytöstä perittäviä maksuja — 7 artiklan 3 kohta — Vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten perittävien maksujen vahvistaminen — Rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvat kustannukset — 11 artikla — Suorituskannustinjärjestelmä — 30 artiklan 5 kohta — Sääntelyelin — Toimivalta — Hallinnollinen muutoksenhaku sääntelyelimen päätöksistä

Asiassa C-545/10,

jossa on kyse SEUT 258 artiklaan perustuvasta jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevasta kanteesta, joka on nostettu 23.11.2010,

Euroopan komissio, asiamiehinään M. Šimerdová ja H. Støvlbæk, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

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

vastaajana,

jota tukee

Espanjan kuningaskunta, asiamiehenään S. Centeno Huerta,

väliintulijana,

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,

* Oikeudenkäyntikieli: tšekki.

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 20.9.2012 pidetyssä istunnossa esitetyn,

kuultuaan julkisasiamiehen 13.12.2012 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Euroopan komissio vaatii kanteellaan unionin tuomioistuinta toteamaan, että Tšekin 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 (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; jäljempänä direktiivi 2001/14), 4 artiklan 1 kohdan, 6 artiklan 2 kohdan, 7 artiklan 3 kohdan, 11 artiklan ja 30 artiklan 5 kohdan eikä

— 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 164, s. 164, oikaisu EUVL L 220, s. 58; jäljempänä direktiivi 91/440), 10 artiklan 7 kohdan

mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole antanut säädetyssä määräajassa kyseisten direktiivien noudattamisen edellyttämiä lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Direktiivi 91/440

2 Direktiivin 91/440 10 artiklan 7 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Direktiivin [2001/14] 30 artiklan mukaisesti perustettu sääntelyelin tai muu yhtä riippumaton elin valvoo kilpailua rautatiepalvelumarkkinoilla, mukaan lukien rautateiden tavaraliikennemarkkinat, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kilpailupolitiikkaa ja alan toimivaltaisia instituutioita koskevaa yhteisön [ja] kansallista sääntelyä.

Tämä elin perustetaan edellä mainitun direktiivin 30 artiklan 1 kohdan säännösten mukaisesti. Hakijat tai asiasta kiinnostuneet osapuolet voivat tehdä valituksen tälle elimelle, jos ne katsovat joutuneensa epäoikeudenmukaisen kohtelun tai syrjinnän kohteeksi tai muulla tavoin loukatuksi. Sääntelyelin tekee valituksen johdosta tai tarvittaessa omasta aloitteestaan mahdollisimman nopeasti päätöksen asianmukaisista toimenpiteistä markkinoiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi. Tässä tapauksessa sovelletaan edellä mainitun direktiivin 30 artiklan 6 kohtaa ja 31 artiklaa, jotta varmistetaan tarvittava mahdollisuus tuomioistuinvalvontaan ja valvontaelinten yhteistyö.”

Direktiivi 2001/14

3 Direktiivin 2001/14 11 perustelukappaleessa todettiin seuraavaa:

”Hinnoittelujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisjärjestelmissä kaikille yrityksille olisi mahdollistettava yhtäläinen ja ketään syrjimätön markkinoillepääsy, ja niissä on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä täyttämään kaikkien käyttäjien ja liikennetyyppien tarpeet oikeudenmukaisella ja ketään syrjimättömällä tavalla.”

4 Kyseisen direktiivin 4 artiklan 1 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on vahvistettava hinnoitteluperiaatteet ottaen kuitenkin huomioon hallinnon riippumattomuus, josta säädetään direktiivin [91/440] 4 artiklassa.

Ottaen huomioon mainittu hallinnon riippumattomuus, jäsenvaltioiden on myös vahvistettava hinnoittelun erityissäännöt tai annettava asiaa koskeva valtuutus [rataverkon haltijalle]. Infrastruktuurin käyttömaksujen määrittelystä ja perimisestä vastaa [rataverkon haltija].”

5 Mainitun direktiivin 6 artiklan 2 ja 3 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”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.”

6 Kyseisen direktiivin 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.”

7 Direktiivin 2001/14 11 artiklassa säädettiin seuraavaa:

”1. Infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien on suorituskannustinjärjestelmän avulla kannustettava rautatieyrityksiä ja [rataverkon haltijaa] minimoimaan häiriöt ja parantamaan rautatieverkon suorituskykyä. Tähän saattaa sisältyä seuraamuksia verkon toiminnalle häiriötä tuottavista toimista, korvauksia häiriöistä kärsiville yrityksille ja palkintomaksuja ennakoitua paremmasta suorituskyvystä.

2. Suorituskannustinjärjestelmän perusperiaatteita sovelletaan koko verkkoon.”

8 Kyseisen direktiivin 30 artiklassa säädettiin seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on perustettava sääntelyelin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 21 artiklan 6 kohdan soveltamista. Elimen, joka voi olla liikenneasioista vastaava ministeriö tai jokin muu elin, on oltava organisaatioltaan, rahoituspäätöksiltään, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan [rataverkon haltijoista], hinnoitteluelimistä, käyttöoikeuksia myöntävistä elimistä sekä hakijoista riippumaton. – –

2. Hakijalla on oikeus vedota sääntelyelimeen, jos se katsoo tulleensa kohdelluksi epäoikeudenmukaisesti, syrjityksi tai muulla tavalla loukatuksi erityisesti [rataverkon haltijan] tai tapauskohtaisesti rautatieyrityksen tekemissä päätöksissä, jotka koskevat:

a) verkkoselostusta;

b) verkkoselostukseen sisältyviä perusteita;

c) käyttöoikeuden myöntämismenettelyjä ja sen tuloksia;

d) hinnoittelujärjestelmää;

e) hakijalta perittävien tai perittäväksi tarkoitettujen infrastruktuurimaksujen suuruutta tai määräytymisperusteita;

f) käyttöoikeutta koskevia [direktiivin 91/440] 10 artiklan mukaisia järjestelyjä – –.

3. Sääntelyelimen on varmistettava, että [rataverkon haltijan] määräämät maksut ovat II luvun mukaisia ja ketään syrjimättömiä. Infrastruktuurimaksujen tasoa koskevat neuvottelut hakijoiden ja [rataverkon haltijan] välillä sallitaan ainoastaan, jos ne käydään sääntelyelimen johdolla. Sääntelyelimen on puututtava asiaan, jos neuvottelut saattavat rikkoa tässä direktiivissä säädettyjä vaatimuksia.

4. Sääntelyelimellä on oikeus pyytää [rataverkon haltijalta], hakijoilta ja muulta kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevalta kolmannelta osapuolelta asiaa koskevia tietoja, jotka on toimitettava viipymättä.

5. Sääntelyelimen on ratkaistava valitukset ja toteutettava toimet tilanteen korjaamiseksi kahden kuukauden kuluessa tietojen vastaanottamisesta.

Sen estämättä, mitä 6 kohdassa säädetään, sääntelyelimen tekemä päätös sitoo kaikkia niitä, jotka kuuluvat päätöksen soveltamisalaan.

Jos muutoksenhaku koskee kieltäytymistä infrastruktuurikapasiteetin myöntämisestä tai kapasiteetin tarjoamiseen liittyviä ehtoja, sääntelyelimen on joko vahvistettava, ettei [rataverkon haltijan] tekemää päätöstä tarvitse muuttaa, tai vaadittava päätöksen muuttamista sääntelyelimen antamien suuntaviivojen mukaisesti.

6. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sääntelyelimen päätökset voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi.”

Tšekin oikeus

Rautatielaki

9 Rautateistä 14.12.1994 annetun lain nro 266/1994 (zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách), sellaisena kuin sitä sovelletaan käsiteltävään asiaan (jäljempänä rautatielaki), 34 c §:ssä säädetään seuraavaa:

”Valtakunnallinen ja alueellinen rautateiden verkkoselostus

(1) Käyttöoikeuden myöntävä elin laatii rataverkon haltijaa kuultuaan viimeistään 12 kuukautta ennen liikenteen aikataulun voimaantuloa rautateiden verkkoselostuksen ja julkaisee sen liikennettä ja tariffeja koskevassa tiedotteessa.

(2) Rautateiden verkkoselostuksessa on ilmoitettava:

– –

f) infrastruktuurikapasiteetin, jolle käyttöoikeus on myönnetty mutta jota ei ole käytetty tai jota on käytetty vain osittain, peruuttamisen edellytykset, mukaan luettuna myönnetyn mutta käyttämättä jääneen liikennöintikapasiteetin hinnoittelua koskevat tiedot

g) infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen hinnoittelua ja infrastruktuurin käytöstä perittävien maksujen määräämistä koskevat tiedot

– –”

10 Kyseisen lain 34 g §:ssä säädetään seuraavaa:

”1) Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden hakija voi 15 päivän kuluessa rautateiden verkkoselostuksen julkaisemisesta pyytää rautatievirastoa tutkimaan verkkoselostuksen ja siihen sisältyvät perusteet.

2) Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden hakijalla, jonka hakemusta käyttöoikeuden myöntävä elin ei ole hyväksynyt, on oikeus pyytää 34 e §:ssä tarkoitetun menettelyn mukaisesti 15 päivän kuluessa siitä, kun 34 e §:n 4 momentissa tarkoitettu verkkoselostus on annettu tiedoksi, että rautatievirasto tutkii rautateiden infrastruktuurikapasiteetin myöntämisprosessin, myös sen vaikutukset ja hintojen vahvistamistavan.

3) Jos rautatievirasto toteaa, että verkkoselostuksen ja sen sisältämien perusteiden laatimismenettelyssä ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin myöntämismenettelyssä, mukaan lukien sen tulokset ja hintojen vahvistamistapa, on tapahtunut virheitä, se päättää verkkoselostuksen ja sen sisältämien perusteiden muuttamisesta tai päättää kyseisen kapasiteetin myöntämisestä ja hintojen vahvistamistavasta.”

11 Mainitun lain 56 §:n c kohdan nojalla liikenneministeriö on ”muutoksenhakuelin hallinnollisissa menettelyissä, jotka koskevat tällä lailla säänneltyjä aloja ja jotka on pantu vireille rautatieviraston, rautatietarkastajan ja kuntien päätöksistä”.

Hintalaki

12 Hinnoista 27.11.1990 annetun lain nro 526/1990 (zákon č. 526/1990 Sb., o cenách), sellaisena kuin sitä sovelletaan käsiteltävään asiaan (jäljempänä hintalaki), 10 §:n 2 momentissa säädetään seuraavaa:

”Valtiovarainministeriö julkaisee 1 momentissa tarkoitetut hintojen sääntelyä koskevat säännökset virallisessa hintatiedotteessa – –. Ne julkaistaan virallisessa lehdessä oikeudellisten erityissäännösten mukaisesti. – – Hintapäätöksestä tulee pätevä sinä päivänä, kun se julkaistaan virallisessa hintatiedotteessa, ja se tulee voimaan tiedotteessa vahvistettuna päivänä, kuitenkin aikaisintaan hintatiedotteen julkaisupäivänä.”

13 Valtiovarainministeriö julkaisee hintalain 10 §:n 2 momentin nojalla päätöksen (Výměr), jossa vahvistetaan luettelo tuotteista, joiden hintoja säännellään. Valtiovarainministeriö julkaisee kyseisen päätöksen vuosittain virallisessa hintatiedotteessa. Siinä vahvistetaan rautatieliikennettä varten valtionsisäisen rautateiden infrastruktuurin käytöstä sekä valtakunnallisella että alueellisella tasolla perittävä enimmäismaksu.

Valtion liikenneinfrastruktuurirahastoa koskeva laki

14 Valtion liikenneinfrastruktuurirahastosta 4.4.2000 annetun lain nro 104/2000 (zákon č. 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury), sellaisena kuin sitä sovelletaan käsiteltävään asiaan (jäljempänä valtion liikenneinfrastruktuurirahastoa koskeva laki), 2 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Rahaston tuloja käytetään teiden ja moottoriteiden, rautateiden ja vesiväylien kehittämiseen, rakentamiseen, ylläpitoon ja nykyaikaistamiseen seuraavalla tavalla:

– –

c) valtakunnallisten ja alueellisten rautateiden rakentamisen, nykyaikaistamisen, korjaamisen ja ylläpidon rahoittamiseen,

– –

f) rahoituksen myöntämiseen valmisteleviin töihin tai hankkeisiin, tutkimuksiin ja asiantuntijapalveluihin, joiden tarkoituksena on liikenteen kannalta tärkeiden teiden, moottoriteiden ja vesiväylien rakentaminen, nykyaikaistaminen tai korjaaminen ja valtakunnallisten tai alueellisten rautateiden rakentaminen,

– –”

Kilpailuviraston toimivaltaa koskeva laki

15 Kilpailuviraston toimivallasta 11.10.1996 annetun lain nro 273/1996 (zákon č. 273/1996 Sb., o působnosti Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže), sellaisena kuin sitä sovelletaan käsiteltävään asiaan (jäljempänä kilpailuviraston toimivaltaa koskeva laki), 2 §:n mukaan kilpailuvirasto muun muassa

”– –

a) luo olosuhteet, joissa kilpailua voidaan edistää ja ylläpitää

b) valvoo julkisia hankintamenettelyjä

c) käyttää muuta erityislaeissa määriteltyä toimivaltaa”.

Kilpailulaki

16 Kilpailun suojelusta 4.4.2001 annetun lain nro 143/2001 (zákon č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů), sellaisena kuin sitä sovelletaan käsiteltävään asiaan (jäljempänä kilpailulaki), 1 §:n 1 momentin mukaan lailla

”suojataan tuotteiden ja palvelujen markkinoilla tapahtuvaa kilpailua – – kaikenlaiselta toiminnalta, jolla estetään, rajoitetaan, vääristetään tai uhataan kilpailua seuraavilla keinoilla:

a) kilpailijoiden väliset sopimukset

b) kilpailijoiden määräävän markkina-aseman väärinkäyttö

c) kilpailevien yritysten keskittymä”.

Oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely

17 Komissio lähetti 10.5.2007 Tšekin 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) osaksi kansallista oikeusjärjestystään. Tšekin viranomaiset vastasivat kyselyyn 11.7.2007 päivätyllä kirjeellä.

18 Komissio pyysi Tšekin tasavallalta lisäselvitystä 21.11.2007 päivätyllä kirjeellä, johon tämä vastasi 21.12.2007 päivätyllä kirjeellä.

19 Tšekin tasavallan toimittamien tietojen perusteella komissio lähetti kyseiselle jäsenvaltiolle 27.6.2008 virallisen huomautuksen, jossa se kehotti tätä noudattamaan direktiivien 91/440 ja 2001/14 säännöksiä ja etenkin niitä säännöksiä, jotka koskevat rautatieinfrastruktuurin käytöstä perittäviä maksuja sekä sääntelyelintä.

20 Tšekin tasavalta vastasi 26.8.2008 komission viralliseen huomautukseen.

21 Komissio osoitti 9.10.2009 Tšekin tasavallalle perustellun lausunnon, jossa se yhtäältä moitti kyseistä jäsenvaltiota siitä, ettei se ollut noudattanut direktiivin 2001/14 4 artiklan 1 kohdan, 6 artiklan 2 kohdan, 7 artiklan 3 kohdan, 11 artiklan ja 30 artiklan 5 kohdan eikä direktiivin 91/440 10 artiklan 7 kohdan mukaisia velvoitteitaan, ja toisaalta kehotti Tšekin tasavaltaa ryhtymään mainitun perustellun lausunnon noudattamisen edellyttämiin toimiin sen vastaanottamisesta laskettavassa kahden kuukauden määräajassa.

22 Tšekin tasavalta vastasi mainittuun perusteltuun lausuntoon 8.12.2009 päivätyllä kirjeellä, jossa se kiisti jättäneensä noudattamatta jäsenyysvelvoitteita, joiden laiminlyönnistä komissio sitä moitti.

23 Tässä tilanteessa komissio nosti nyt käsiteltävän kanteen.

24 Unionin tuomioistuimen presidentin 11.7.2011 antamalla määräyksellä Italian tasavalta ja Espanjan kuningaskunta hyväksyttiin väliintulijoiksi tukemaan Tšekin tasavallan vaatimuksia. Italian tasavalta ilmoitti unionin tuomioistuimen kirjaamoon 30.9.2011 toimitetulla kirjeellä, joka oli päivätty 22.9.2011, luopuvansa väliintulohakemuksestaan.

Kanne

Direktiivin 2001/14 4 artiklan 1 kohdan rikkomista koskeva ensimmäinen kanneperuste

Asianosaisten ja väliintulijoiden lausumat

25 Komissio väittää, että Tšekin tasavalta on rikkonut direktiivin 2001/14 4 artiklan 1 kohtaa vahvistamalla rautatieinfrastruktuurin käyttömaksuille enimmäismäärän.

26 Kyseisen toimielimen mukaan mainitusta säännöksestä johtuu, että jäsenvaltiolla olevan rautatieinfrastruktuurin käytön hinnoitteluperiaatteiden vahvistamista koskevan oikeuden harjoittamisen yhteydessä on otettava huomioon rataverkon haltijan oikeus määrittää käyttömaksujen määrä ja periä käyttömaksu.

27 Valtiovarainministeriön vuotuisella päätöksellään hintalain 10 §:n 2 momentin mukaisesti vahvistama rautatieinfrastruktuurin käytöstä perittävä enimmäismaksu menee kuitenkin komission mukaan pidemmälle kuin ne hinnoitteluperiaatteet ja säännöt, jotka jäsenvaltiot voivat direktiivin 2001/14 4 artiklan 1 kohdan nojalla vahvistaa.

28 Tšekin tasavallan mukaan väitetty jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen perustuu komission direktiivin 2001/14 4 artiklan 1 kohdasta tekemään sanamuodon mukaiseen ja systemaattiseen tulkintaan, vaikka kyseisen säännöksen sisältämien velvoitteiden laajuuden määrittäminen edellyttäisi sen teleologista tulkintaa.

