



Határozatok Tára

NILO JÄÄSKINEN
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2012. december 13.¹

C-627/10. sz. ügy

**Európai Bizottság
kontra**

Szlovén Köztársaság

„Kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset — 91/440/EGK irányelv — A közösségi vasutak fejlesztése — 2001/14/EK irányelv — A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztása — A 91/440 irányelv 6. cikkének (3) bekezdése és II. melléklete — A 2001/14 irányelv 14. cikkének (2) bekezdése — Pályahálózat-működtető — A pályahálózat-működtető, amely maga is vasúttársaság, részvétele a szolgálati menetrend elkészítésének feladatában — Forgalomirányítás — A 2001/14 irányelv 6. cikkének (2)-(5) bekezdése — A pályahálózat-működtetőket az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjaknak a csökkentésére ösztönző intézkedések hiánya — A 2001/14 irányelv 7. cikkének (3) bekezdése és 8. cikkének (1) bekezdése — Az adott vonat közlekedetéséből közvetlenül eredő költség — A minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésért fizetendő díjak — A más közlekedési rendszerekben kiszabott díjak figyelembevétele — A 2001/14 irányelv 11. cikke — A vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőket a vasúti hálózat zavarainak minimalizálására és a vasúthálózat teljesítményének javítására ösztönző teljesítményösztönző rendszer hiánya”

I – Bevezetés

1. A jelen kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetével az Európai Bizottság annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy a Szlovén Köztársaság nem teljesítette a 2001/12/EK² irányelvvel módosított 91/440/EGK tanácsi irányelv³ (a továbbiakban: 91/440 irányelv) 6. cikkének (3) bekezdéséből és II. mellékletéből, valamint a 2001/14/EK irányelv⁴ 14. cikkének (2) bekezdéséből, valamint ugyanezen irányelv⁵ 6. cikkének (2)–(5) bekezdéséből, 7. cikkének (3) bekezdéséből, valamint 11. cikkéből eredő kötelezettségeit. A Szlovén Köztársaság a Bizottság keresetének elutasítását kéri.

1 — Eredeti nyelv: francia.

2 — A 2001. február 26-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. kötet, 5. fejezet, 376. o.).

3 — A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i tanácsi irányelv (HL L 237., 25. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 341. o.).

4 — A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001. február 26-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 404. o.).

5 — A Bíróság Hivatalához 2012. február 1-jén benyújtott kérelmével a Bizottság tájékoztatta a Bíróságot, hogy elállt a keresetében előterjesztett, a 2001/14 irányelv 30. cikke (1) bekezdésének megsértésére alapított harmadik kifogástól.

2. A jelen ügy több olyan, kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset sorába illeszkedik⁶, amelyeket a Bizottság 2010-ben és 2011-ben indított a 91/440 irányelvnek és a 2001/14 irányelvnek a tagállamok általi alkalmazását érintően, amelyek fő célja a vasúttársaságoknak az infrastruktúrához, azaz a vasúti hálózathoz való, egyenlő feltételek alapján és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon biztosítandó hozzáférés. E keresetek újaknak tekinthetők, mivel a Bíróság számára először teremtenek lehetőséget arra, hogy a vasutaknak az Európai Unión belüli liberalizációját illetően állást foglaljon, és különösen, hogy értelmezze azt, amit „első vasúti csomagnak” szokás nevezni.

3. 2012. szeptember 6-án már ismertettem indítványaimat a fent hivatkozott Bizottság kontra Portugália ügyben hozott ítélet alapjául szolgáló ügyben, valamint a fent hivatkozott Bizottság kontra Magyarország, Bizottság kontra Spanyolország, Bizottság kontra Ausztria és Bizottság kontra Németország ügyekben. A jelen indítványon kívül a mai napon ismertetem indítványomat a fent hivatkozott Bizottság kontra Lengyelország, Bizottság kontra Cseh Köztársaság, Bizottság kontra Franciaország és Bizottság kontra Luxemburg ügyekben. Amennyiben a jelen ügy azokkal megegyező kifogásokra vonatkozik, amelyeket a fent hivatkozott indítványokban már volt alkalmam vizsgálni, arra szorítkozom, hogy azok releváns pontjaira utalok, anélkül, hogy teljes egészében megismételném az azokban szereplő érvelést.