29 Kyseisen jäsenvaltion mukaan tarve poistaa rataverkon haltijan monopoliaseman kielteiset vaikutukset kuuluu direktiivin 2001/14 yleiseen tavoitteeseen, minkä vuoksi siinä annetaan jäsenvaltioille toimivalta ottaa käyttöön hinnoitteluperiaatteet tai -järjestelmä.

30 Tšekin tasavalta täsmentää tästä, että koska rataverkon haltijan monopoliasema voi ilmetä muun muassa kohtuuttoman korkeina maksujen määrinä, jotka vain perinteinen rautatieliikenteen harjoittaja kykenee maksamaan, enimmäismäärän vahvistaminen mahdollistaa direktiivin tavoitteen saavuttamisen.

31 Enimmäishinnan vahvistaminen ei Tšekin tasavallan mukaan myöskään tarkoita sitä, ettei rataverkon haltijalla itsellään olisi toimivaltaa määrittää maksujen määrää.

32 Espanjan kuningaskunta esittää olennaisilta osin, ettei enimmäismäärän vahvistaminen estä rataverkon haltijaa käytännössä määrittämästä maksuja.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

33 Direktiivin 2001/14 4 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on vahvistettava hinnoitteluperiaatteet. Ne voivat myös vahvistaa hinnoittelun erityissäännöt rataverkon haltijan riippumattomuutta kunnioittaen. Kyseisen säännöksen mukaan viimeksi mainitun tehtävänä on yhtäältä määrittää infrastruktuurin käyttömaksu ja toisaalta periä se.

34 Kyseisessä säännöksessä jaetaan näin ollen hinnoittelujärjestelmiä koskeva toimivalta jäsenvaltioiden ja rataverkon haltijoiden välillä. Jäsenvaltioiden tehtävänä on säätää hinnoitteluperiaatteista, kun taas maksun määrittämisestä ja sen perimisestä vastaa rataverkon haltija.

35 Rataverkon haltijan hallinnon riippumattomuutta koskevan tavoitteen saavuttamiseksi sillä on oltava jäsenvaltioiden määrittelemien hinnoitteluperiaatteiden puitteissa tiettyä harkintavaltaa maksujen määrän määräämisessä siten, että se voi käyttää hinnoittelua hallinnointivälineenä (asia C-483/10, komissio v. Espanja, tuomio 28.2.2013, 49 kohta).

36 Valtiovarainministeriön vuotuisella päätöksellään hintalain 10 §:n 2 momentin mukaisesti vahvistamasta rautatieinfrastruktuurin käytöstä perittävästä enimmäismaksusta on kuitenkin seurauksena rataverkon haltijan harkintavallan rajoittuminen direktiivin 2001/14 tavoitteiden vastaisesti.

37 Erityisesti on todettava, että kyseisen direktiivin 8 artiklan 2 kohdan mukaan rataverkon haltijan on voitava määrätä tai pitää voimassa korkeampia maksuja, jotka perustuvat tiettyjen investointihankkeiden pitkän aikavälin kustannuksiin.

38 Niinpä on todettava, ettei Tšekin lainsäädäntö ole tältä osin sopusoinnussa direktiivin 2001/14 4 artiklan 1 kohdan kanssa.

39 Toteamusta ei saata kyseenalaiseksi Tšekin tasavallan väite, joka koskee tarvetta välttää se, että rataverkon haltijan monopoliasema ilmenisi kohtuuttoman korkeiden maksujen vahvistamisena. Direktiivin 91/440 10 artiklan 7 kohdassa säädetään, että direktiivin 2001/14 30 artiklan mukaisesti perustettu sääntelyelin tai muu yhtä riippumaton elin valvoo vapaan kilpailun noudattamista rautatiepalvelumarkkinoilla. Tšekin tasavallassa tämä tehtävä on annettu kilpailuvirastolle.

40 Edellä esitetystä seuraa, että Tšekin tasavalta ei ole noudattanut direktiivin 2001/14 4 artiklan 1 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se on vahvistanut rautatieinfrastruktuurin käyttömaksujen enimmäismäärän.

Sellaisten toimenpiteiden puuttumista, joilla rataverkon haltijaa kannustetaan vähentämään infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia ja alentamaan sen käytöstä perittävien maksujen määrää, koskeva toinen kanneperuste

Asianosaisten ja väliintulijoiden lausumat

41 Komissio väittää, että Tšekin tasavalta on rikkonut direktiivin 2001/14 6 artiklan 2 kohtaa, koska se ei ole ryhtynyt toimenpiteisiin, joilla rataverkon haltijaa kannustetaan vähentämään rautatieinfrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia ja alentamaan sen käytöstä perittävien maksujen määrää.

42 Kyseisen toimielimen mukaan mainitussa säännöksessä tarkoitettu kannustinjärjestelmä edellyttää, että rataverkon haltijalle myönnettävän rahoituksen ja sen toiminnan välillä on suora yhteys siten, että rataverkon haltijan on pyrittävä vähentämään infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia tai alentamaan sen käytöstä perittävien maksujen määrää.

43 Komissio esittää tästä, että valtion liikenneinfrastruktuurirahastosta valtion liikenneinfrastruktuurirahastoa koskevan lain nojalla myönnetyllä rahoituksella voidaan parantaa rautatieinfrastruktuurin kuntoa mutta se ei ole millään muotoa kannustin, jolla rataverkon haltijaa kannustettaisiin vähentämään infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia tai alentamaan maksujen määrää.

44 Tšekin tasavalta väittää, ettei direktiivin 2001/14 6 artiklan 2 kohdassa valtiolle annettu tehtävä tarjota rataverkon haltijoille kannustimia, joilla pyritään vähentämään infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia ja alentamaan sen käytöstä perittävien maksujen määrää, ole ehdoton.

45 Tšekin tasavallan mukaan jäsenvaltioilla on velvollisuus pyrkiä kyseisellä säännöksellä tavoiteltuun päämäärään ja saavuttaa se vasta sen jälkeen, kun on varmistettu koko rautatieverkon tai vähintään sen olennaisen osan rautatieinfrastruktuurin riittävä laatu- ja turvallisuustaso.

46 Kun otetaan huomioon Tšekin rautatieinfrastruktuurin nykytila, direktiivin 2001/14 6 artiklan 2 kohdassa säädetyn velvollisuuden toteuttamista ei kyseisen jäsenvaltion mukaan voida täysimääräisesti varmistaa vaarantamatta samalla kyseisten infrastruktuuripalvelujen turvallisuutta tai laatua.

47 Tšekin tasavalta väittää, että direktiivin 2001/14 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut kannustimet on nyt joka tapauksessa toteutettu valtion liikenneinfrastruktuurirahaston välityksellä. Kyseisen jäsenvaltion mukaan rahasto nimittäin vastaa valtion myöntämien tukien muodossa suurimmasta osasta rautateiden ylläpitokustannuksista, joten ilman näitä tukia infrastruktuurimaksujen määrä olisi moninkertainen.

48 Espanjan kuningaskunnan mukaan käyttömaksujen määrää ei ole järkevää alentaa ennen rautatieverkon nykyaikaistamista ja siten myös ylläpitokustannusten pienentämistä.

49 Kyseinen jäsenvaltio esittää lisäksi, että kustannusten vähentämistoimenpiteiden täytäntöönpanon on tapahduttava direktiivin 2001/14 6 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa, jonka mukaan rataverkon haltijan on saatettava tilinsä tasapainoon ilman valtion rahoitusta, tarkoitetun tavoitteen puitteissa.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

50 Direktiivin 2001/14 6 artiklan 2 kohdassa säädetään, että rataverkon haltijalle on tarjottava kannustimia infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi ja sen käytöstä perittävien maksujen määrän alentamiseksi kiinnittäen aiheellista huomiota turvallisuuteen sekä infrastruktuuripalvelun laadun ylläpitämiseen ja parantamiseen.

51 Kyseisen direktiivin 6 artiklan 3 kohdan mukaan saman artiklan 2 kohdasta johtuva velvollisuus toteutetaan joko rataverkon haltijan ja toimivaltaisen viranomaisen välisellä monivuotisella sopimuksella, jossa määrätään valtion rahoituksesta, tai perustamalla aiheelliset valvontatoimenpiteet, joihin liittyy riittävä toimivalta.

52 Käsiteltävässä asiassa on riittävää todeta Tšekin tasavallan esittämästä rautatieinfrastruktuurin rapistumista koskevasta väitteestä, että vaikka on totta, että jäsenvaltioiden on direktiivin 2001/14 6 artiklan 2 kohdan mukaan otettava kyseisen direktiivin 6 artiklan 2 ja 3 kohdan soveltamisen yhteydessä huomioon infrastruktuurin kunto, niiden on myös joko huolehdittava siitä, että kannustintoimenpiteitä sisältäviä monivuotisia rahoitussopimuksia tehdään, tai ryhdyttävä tätä koskeviin aiheellisiin valvontatoimenpiteisiin.

53 Kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 54 kohdassa esittänyt, infrastruktuurin huonokuntoisuus ei ole esteenä toimenpiteille, joilla pyritään varmistamaan yhtäältä se, että rataverkon hallinnoinnin kustannukset vastaavat tehokkaasti hallinnoidun infrastruktuurin kustannuksia, ja toisaalta se, että nämä kustannukset eivät sisällä rataverkon haltijan tietoisesti väärin perustein lisäämiä ylimääräisiä kustannuksia.