II – A jogi háttér

A – Az uniós jog

1. A 91/440 irányelv

4. A 91/440 irányelv 6. cikkének (3) bekezdése szerint:

„A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket azért, hogy a II. mellékletben felsorolt, az egyenlő feltételek alapján és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon biztosítandó hozzáféréshez kapcsolódó feladatokkal [helyesen: alapvető funkciókkal] olyan szervezeteket vagy vállalkozásokat bízzanak meg, amelyek önmaguk nem nyújtanak vasúti szállítási szolgáltatásokat. E cél teljesülését a szervezeti felépítés fajtájától függetlenül bizonyítani kell.

A tagállamok ugyanakkor vasúttársaságokra vagy bármilyen más szervezetre átruházhatják a díjak beszedését, továbbá a vasúti infrastruktúraüzemeltetés, mint például a beruházás, karbantartás és finanszírozás felelősségét.”

5. A 91/440 irányelv II. melléklete felsorolja az ugyanezen irányelv 6. cikkének (3) bekezdése szerinti „alapvető funkciókat”:

„[...]

- a menetvonal-kijelöléssel kapcsolatos döntéshozatal, ideértve a rendelkezésre állás meghatározását és felmérését, valamint az egyes egyedi menetvonalak elosztását is,
- az infrastruktúra-használati díjak meghatározásával kapcsolatos döntések [helyesen: döntéshozatal],

6 — A C-557/10. sz., Bizottság kontra Portugália ügyben 2012. október 25-én hozott ítéletről és a C-528/10. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 2012. november 8-án hozott ítéletről, valamint a következő, a Bíróság előtt folyamatban levő ügyekről van szó: a C-473/10. sz., Bizottság kontra Magyarország ügy; a C-483/10. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügy; a C-512/10. sz., Bizottság kontra Lengyelország ügy; a C-545/10. sz., Bizottság kontra Cseh Köztársaság ügy; a C-555/10. sz., Bizottság kontra Ausztria ügy; a C-556/10. sz., Bizottság kontra Németország ügy; a C-625/10. sz., Bizottság kontra Franciaország ügy; a C-369/11. sz., Bizottság kontra Olaszország ügy és a C-412/11. sz., Bizottság kontra Luxemburg ügy.

[...]”

2. A 2001/14 irányelv

6. A 2001/14 irányelv 6. cikkének (2)–(5) bekezdése a következő rendelkezéseket tartalmazza:

„(2) A pályahálózat-működtetők, kellő tekintettel a biztonsági követelményekre és az infrastruktúra-szolgáltatás minőségének fenntartására és javítására, kedvezményekben részesülnek az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjaknak a csökkentése céljából [helyesen: A pályahálózat-működtetők számára – kellő figyelemmel a biztonságra, valamint az infrastruktúra-szolgáltatás minőségének fenntartására és javítására – ösztönzőket biztosítanak az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjaknak a csökkentése céljából].

(3) A tagállamok biztosítják, hogy a (2) bekezdésben rögzített rendelkezés az illetékes hatóság és a pályahálózat-működtető közötti, állami támogatást [helyesen: finanszírozást] biztosító, legalább három évre szóló szerződés vagy a szükséges hatáskörökről rendelkező, megfelelő szabályozó intézkedések bevezetése révén végrehajtásra kerüljön.

(4) Szerződés esetén a felek a szerződés teljes időtartamára szóló érvénnyel előzetesen megállapodnak a szerződés feltételeiben és a pályahálózat-működtető számára finanszírozást biztosító fizetési konstrukcióban.

(5) Arányos költségelosztó módszer kerül kialakításra. A tagállamok előírhatják ennek előzetes jóváhagyását. A módszert időről időre a legjobb nemzetközi gyakorlatnak megfelelően frissíteni kell.”

7. Az említett irányelv 7. cikke (3) bekezdésének értelmében:

„A (4) vagy (5) bekezdés vagy a 8. cikk sérelme nélkül a minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáféréstért fizetendő díjaknak meg kell egyezniük az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költséggel.”

8. A 2001/14 irányelv 8. cikkének (1) bekezdése szerint:

„Amennyiben a piac ezt lehetővé teszi, a tagállamok a pályahálózat-működtető felmerült költségeinek teljes megtérülése érdekében, az optimális versenyképességnek különösen a nemzetközi vasúti áruszállítás számára való garantálása mellett [helyesen: különösen a nemzetközi vasúti áru fuvarozás optimális versenyképességének biztosítása mellett] hatékony, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes elvek alapján felárat számíthatnak fel. A díjazási rendszernek tekintetbe kell vennie [helyesen: tiszteletben kell tartania] a vasúttársaságok által elért termelékenység-növekedést.

A díjak mértéke azonban nem zárhatja ki, hogy az infrastruktúrát olyan piaci szegmensek használják, amelyek legalább a vasúti szolgáltatás következtében közvetlenül felmerült költségeket, s ezen felül a piac által megengedett megtérülési arányt fedezni tudják.”

9. Az említett irányelv 11. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Az infrastruktúra-díjszabási rendszerek a teljesítményösztönző rendszer segítségével a vasúti hálózat zavarainak minimalizálására és a vasúthálózat teljesítményének javítására ösztönzik a vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőket. Ebbe beletartozhatnak a hálózat üzemelését zavaró cselekedetekért kiszabott büntetések, a zavarok által sújtott társaságok számára fizetett kártérítések, valamint a terv feletti teljesítményért járó jutalmak.”

10. A 2001/14 irányelv 14. cikkének (2) bekezdése szerint:

„Ha a pályahálózat-működtető jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve nem független minden vasúttársaságtól, az (1) bekezdésben említett és az e fejezetben leírt feladatokat egy jogi formáját, szervezetét vagy [helyesen: és] döntéshozatali rendjét tekintve minden vasúttársaságtól független elosztó szerv látja el.”

B – A szlovén szabályozás

1. A vasúti közlekedésről szóló törvény

11. A vasúti közlekedésről szóló törvény (Zakon o železniškem prometu)⁷ 21. cikke szerint:

„(1) A jelen cikkben meghatározott funkciók gyakorlása érdekében a kormány létrehozza a vasúti közlekedési állami ügynökséget [a továbbiakban: vasúti közlekedési ügynökség vagy ügynökség].

[...]

(3) Az ügynökség a vasúti infrastruktúrához való hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést biztosító módon látja el feladatait, amelyekhez az alábbiak tartoznak:

– menetvonal-kijelölés;

[...]

– a vasúthálózatra vonatkozó szolgálati menetrend elfogadása.”

12. E törvény 11. cikke értelmében:

„(1) Az állami vasúti infrastruktúra karbantartása, valamint az ezen az infrastruktúrán való vasúti közlekedés irányítása közszolgáltatási kötelezettségnek minősül.

(2) A pályahálózat-működtető a közszolgáltatási szerződésnek megfelelően látja el az előző bekezdésben említett közszolgáltatási kötelezettségeket.

[...]

(4) Az állami vasúti infrastruktúrán való vasúti közlekedés szabályozása alatt különösen az alábbiakat kell érteni:

– a vonatforgalom irányítása;

– a szolgálati menetrend elkészítése és alkalmazása;

[...]”

7 — Uradni list RS 44/2007. sz., módosította: Uradni list RS 58/2009. sz. (a továbbiakban: a vasúti közlekedésről szóló törvény). A 2010-ben, vagyis az indokolással ellátott véleményben megállapított határidő leteltét követően történt módosítással kapcsolatban lásd a jelen indítvány 9. lábjegyzetét.

2. A menetvonal-kijelölésről és az állami vasúti infrastruktúra használatának díjairól szóló rendelet

13. A menetvonal-kijelölésről és az állami vasúti infrastruktúra használatának díjairól szóló, 2008. április 18-i rendelet (Uredba o dodeljevanju vlakovnih poti in uporabnini na javni železniški infrastrukturi) 9. cikke szerint⁸:

„Az ügynökség, a pályahálózat-működtető és a pályázó a menetvonal-építési és -kijelölési eljárásban tiszteletben tartja a következő határidőket és elveket:

[...]