54 Tässä yhteydessä on kuitenkin täsmennettävä, että käyttöön otettavien kannustintoimenpiteiden valinnan ja erityisesti jäsenvaltion niillä tavoittelemien konkreettisten päämäärien on direktiivin 2001/14 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla oltava turvallisuuteen ja rautatieinfrastruktuurin laatutasoon liittyvien vaatimusten mukaisia.

55 Lisäksi on todettava, ettei Tšekin tasavallan mainitsemalla rataverkon haltijan saamalla valtion rahoituksella ole itsessään kannustavaa vaikutusta rataverkon haltijaan, vaikka rahoitus saattaa vaikuttaa infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia vähentävästi ja sen käytöstä perittäviä maksuja alentavasti, koska kyseinen rahoitus ei edellytä siltä sitoumuksia.

56 Tässä tilanteessa on todettava, ettei Tšekin tasavalta ole noudattanut direktiivin 2001/14 6 artiklan 2 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole ryhtynyt toimenpiteisiin, joilla rataverkon haltijaa kannustetaan vähentämään rautatieinfrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia ja alentamaan sen käytöstä perittäviä maksuja.

Direktiivin 2001/14 7 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun käsitteen ”rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvat kustannukset” virheellistä soveltamista koskeva kolmas kanneperuste

Asianosaisten lausumat

57 Komissio väittää, että Tšekin tasavallassa vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten perittäviä infrastruktuurimaksuja ei ole vahvistettu niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta, mikä on vastoin direktiivin 2001/14 7 artiklan 3 kohdan säännöksiä.

58 Kyseisen toimielimen mukaan mainitussa säännöksessä tarkoitettu käsite rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvat kustannukset viittaa ”rajakustannusten” käsitteeseen. Viimeksi mainittu käsite vastaa komission mukaan ainoastaan junien todellisesta liikkumisesta aiheutuvia kustannuksia eikä kiinteitä kustannuksia, koska kiinteät kustannukset eivät vaihtele rautatieliikenteen harjoittamisen mukaan.

59 Tšekin tasavalta sen sijaan väittää, että koska direktiivissä 2001/14 tai missään muussa unionin oikeuden säännöksessä ei täsmennetä käsitteen ”rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvat kustannukset” piiriin kuuluvia tai sen ulkopuolelle jääviä kustannuksia, näiden kustannusten määrittämiseksi on tutkittava, onko kyseessä olevien kustannusten ja rautatieliikenteen harjoittamisen välillä suora syy-yhteys, eli todettava, ovatko kyseiset kustannukset tosiasiallisesti aiheutuneet rautatieliikenteen harjoittamisesta. Niinpä kyseisen käsitteen piiriin kuuluvat kaikki kustannukset, jotka liittyvät suoraan sellaiseen toimintaan tai kohteeseen, jonka puuttuminen tai virheellisyys estäisi junien liikkumisen.

60 Kyseinen jäsenvaltio täsmentää, että Tšekin tasavallassa rautatielain 34 c §:n, luettuna yhdessä rataverkon haltijan mainitun säännöksen nojalla laatiman ajanjakson 2010/2011 aikatauluja koskevan verkkoselostuksen nro 57822/10-OŘ (jäljempänä ajanjakson 2010/2011 verkkoselostus) kanssa, mukainen menettely, jossa rataverkon haltija vahvistaa maksujen määrän, on tae siitä, että kyseisessä määrässä otetaan huomioon ainoastaan suoraan rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvät kustannukset. Sen selvittämiseksi, aiheutuuko jokin kustannus tai jokin kustannusten luokka suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta, on tutkittava, onko tämä kustannus tai kustannusten luokka syntynyt tietyn rautatieliikenteen harjoittamisesta.

61 Tšekin tasavalta väittää toukokuussa 2011 annettuun ensimmäistä rautatiepakettia koskevaan Euroopan rautatie- ja infrastruktuuriyhtiöiden yhteisön CER:n lausuntoon tukeutuen erityisesti, että aikataulujen laatimiseen, junareittien käyttöoikeuksien myöntämiseen, liikenteenohjaukseen, junien lähettämiseen ja merkinantoon liittyvät kustannukset kuuluvat rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuviin kustannuksiin.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

62 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 kyseisen artiklan 4 tai 5 kohdan tai 8 artiklan soveltamista.

63 Komission mukaan mainitussa säännöksessä tarkoitettujen ”suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvien kustannusten” on tulkittava tarkoittavan rajakustannuksia, jotka aiheutuvat rautatieliikenteen tosiasiallisesta harjoittamisesta. Komissio on istunnossa täsmentänyt, että tämä kustannus vastaa ensisijaisesti junien liikennöinnistä aiheutuneeseen raiteiden kulumiseen liittyviä kustannuksia. Tšekin tasavalta sen sijaan katsoo, että kustannukset, jotka maksujen laskemisessa

voidaan ottaa huomioon, ovat sellaisia kustannuksia, joiden voidaan todeta olevan suorassa syy-yhteydessä rautatieliikenteen harjoittamiseen, eli kustannuksia, jotka ovat välttämättömiä rautatieliikenteen harjoittamiseksi.

64 Tässä yhteydessä on todettava, ettei direktiiviin 2001/14 sisälly käsitteen ”suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvat kustannukset” määritelmää, eikä missään unionin oikeuden säännöksessä tai määräyksessä määritetä kyseisen käsitteen piiriin kuuluvia tai sen ulkopuolelle jääviä kustannuksia.

65 Taloustieteeseen perustuvasta käsitteestä, jonka soveltamiseen liittyy julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksensa 75 kohdassa esittämällä tavalla huomattavia käytännön vaikeuksia, on todettava, että unionin oikeuden nykytilassa jäsenvaltioilla on tietty harkintavalta mainitun käsitteen saattamisessa osaksi kansallista oikeutta ja sen soveltamisessa osana kansallista oikeutta.

66 Tästä seuraa, että käsiteltävässä asiassa on tarkastettava, mahdollistaako Tšekin säännöstö sen, että vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten perittävien infrastruktuurimaksujen laskentaan sisällytetään tekijöitä, jotka eivät selvästikään aiheudu suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta.

67 Komission mukaan rautateiden haltijalle rautateiden käytöstä, toiminnasta, nykyaikaistamisesta ja kehittämisestä aiheutuvien menojen määräämisestä 8.12.2005 annetusta määräyksestä nro 501/2005 (vyhláška č. 501/2005 Sb., o vymezení nákladů provozovatele dráhy spojených s provozováním a zajišťováním provozuschopnosti, modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty, jäljempänä määräys nro 501/2005) ilmenee, että yleiskustannukset sisällytetään maksujen laskentaan. Se väittää lisäksi, että käyttömaksujen määrä määritetään Tšekin tasavallassa kustannusten jakamiseksi käytettävän ”kapasiteettimallin” perusteella. Komission mukaan jäsenvaltiot eivät kuitenkaan voi laskea suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvia kustannuksia tällä tavalla, koska nämä kustannukset vaihtelevat rautatieliikenteen tosiasiallisen harjoittamisen perusteella.

68 Tšekin tasavalta sen sijaan väittää, että määräys nro 501/2005 koskee ainoastaan rataverkon haltijalle ennen 1.7.2008 aiheutuneiden kustannusten määrittämistä, eikä sitä missään tapauksessa käytetä mainitun infrastruktuurin käytöstä perittävien maksujen vahvistamisen perusteena. Tšekin tasavalta ei siis kiistä, että rataverkon haltijalle aiheutuneita kustannuksia koskevassa laskutoimituksessa otettiin mainitun määräyksen perusteella huomioon yleiskustannuksia, mutta se korostaa kuitenkin, ettei niitä oteta huomioon direktiivin 2001/14 7 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen maksujen laskennassa. Kyseinen jäsenvaltio väittää lisäksi, ettei kapasiteettimallin avulla määritetä suoraan käyttömaksujen määrää vaan se on ainoastaan yksi muuttujista, joita sovelletaan siitä, että tietty juna käyttää tiettyä rataosuutta, perittävän enimmäishinnan laskennassa.

69 Tšekin tasavallan mukaan maksujen määrän määrittämistä koskeva menettely perustuu rautatielain 34 c §:ään, luettuna yhdessä ajanjakson 2010/2011 verkkoselostuksen kanssa, jonka mukaan määrä vaihtelee junatyypin, sen painon ja kuljetun matkan pituuden mukaan. Liikennepalvelujen käytöstä maksettavan hinnan laskentamenetelmässä otetaan sen mukaan myös huomioon erityissäännöt ja hinnoitteluperiaatteet, sellaisina kuin sääntelyviranomainen on ne määritellyt, liikenteenharjoittamisesta aiheutuvat kustannukset, jotka ilmoitetaan junakilometriä kohden, tosiasiallisesta rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuneet kustannukset, jotka ilmoitetaan bruttotonnikilometriä kohden, sekä liikennepalvelun käytöstä suoraan aiheutuvat lisäkustannukset.

70 Tässä yhteydessä on muistettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan SEUT 258 artiklan mukaisessa jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevassa menettelyssä komission on näytettävä toteen, että jäsenyysvelvoitteita on jätetty väitetyllä tavalla noudattamatta. Juuri komission on siis esitettävä unionin tuomioistuimelle kaikki ne seikat, jotka ovat välttämättömiä, jotta unionin tuomioistuin voi tutkia, onko jäsenyysvelvoitteita jätetty noudattamatta, eikä se voi nojautua olettamuksiin (ks. mm. asia C-555/10, komissio v. Itävalta, tuomio 28.2.2013, 62 kohta ja asia C-556/10, komissio v. Saksa, tuomio 28.2.2013, 66 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

71 Käsiteltävässä asiassa Tšekin tasavalta kiistää, että määräys nro 501/2005 ja kapasiteettimalli olisivat infrastruktuurin käyttömaksujen vahvistamisen perusteina, eikä komissio ole onnistunut osoittamaan tätä koskevan väitteensä paikkansapitävyyttä.

72 Niinpä on katsottava, että Tšekin säännöstö, tarkemmin sanottuna ajanjakson 2010/2011 verkkoselostus, sisältää tekijöitä, jotka mahdollistavat sen, että rataverkon haltija voi määrittää maksujen määrän direktiivin 2001/14 7 artiklan 3 kohdassa edellytetyllä tavalla, ja sen, että sääntelyelin voi tarkastaa sen. Mainittujen tekijöiden soveltamisesta käytännössä on todettava, ettei komissio ole esittänyt konkreettisia esimerkkejä, jotka osoittaisivat, että käyttömaksuja määritetään Tšekin tasavallassa mainitun edellytyksen vastaisesti. Edellä 70 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaan komissio ei voi nojautua tätä koskeviin olettamuksiin.

73 Edellä esitetystä seuraa, että komission kanteensa tueksi esittämä kolmas kanneperuste on hylättävä.

Suorituskannustinjärjestelmän puuttumista koskeva neljäs kanneperuste

Asianosaisten ja väliintulijoiden lausumat

74 Komissio väittää, että Tšekin tasavalta on jättänyt noudattamatta direktiivin 2001/14 11 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole ottanut käyttöön suorituskannustinjärjestelmää, jolla rautatieyrityksiä ja rataverkon haltijaa kannustetaan minimoimaan häiriöt ja parantamaan rautatieverkon suorituskykyä.

75 Tšekin tasavalta esittää ensinnäkin, että kun otetaan huomioon Euroopan unionissa saavutettu yhdenmukaistamisen taso, komissio ei ole osoittanut, että vuosien 2010 ja 2011 verkkoselostuksella, joka on laadittu rautatielain 34 c §:n nojalla, käyttöön otettu suorituskannustinjärjestelmä olisi riittämätön.

76 Kyseinen jäsenvaltio lisää, että rautatielain 51 §:n 1–4 ja 6–8 momentissa säädetään sakkojen määräämisestä, jos verkon käytön varmistamiseen liittyviä velvoitteita ei noudateta tai jos toimenpiteisiin verkon häiriöiden minimoimiseksi ei ryhdytä.

77 Tšekin tasavalta esittää vastaajan vastauksessaan, että rautatielain 34 c §:n 2 momentin k kohdassa, sellaisena kuin kyseinen laki on muutettuna 3.5.2011 annetulla lailla nro 134/2011 (zákon č. 134/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb.), säädetään nykyisin, että verkkoselostuksessa on ”määriteltävä käyttöoikeuden myöntämisestä vastaavan viranomaisen ja liikenteenharjoittajan rahoituskannustinjärjestelmä, jolla minimoidaan infrastruktuurin häiriöt ja lisätään sen kestävyyttä, jotta voidaan neuvotella rautatieliikenteen harjoittamista koskeva sopimus; järjestelmä voi sisältää sakkoja ja korvauksia”.

78 Espanjan kuningaskunta esittää, että on analysoitava kukin konkreettinen toimenpide ja tutkittava, voidaanko niillä koko rautatieinfrastruktuurin käyttöä koskevan hinnoittelujärjestelmän näkökulmasta minimoida tehokkaasti rautatieverkon häiriöitä ja parantaa sen toimintaa, mikä on direktiivin 2001/14 tavoite.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

79 Direktiivin 2001/14 11 artiklan 1 kohdan mukaan infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien on suorituskannustinjärjestelmän avulla kannustettava rautatieyrityksiä ja rataverkon haltijaa minimoimaan häiriöt ja parantamaan rautatieverkon suorituskykyä. Saman säännöksen mukaan kyseiseen järjestelmään saattaa sisältyä seuraamuksia, korvauksia ja palkintomaksuja.

80 Tästä seuraa yhtäältä, että jäsenvaltioiden on otettava infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmiin suorituskannustinjärjestelmä, jolla sekä rautatieyrityksiä että rataverkon haltijaa kannustetaan parantamaan verkon suorituskykyä. Toisaalta jäsenvaltioilla säilyy niiden kannustintoimenpiteiden tyypin osalta, joita ne voivat toteuttaa, vapaus valita järjestelmään kuuluvat konkreettiset toimenpiteet, kunhan nämä toimenpiteet muodostavat johdonmukaisen ja avoimen kokonaisuuden, joka voidaan luokitella ”suorituskannustinjärjestelmäksi” (em. asia komissio v. Espanja, tuomion 64 kohta).

81 Käsiteltävässä asiassa Tšekin tasavallan mainitsemien lainsäännösten ja sopimusmääräysten ei kuitenkaan voida katsoa muodostavan tällaista kokonaisuutta.

82 Ensinnäkin on todettava rautatielain 34 c §:stä, ettei siihen sisälly säännöstä suorituskannustinjärjestelmän sisällyttämisestä ajanjakson 2010/2011 verkkoselostukseen. Ajanjakson 2010/2011 verkkoselostuksesta on puolestaan todettava, että sen 6.4 kohdan mukaan rataverkon haltijan on suostuttava liikennöitsijän mahdolliseen pyyntöön sellaisen rahoituskorvausjärjestelmän käyttöön ottamisesta, jossa sovelletaan molemminpuolisia sopimusperusteisia seuraamuksia ja jonka periaatteista on määrättävä sopimuksella. Tästä seuraa, että vaikka tällaista järjestelmää katsottaisiinkin sovelletun perustellussa lausunnossa asetetun määräajan päättymisajankohtana, se on luonteeltaan vain vapaaehtoinen, koska sen soveltaminen on jätetty sopijapuolten valittavaksi, eikä sitä näin ollen voida pitää täysimääräisenä ja asianmukaisena direktiivin 2001/14 11 artiklan täytäntöönpanotapana.

83 Tšekin tasavallan vastaajan vastauksessaan mainitsemasta rautatielain 51 §:n 1–4 ja 6–8 momentista on todettava, ettei kyseisellä pykälällä voida katsoa otetun käyttöön direktiivin 2001/14 11 artiklassa tarkoitettua infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmään sisällytettyä suorituskannustinjärjestelmää, koska mainitussa pykälässä säädetään ainoastaan sakkojen määräämisestä joko siinä tapauksessa, että verkon käytön varmistamiseen liittyviä velvoitteita ei noudateta, tai siinä tapauksessa, että toimenpiteisiin verkon häiriöiden minimoimiseksi ei ryhdytä.

84 Myöskään valtion liikenneinfrastruktuurirahastoa koskevan lain 2 §:llä, jossa säädetään ainoastaan rahoituksen myöntämisestä rautatieinfrastruktuurin kunnon ylläpitämiseksi tai parantamiseksi, ei voida katsoa otetun käyttöön järjestelmää, jolla rautatieyrityksiä ja rataverkon haltijaa kannustetaan parantamaan verkon suorituskykyä.

85 On muistettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on kuitenkin niin, että kun arvioidaan sitä, onko jäsenvaltio jättänyt noudattamatta jäsenyysvelvoitteitaan, on otettava huomioon jäsenvaltion tilanne sellaisena kuin se oli perustellussa lausunnossa asetetun määräajan päättyessä, ja että unionin tuomioistuin ei voi ottaa huomioon tämän jälkeen tapahtuneita muutoksia (ks. mm. asia C-528/10, komissio v. Kreikka, tuomio 8.11.2012, 26 kohta ja asia C-473/10, komissio v. Unkari, tuomio 28.2.2013, 96 kohta).

86 Koska 3.5.2011 annettu laki nro 134/2011 on annettu komission 9.10.2009 päivätyssä perustellussa lausunnossa asetetun määräajan päättymisen jälkeen, kyseistä muutossäädöstä ei voida ottaa huomioon, kun unionin tuomioistuin arvioi sitä, onko käsiteltävänä oleva jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskeva kanne perusteltu.

87 Edellä esitetyn perusteella on todettava, ettei Tšekin tasavalta ollut perustellussa lausunnossa asetetun määräajan päättymisajankohtaan mennessä ottanut käyttöön direktiivin 2001/14 11 artiklan vaatimuksia vastaavaa suorituskannustinjärjestelmää, jonka avulla rautatieyrityksiä ja rataverkon haltijaa kannustetaan minimoimaan häiriöt ja parantamaan rautatieverkon suorituskykyä.