- a pályahálózat-működtető legkésőbb öt hónappal az új szolgálati menetrend hatályba lépése előtt elkészíti az új szolgálati menetrend és az új vasúti menetrendek tervezetét, és megküldi azokat az ügynökségnek;
- az említett tervezet elkészítése során a pályahálózat-működtető egyeztet az érintett felekkel, valamint mindazokkal, akik észrevételt kívánnak tenni a szolgálati menetrend által a szolgálati menetrend érvényességi ideje alatt a vasúti szolgáltatások nyújtására vonatkozó képességükre gyakorolt lehetséges hatásról;
- az ügynökség megküldi az új szolgálati menetrend tervezetét a menetvonal-elosztást kérelmező pályázóknak, valamint annak a többi érdekeltnek, akik észrevételt kívánnak tenni a szolgálati menetrend által a szolgálati menetrend érvényességi ideje alatt a vasúti szolgáltatások nyújtására vonatkozó képességükre gyakorolt lehetséges hatásról, és legkevesebb egy hónapos határidő tűzésével felkéri őket esetleges észrevételeik megküldésére.”

14. Az említett rendelet 20. cikkének (2) és (5) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(2) A pályahálózat-működtetőt – kellő tekintettel a biztonsági követelményekre és az infrastruktúra-szolgáltatás minőségének fenntartására és javítására – az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjnak a csökkentésére ösztönző intézkedéseket hoznak. E célból az ügynökség és a pályahálózat-működtető között kötött hároméves szerződés előírja, hogy a pályahálózat-működtető előző bekezdés szerinti egyéb üzleti tevékenységeiből származó bevételei egy részét nem veszik figyelembe a díjak kiszámításánál, hanem ez az összeg ösztönző intézkedés címén a pályahálózat-működtetőnél marad.

[...]

(5) A díjszámítás módszere valamennyi, a díjszabási rendszerre vonatkozó adatot, valamint a 23. és 24. cikkben szereplő szolgáltatások áaira vonatkozó elégséges információkat is figyelembe veszi, amennyiben e szolgáltatásokat egyetlen szolgáltató nyújtja. A módszer nemcsak a hatályos díjszabási rendszerre vonatkozó információkat veszi figyelembe, hanem a díjak következő három évre vonatkozó lehetséges módosításaival kapcsolatos előrejelzéseket is. Figyelembe veszi továbbá a vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőt a vasúti hálózat zavarainak minimalizálására és a vasúthálózat teljesítményének javítására ösztönző intézkedéseket is.

Ebbe beletartozhatnak a hálózat üzemelését zavaró cselekményekért kiszabott büntetések, a zavarok által sújtott társaságok számára fizetett kártérítések, valamint a terv feletti teljesítményért járó jutalmak.”

⁸ — Uradni list RS 38/08. sz., a továbbiakban: 2008. április 18-i rendelet.

15. Ugyanezen rendelet 21. cikke értelmében:

„(1) Az ügynökség tiszteletben tartja a törvény által a díjak összegének meghatározásával kapcsolatban megállapított szempontokat.

(2) Az előző bekezdésben meghatározott szempontok értékeléséhez az ügynökség figyelembe veszi az adott vonattípus közlekedtetéséből eredő költségeket, nevezetesen a pálya karbantartásának, a vonat mozgásához kapcsolódó infrastruktúrának, valamint a vasúti közlekedés irányításának költségeit.

(3) Az ügynökség biztosítja, hogy minden vasúttársaságra, amely a piac hasonló területén nyújt egyenértékű szolgáltatásokat, objektíven egyenlő és hátrányos megkülönböztetéstől mentes díjak vonatkozzanak.”

III – A pert megelőző eljárás és a Bíróság előtti eljárás

16. 2007. május 10-én a Bizottság szervezeti egységei kérdőívet küldtek a szlovén hatóságoknak annak érdekében, hogy megvizsgálják az első vasúti csomag irányelveinek a Szlovén Köztársaság általi átültetését. Utóbbiak 2007. július 11-én válaszoltak erre. 2007. november 21-i levelében a Bizottság további felvilágosítást kért a Szlovén Köztársaságtól, amelyre az a 2008. január 16-i levelében válaszolt.

17. 2008. június 26-án a Bizottság felszólító levelet küldött a Szlovén Köztársaságnak, amelyben rámutatott arra, hogy a Bizottsággal közölt információk alapján az első vasúti csomagot nem megfelelően ültette át belső jogrendjébe a pályahálózat-működtető által gyakorolt alapvető funkciók függetlensége, a vasúti infrastruktúrához való hozzáférésre vonatkozó díjszabás és a vasúti szabályozó szervezet tekintetében.

18. A Szlovén Köztársaság 2008. augusztus 22-én válaszolt a felszólító levélre. Ezt követően 2009. március 16-án és július 8-án kelt leveleiben kiegészítő információkat közölt a Bizottsággal.