88 Näin ollen komission kanteensa tueksi esittämä neljäs kanneperuste on hyväksyttävä.

Viides kanneperuste, joka koskee tuomioistuinvalvontaa edeltävää hallinnollista muutoksenhakua sääntelyelimen päätöksiin ja sääntelyelimeltä puuttuvaa toimivaltaa toimia omasta aloitteestaan

Asianosaisten lausumat

89 Komissio väittää, että direktiivin 2001/14 30 artiklan 5 kohdalla pyritään mahdollistamaan se, että sääntelyelin tekee päätökset itsenäisesti ja toteuttaa nopeasti ja tehokkaasti toimenpiteitä, joilla korjataan markkinoiden toimintahäiriöt. Komission mukaan saman artiklan 6 kohdassa ei säädetä mahdollisuudesta sääntelyelimen päätöksiä koskevaan hallinnolliseen valvontaan vaan ainoastaan tuomioistuinvalvontaan.

90 Komission mukaan rautatielain 56 §:n c kohdasta seuraa kuitenkin, että Tšekin tasavallassa sääntelyelimenä toimivan rautatieviraston päätöksiin voidaan direktiivin 2001/14 30 artiklan 5 kohdan vastaisesti hakea muutosta liikenneministeriölle osoitettavalla hallintovalituksella.

91 Komissio väittää lisäksi, että direktiivin 2001/14 30 artiklan 5 kohtaa on tulkittava siten, että sääntelyelin tekee ratkaisuja ja toteuttaa toimenpiteitä kaikissa direktiivin 30 artiklassa tarkoitetuissa asioissa ja erityisesti mainitun artiklan 2 ja 3 kohdassa luetelluissa asioissa. Rautatielain 34 g §:n säännöksistä ilmenee sen mukaan kuitenkin selvästi, että rautatievirastolla on ainoastaan toimivalta tutkia hakijan pyynnöstä rautatieverkkoa koskeva verkkoselostus, mukaan lukien siihen sisältyvät perusteet, ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin myöntämisprosessi. Komissio päättelee tästä, ettei mainittu virasto voi tehdä päätöksiä tai toteuttaa korjaavia toimenpiteitä kaikissa direktiivin 2001/14 30 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitetuissa asioissa, muun muassa kyseisen direktiivin 2 artiklan b alakohdassa tarkoitetulta hakijalta perittävien tai perittäväksi tarkoitettujen infrastruktuurimaksujen suuruutta tai määräytymisperusteita koskevissa asioissa, kuten mainitun direktiivin 30 artiklan 2 kohdan e alakohdassa säädetään.

92 Komissio väittää vielä, että direktiivin 2001/14 30 artiklan 3 kohdassa edellytetään, että sääntelyelin toimii omasta aloitteestaan kyseisessä säännöksessä tarkoitetuissa asioissa, kun taas rautatielain 34 g §:ssä säädetään, että rautatievirasto toimii ainoastaan hakijan pyynnöstä.

93 Tšekin tasavalta puolestaan väittää ensinnäkin, ettei direktiivissä 2001/14 estetä sitä, että sääntelyelimen päätökset on ehdottomasti alistettava ennen niiden mahdollista tuomioistuinvalvontaa toisen täytäntöönpanovaltaa käyttävän riippumattoman elimen valvontaan.

94 Tšekin tasavallan mukaan direktiivin 2001/14 30 artiklan 6 kohdasta ei etenkään voida johtaa jäsenvaltioiden hallinnollisen menettelyn sisäiseen järjestelyyn liittyviä vaatimuksia, vaan ne voivat lähtökohtaisesti järjestää omat menettelysääntönsä vapaasti.

95 Tšekin tasavalta muistuttaa toiseksi sääntelyelimen toimivallasta, että SEUT 258 artiklaan perustuvassa jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevassa menettelyssä komission on osoitettava väitetty jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen. Kyseisen toimielimen toimittama perusteltu lausunto ei sen mukaan kuitenkaan koskenut direktiivin 2001/14 30 artiklan 2 kohdan e alakohdan lisäksi mitään muuta säännöstä, joka olisi pantu virheellisesti täytäntöön valtionsisäisessä oikeudessa rautatieviraston toimivallan laajuuden osalta. Tšekin tasavalta ehdottaa tämän seurauksena, että ainoastaan direktiivin 2001/14 30 artiklan 2 kohdan e alakohdan täytäntöön paneminen kansallisessa oikeusjärjestyksessä tutkitaan, sillä se on ainoa unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenevien vaatimusten mukainen riittävän täsmällisesti muotoiltu peruste.

96 Tšekin tasavalta väittää tässä yhteydessä, että rautatielain 34 g § luettuna yhdessä 34 c §:n 2 momentin kanssa kattaa täysin rautatieviraston toimivallan direktiivin 2001/14 30 artiklan 2 kohdan e alakohdan osalta. Ensiksi mainituista säännöksistä seuraa sen mukaan, että rautatieviraston toimivaltaan kuuluu infrastruktuurimaksujen suuruuden ja määräytymisperusteiden tutkiminen. Tšekin tasavallan mukaan

on kuitenkin niin, että jos sääntelyelimellä on tarvittava toimivalta ottaa käyttöön direktiivin 2001/14 30 artiklan 2 kohdan e alakohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä, tästä seuraa loogisesti, että sillä myös on tarvittava toimivalta aloittaa omasta aloitteestaan valtion suorittamaan valvontaan sisältyvä tutkintamenettely.

97 Komissio väittää kantajan vastauksessaan, että rautatielain 34 g §:stä ilmenee selvästi, että rautatieviraston toimivalta rajoittuu verkkoselostuksen ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin myöntämismenettelyn valvontaan. Se lisää, että kyseisen pykälän mukaan valvonnan suorittaminen perustuu valitukseen, joka hakijan on tehtävä rautatieverkon verkkoselostuksen julkaisemisesta tai rautatielain 34 e §:n 4 momentissa tarkoitetun lausunnon tiedoksi antamisesta laskettavassa 15 päivän määräajassa. Kyseisen toimielimen mukaan tästä seuraa, ettei rautatieviraston toimivalta vastaa toimivaltaa, joka sääntelyelimellä on direktiivin 2001/14 30 artiklan 5 kohdan mukaan oltava.

98 Tšekin tasavalta väittää vastaajan vastauksessaan, että muut kuin maksujen suuruuteen liittyvästä sääntelyelimen toimivallasta esitetyt komission kanneperusteet on jätettävä tutkimatta. Kyseinen jäsenvaltio huomauttaa tästä, että komissio rajasi kanneperusteen kohteen kannekirjelmässään samalla tavoin kuin perustellussa lausunnossa eli rajasi sen koskemaan ainoastaan rautatieviraston maksujen suuruuteen liittyvän toimivallan laajuutta. Sen sijaan kantajan vastauksessaan komissio esitti kyseisen jäsenvaltion mukaan viisi uutta direktiivin 2001/14 30 artiklan 5 kohdan täytäntöönpanoa koskevaa kanneperustetta, jotka eivät sisältyneet perusteltuun lausuntoon eivätkä kannekirjelmään, mikä on ristiriidassa kyseiselle jäsenvaltiolle kuuluvan oikeudenmukaista oikeudenkäyntiä koskevan oikeuden kanssa.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

– Viidennen kanneperusteen ensimmäinen osaperuste

99 Komissio väittää viidennen kanneperusteen ensimmäisellä osalla, että rautatielain 56 §:n mukaan rautatieviraston päätöksiin voidaan hakea muutosta liikenneministeriöltä. Sen mukaan tällainen tuomioistuinvalvontaa edeltävä hallinnollinen muutoksenhaku on ristiriidassa direktiivin 2001/14 30 artiklan 5 kohdan kanssa.

100 Tšekin tasavalta väittää sen sijaan, ettei direktiivi 2001/14 tulkittuna jäsenvaltioiden menettelyllisen itsemääräämisoikeuden periaatteen valossa estä sitä, että sääntelyelimen päätökset on ehdottomasti alistettava ennen niiden mahdollista tuomioistuinvalvontaa toisen hallintoelimen valvontaan.

101 Tästä on todettava ensinnäkin, ettei direktiivin 2001/14 30 artiklassa anneta nimenomaisesti jäsenvaltioille mahdollisuutta säätää tällaisesta tuomioistuinvalvontaa edeltävästä hallinnollisesta valvonnasta mutta siinä ei myöskään suljeta tällaista mahdollisuutta nimenomaisesti pois.

102 On huomautettava tämän jälkeen, että kyseisen direktiivin 30 artiklan 1 kohdassa asetetaan jäsenvaltiolle velvollisuus perustaa sääntelyelin, joka voi olla muun muassa liikenneasioista vastaava ministeriö.

103 Mainitun artiklan 6 kohdan mukaan sääntelyelimen saman artiklan 5 kohdan nojalla tekemät päätökset on voitava saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi.

104 Edellä mainittujen säännösten systematiikasta seuraa, että direktiivin 2001/14 30 artiklaa on tulkittava siten, että sääntelyelimen hallinnolliset päätökset voidaan saattaa vain tuomioistuimen tutkittavaksi.

105 Niinpä viidennen kanneperusteen ensimmäistä osaa on pidettävä perusteltuna.

– Viidennen kanneperusteen toinen osaperuste

106 Komissio moittii viidennen kanneperusteensa toisella osalla Tšekin tasavaltaa siitä, ettei tämä ole antanut rautatievirastolle kaikkea sitä toimivaltaa, joka sääntelyelimellä on direktiivin 2001/14 30 artiklan 5 kohdan nojalla oltava.

107 Tšekin tasavallan mukaan kaikki muut komission kanneperusteet paitsi maksujen suuruuteen liittyvää sääntelyelimen toimivaltaa koskeva kanneperuste on jätettävä tutkimatta.

108 Tässä yhteydessä on muistettava, että unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 120 artiklan c alakohdasta ja siihen liittyvästä oikeuskäytännöstä käy ilmi, että kannekirjelmässä on mainittava oikeudenkäynnin kohde ja yhteenveto kanteen oikeudellisista perusteista ja että näiden mainintojen on oltava riittävän selkeitä ja täsmällisiä, jotta vastaaja voi valmistella puolustuksensa ja jotta unionin tuomioistuin voi harjoittaa valvontaansa. Tästä johtuu, että niiden oleellisten tosiseikkojen ja oikeudellisten seikkojen, joihin kanne perustuu, on ilmettävä johdonmukaisesti ja ymmärrettävästi itse kannekirjelmän tekstistä ja että kannekirjelmässä esitetyt vaatimukset on muotoiltava yksiselitteisesti, jottei tuomioistuin lausuisi kanteen ulkopuolelta tai jättäisi lausumatta jostakin kanneperusteesta (ks. mm. asia C-165/08, komissio v. Puola, tuomio 16.7.2009, Kok., s. I-6843, 42 kohta ja asia C-343/08, komissio v. Tšekin tasavalta, tuomio 14.1.2010, Kok., s. I-275, 26 kohta).

109 Unionin tuomioistuin on katsonut myös, että SEUT 258 artiklan nojalla nostetussa kanteessa on esitettävä kanneperusteet johdonmukaisesti ja täsmällisesti, jotta jäsenvaltio ja unionin tuomioistuin voivat arvioida tarkasti sen unionin oikeuden rikkomisen laajuuden, josta jäsenvaltiota moititaan; tämä on välttämätön edellytys sille, että kyseinen jäsenvaltio voi käyttää asianmukaisesti puolustautumisoikeuksiaan ja että unionin tuomioistuin voi tutkia, onko jäsenyysvelvoitteita jätetty noudattamatta väitetyllä tavalla (ks. mm. em. asia komissio v. Puola, tuomion 43 kohta).

110 Käsiteltävässä asiassa komissio väittää kannekirjelmässään sääntelyelimen toimivallasta, että direktiivin 2001/14 30 artiklan 5 kohtaa on tulkittava siten, että sääntelyelimen on voitava tehdä ratkaisu ja toteuttaa toimenpiteitä kaikissa direktiivin 30 artiklassa tarkoitetuissa asioissa ja ennen kaikkea artiklan 2 ja 3 kohdassa mainituissa asioissa.

111 On kuitenkin todettava, että komissio on kyseisen väitteen yhteydessä maininnut ainoastaan 30 artiklan 2 kohdan e alakohdassa tarkoitetun käyttömaksujen suuruutta ja määräytymisperusteita koskevan toimivallan sekä sen, ettei rautatievirasto väitetysti voi toimia omasta aloitteestaan.

112 Niinpä viidennen kanneperusteen toinen osa voidaan ottaa tutkittavaksi vain siltä osin kuin väitetty direktiivin 2001/14 30 artiklan 5 kohdan noudattamatta jättäminen koskee kyseisen artiklan 2 kohdan e alakohdassa tarkoitettua toimivaltaa sekä sääntelyelimen mahdollisuutta toimia omasta aloitteestaan.

113 Komissio väittää aluksi sääntelyelimen omasta aloitteestaan toimimisen mahdollisuudesta, että rautatielain 34 g §:ssä säädetään, että rautatievirasto toimii ainoastaan hakijan pyynnöstä, kun taas direktiivin 2001/14 30 artiklan 3 kohdassa edellytetään, että sääntelyelimen on voitava toimia omasta aloitteestaan. Komissio tukeutuu tässä yhteydessä sellaiseen rautatielain 34 g §:n tulkintaan, jonka mukaan rautatievirastolle mainitun pykälän 3 momentilla annetun toimivallan käyttämisen edellytyksenä on – samalla tavoin kuin kyseisen pykälän 1 ja 2 momentissa tarkoitetuissa menettelyissä – direktiivin 2001/14 2 artiklan b alakohdassa tarkoitetun hakijan tätä koskeva pyyntö.

114 Tšekin tasavalta on kuitenkin kiistänyt tällaisen rautatielain 34 g §:n 3 momentin tulkinnan. Kyseinen jäsenvaltio nimittäin väittää, että valtion suorittama valvonta rautatiealalla perustuu rautatielain 58 §:n 2 momenttiin, jonka mukaan sääntelyelin varmistaa, ”onko rautateiden omistajalle, rautateiden haltijalle ja liikenteenharjoittajalle kuuluvia lakisääteisiä velvoitteita kunnioitettu ja noudatettu rautateiden käytön ja rautatieliikenteen harjoittamisen yhteydessä”.

115 Kyseinen jäsenvaltio väittää, että mainitulla säännöksellä annetaan sääntelyelimelle oikeus tehdä omasta aloitteestaan rautatielain 34 g §:n 3 momentissa tarkoitettuja päätöksiä, kun kyseistä säännöstä luetaan yhdessä valtion suorittamasta valvonnasta 6.12.1991 annetun lain nro 552/1991 (zákon č. 552/1991 Sb. o státní kontrole) käsiteltävään asiaan sovellettavan version kanssa, jossa elimille, joilla on toimivalta suorittaa valtion valvontaa, annetaan oikeus toteuttaa tarkastuksia ja aloittaa niiden perusteella rikkomismenettelyjä, toteuttaa korjaavia toimenpiteitä tai määrätä sakkoja näin todetuista hallinnollisista rikkomisista.

116 Tässä yhteydessä on muistettava, että unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan SEUT 258 artiklan mukaisessa jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevassa menettelyssä komission on näytettävä toteen, että jäsenyysvelvoitteita on jätetty väitetyllä tavalla noudattamatta. Juuri komission on siis esitettävä unionin tuomioistuimelle kaikki ne seikat, jotka ovat välttämättömiä, jotta unionin tuomioistuin voi tutkia, onko jäsenyysvelvoitteita jätetty noudattamatta, eikä se voi nojautua olettamuksiin (ks. mm. em. asia komissio v. Itävalta, tuomion 62 kohta ja em. asia komissio v. Saksa, tuomion 66 kohta).

117 Käsiteltävässä asiassa Tšekin tasavalta on kiistänyt komission kannattaman rautatielain 34 g §:n 3 momentin tulkinnan ja viitannut vastakkaista tulkintaa tukeviin yleisempiin säännöksiin.

118 Komissio ei ole kuitenkaan osoittanut Tšekin tasavallan kannattamaa kansallisen säännöstön tulkintaa virheelliseksi. Niinpä on katsottava, ettei se ole onnistunut näyttämään toteen väitettään, jonka mukaan rautatievirasto ei voi toimia omasta aloitteestaan.

119 Toiseksi on mainittava direktiivin 2001/14 30 artiklan 2 kohdan e alakohdassa tarkoitetusta toimivallasta, että Tšekin tasavalta väittää yhtäältä, että rautatievirasto voi rautatielain 34 g §:n 1 ja 3 momentin, luettuna yhdessä sen 34 c §:n 2 momentin kanssa, nojalla tutkia verkkoselostuksessa esitettyjen perusteiden tutkimisen yhteydessä kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämisen hinnoittelua koskevat tiedot ja rautatieinfrastruktuurin käyttömaksun määrittämisen. Toisaalta tietyn liikenneyrityksen maksettavaksi kuuluvan infrastruktuurin käyttömaksun erityisen suuruuden tutkiminen perustuu sen mukaan mainitun lain 34 g §:n 2 ja 3 momenttiin. Mainittujen säännösten nojalla rautatievirasto voi Tšekin tasavallan mukaan tutkia rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämismenettelyn, jonka olennainen osa on lain nimenomaisten säännösten mukaan infrastruktuurin käyttömaksun erityisen suuruuden määrittäminen.

120 Tšekin tasavallan mukaan myös verkkoselostuksen sisältämät perusteet vahvistetaan rautatielain 34 c §:n 2 momentissa. Niihin kuuluvat sen mukaan muun muassa rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämisen hinnoittelua ja rautatieinfrastruktuurin käytöstä perittävien maksujen määräämistä koskevat tiedot.

121 Tšekin tasavalta väittää perustellusti, että rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämisen hinnoittelua ja rautatieinfrastruktuurin käytöstä perittäviä maksuja koskevat tiedot on vain toinen tapa, jolla voidaan kuvailla niiden infrastruktuurin käyttömaksujen suuruutta, jotka laskutetaan tai voitaisiin laskuttaa. Samoin rautatielain 34 g §:ssä tarkoitetut hintojen määräämistä koskevat yksityiskohtaiset säännöt, joiden tutkiminen kuuluu sääntelyelimelle, käsittävät infrastruktuurin käyttömaksujen määräytymisperusteet.

122 Koska sääntelyelimellä on toimivalta päättää verkkoselostuksen muuttamisesta, mukaan lukien siinä mainittujen perusteiden muuttaminen, tai rautateiden infrastruktuurikapasiteetin myöntämisestä ja erityisesti hintojen määräämistavoista, kansalliset säännökset, joihin Tšekin tasavalta on vedonnut, eivät ensi näkemältä vaikuta riittämättömiltä direktiivin 2001/14 30 artiklan 2 kohdan e alakohdan vaatimuksiin nähden.

123 Edellä 70 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaan SEUT 258 artiklan mukaisessa jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevassa menettelyssä komission on näytettävä toteen, että jäsenyysvelvoitteita on jätetty väitetyllä tavalla noudattamatta. Juuri komission on siis esitettävä unionin tuomioistuimelle kaikki ne seikat, jotka ovat välttämättömiä, jotta unionin tuomioistuin voi tutkia, onko jäsenyysvelvoitteita jätetty noudattamatta, eikä se voi nojautua olettamuksiin.

124 Käsiteltävässä asiassa on kuitenkin todettava, ettei komissio ole onnistunut näyttämään toteen väitettään, joka koskee infrastruktuurin käytöstä perittävien maksujen suuruuteen ja määräytymisperusteisiin liittyvää sääntelyviranomaisen toimivaltaa.

125 On vielä todettava, että komission peruste, joka koskee rautatielain 34 g §:ssä säädettyä 15 päivän määräaikaa valituksen tekemiselle, esitettiin ensimmäisen kerran kantajan vastauskirjelmässä. Koska SEUT 258 artiklan nojalla nostetun kanteen kohde rajataan kuitenkin kyseisessä artiklassa tarkoitetussa oikeudenkäyntiä edeltävässä menettelyssä, kanteen on perustuttava samoihin syihin ja perusteisiin kuin perustellun lausunnon, joten väitettä, jota ei ole esitetty perustellussa lausunnossa, ei voida ottaa tutkittavaksi unionin tuomioistuimessa käytävässä oikeudenkäynnissä (ks. vastaavasti mm. asia C-305/03, komissio v. Yhdistynyt kuningaskunta, tuomio 9.2.2006, Kok., s. I-1213, 22 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Niinpä mainittu väite on jätettävä tutkimatta.

126 Edellä esitetyn perusteella on todettava, ettei Tšekin tasavalta ole noudattanut direktiivin 2001/14 30 artiklan 5 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se on säätänyt, että sääntelyviranomaisen päätöksiin on haettava muutosta tuomioistuinvalvontaa edeltävässä hallinnollisessa muutoksenhaussa.

Direktiivin 91/440 10 artiklan 7 kohdassa tarkoitetun elimen puuttumista koskeva kuudes kanneperuste

Asianosaisten lausumat

127 Komissio väittää, että Tšekin tasavalta on jättänyt noudattamatta direktiivin 91/440 10 artiklan 7 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska Tšekin tasavallassa ei ole kyseisessä säännöksessä tarkoitetun kaltaista elintä, joka hoitaisi siinä säädetyt tehtävät.

128 Komission mukaan direktiivin 91/440 10 artiklan 7 kohdan ensimmäisestä alakohdasta käy ilmi, että rautatiepalvelumarkkinoiden kilpailun valvonta voidaan antaa joko direktiivin 2001/14 30 artiklan mukaisesti perustetulle sääntelyelimelle tai muulle yhtä riippumattomalle elimelle. Kyseisen elimen on molemmissa tapauksissa täytettävä direktiivin 91/440 10 artiklan 7 kohdan toisen alakohdan edellytykset eli se on pitänyt perustaa direktiivin 2001/14 30 artiklan 1 kohdan sääntöjen mukaisesti, sen on käsiteltävä hakijoiden tekemiä valituksia ja tehtävä valituksen johdosta tai omasta aloitteestaan päätöksiä asianmukaisista toimenpiteistä markkinoiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi.

129 Komissio esittää tästä, että Tšekin tasavallassa rautatiepalvelumarkkinoiden kilpailua valvoo kilpailuvirasto, jonka toimivalta on määritelty kilpailuviraston toimivaltaa koskevassa laissa.

130 Komission mukaan Tšekin säännöksistä seuraa, että kilpailuviraston toimivalta rajoittuu rautatiepalvelumarkkinoiden kilpailuun suoraan liittyviin asioihin. Komissio päättelee tästä, ettei kilpailuvirasto hoida kaikkia niitä tehtäviä, joita sen olisi direktiivin 91/440 10 artiklan 7 kohdan toisen alakohdan nojalla hoidettava, joten sitä ei voida pitää kyseisessä säännöksessä säädetyistä toiminnoista vastaavana elimenä. Komissio väittää erityisesti, ettei kilpailuvirasto voi käsitellä sellaisten hakijoiden valituksia, jotka katsovat joutuneensa epäoikeudenmukaisen kohtelun tai syrjinnän kohteeksi tai muulla tavoin loukatuiksi, eikä päättää valituksen johdosta tai omasta aloitteestaan asianmukaisista toimenpiteistä rautatiepalvelumarkkinoiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi.

131 Tšekin tasavalta väittää, että tämä kanneperuste on jätettävä tutkimatta. Sen mukaan komissio nimittäin esitti direktiivin 91/440 10 artiklan 7 kohdan rikkomista koskevan perusteen vasta kannekirjelmässä, jolloin sillä ei ollut mahdollisuutta vastata asianmukaisesti kyseisiin moitteisiin nyt käsiteltävän kanteen nostamista edeltäneessä vaiheessa.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

132 Aluksi on todettava, että SEUT 258 artiklan nojalla nostetun kanteen kohde rajataan tässä artiklassa tarkoitetussa oikeudenkäyntiä edeltävässä menettelyssä. Komission kanteen on tästä syystä perustuttava samanlaisiin väitteisiin kuin niihin, jotka ovat perustellussa lausunnossa (ks. asia C-211/08, komissio v. Espanja, tuomio 15.6.2010, Kok., s. I-5267, 33 kohta).

133 Käsiteltävässä asiassa on huomattava, että komissio moitti perustellussa lausunnossaan Tšekin tasavaltaa siitä, ettei se ollut noudattanut direktiivin 91/440 10 artiklan 7 kohdan mukaisia velvoitteitaan, siitä syystä, etteivät direktiivit 91/440 ja 2001/14 mahdollista sitä, että kyseisessä säännöksessä tarkoitettu ja direktiivin 2001/14 30 artiklassa mainittu toimivalta jaetaan useampien elinten kesken. Komissio moitti Tšekin tasavaltaa myös siitä, ettei kilpailuvirastolle ollut annettu direktiivin 2001/14 30 artiklassa tarkoitettua toimivaltaa, kuten rataverkon haltijan laatimaan verkkoselostukseen tai hinnoitteluun kohdistuvaa toimivaltaa, vaan sillä oli toimivalta ainoastaan perinteisten kilpailusääntöjen rikkomisten osalta.

134 Kannekirjelmässään komissio moittii Tšekin tasavaltaa sen sijaan siitä, ettei se ole antanut kilpailuvirastolle direktiivin 91/440 10 artiklan 7 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettujen tehtävien hoitamisen edellyttämiä toimivaltuuksia.

135 Niinpä komission kuudes peruste on jätettävä tutkimatta sillä perusteella, ettei sitä ole esitetty oikeudenkäyntiä edeltäneessä menettelyssä.

136 Kaiken edellä esitetyn perusteella on yhtäältä todettava, ettei Tšekin tasavalta ole noudattanut direktiivin 2001/14 4 artiklan 1 kohdan, 6 artiklan 2 kohdan, 11 artiklan ja 30 artiklan 5 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole antanut kyseisten säännösten noudattamisen edellyttämiä lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä, ja toisaalta hylättävä komission kanne muilta osin.

Oikeudenkäyntikulut

137 Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 138 artiklan 3 kohdan mukaan on niin, että jos asiassa osa vaatimuksista ratkaistaan toisen asianosaisen ja osa toisen asianosaisen hyväksi, kumpikin asianosainen vastaa omista kuluistaan. Koska osa vaatimuksista on ratkaistu komission ja osa Tšekin tasavallan hyväksi, on määrättävä, että ne vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan.

138 Työjärjestyksen 140 artiklan 1 kohdan, jonka mukaan jäsenvaltiot, jotka ovat asiassa väliintulijoina, vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan, nojalla Espanjan kuningaskunta on velvoitettava vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan.

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

1) Tšekin 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, 4 artiklan 1 kohdan, 6 artiklan 2 kohdan, 11 artiklan ja 30 artiklan 5 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole antanut kyseisten säännösten noudattamisen edellyttämiä lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä.

2) Kanne hylätään muilta osin.

3) Euroopan komissio, Tšekin tasavalta ja Espanjan kuningaskunta vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Allekirjoitukset