19. A Bizottság – mivel úgy ítélte meg, hogy a Szlovén Köztársaság nem tette meg az első vasúti csomagba tartozó irányelvek megfelelő átültetéséhez szükséges intézkedéseket – 2009. október 9-én indokolással ellátott véleményt küldött e táállamnak.

20. 2009. december 8-i levelében a Szlovén Köztársaság jelezte, hogy tudomással bír az indokolással ellátott véleményben vele szemben felhozott jogsértésekről, és tájékoztatta a Bizottságot azon szándékáról, hogy orvosolja e jogsértéseket. Az indokolással ellátott véleményre 2010. március 8-án adott válaszában a Szlovén Köztársaság minden szempontból megismételte a 2009. december 8-i levelében kifejtett megfontolásait.

21. 2010. december 29-én a Bizottság benyújtotta a jelen kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetet.

22. A Bíróság elnöke 2011. június 14-i végzésével megengedte a Cseh Köztársaság és a Spanyol Királyság számára, hogy a Szlovén Köztársaság kérelmeinek támogatása végett beavatkozzanak.

23. A 2012. szeptember 20-i tárgyaláson a Bizottság, a Szlovén Köztársaság, a Cseh Köztársaság és a Spanyol Királyság képviseltette magát.

IV – A kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset elemzése

A – Az első, arra alapított kifogásról, hogy a pályahálózat-működtető nem független az alapvető funkciók gyakorlása terén

1. A felek érvei

24. A Bizottság kijelenti, hogy a Szlovén Köztársaság nem teljesítette a 91/440 irányelv 6. cikkének (3) bekezdéséből és II. mellékletéből, valamint a 2001/14 irányelv 14. cikkének (2) bekezdéséből eredő kötelezettségeit, amennyiben a pályahálózat-működtető, amely maga is nyújt vasúti szállítási szolgáltatásokat, egyrészt közreműködik a szolgálati menetrend elkészítésében, másrészt pedig szabályozza a vonatforgalmat, és ennél fogva részt vesz a menetvonal-kijelöléssel, illetve a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásával kapcsolatos döntéshozatal funkciójában.

25. A Bizottság e tekintetben előadja, hogy a vasúti közlekedésről szóló törvény 21. cikke ugyan a vasúti közlekedési ügynökségre bízta a menetvonal-kijelöléssel kapcsolatos feladatokat, a pályahálózat-működtető, vagyis a Szlovén Vasút, e törvény 11. cikkének (4) bekezdése értelmében közreműködik a menetvonal-kijelöléssel és a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásával kapcsolatos döntések meghozatalában.

26. A Bizottság emellett rámutat, hogy a Szlovén Vasút továbbra is részt vesz a szolgálati menetrend elkészítésében, mivel a 2008. április 18-i rendelet 9. cikke előírja, hogy a pályahálózat-működtető készíti el az új szolgálati menetrend tervezetét, valamint egyeztet erről az érintett felekkel, mielőtt megküldi azt az ügynökségnek, amely továbbítja az új szolgálati menetrend tervezetét a pályázóknak, és ezt követően meghozza végleges határozatát az elosztást illetően.

27. A Bizottság egyébként előadja, hogy a pályahálózat-működtető a vonatforgalom szabályozásáért is felelős, mivel a vasúti közlekedésről szóló törvény 11. cikkének (4) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a vonatforgalom irányítása az állami vasúti infrastruktúrán való vasúti közlekedés irányításához tartozik.

28. A Szlovén Köztársaság a maga részéről kijelenti, hogy a Bizottság állításai megalapozatlanok. Előadja különösen, hogy a vasúti közlekedésről szóló törvény módosításáról szóló törvény⁹ (Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu, a továbbiakban: 2010. december 27-i törvény) elvett minden, a hálózati menetrend elkészítésével kapcsolatos hatáskört a pályahálózat-működtetőtől, és ezt a hatáskört teljes egészében a vasúti közlekedési ügynökségre ruházta.

29. A Szlovén Köztársaság egyébként kijelenti, hogy a vonatforgalom irányítása nem szerepel a 91/440 irányelv II. mellékletében felsorolt „alapvető funkciók” között. A tagállam előadja, hogy a menetrendeket a vasúti közlekedési ügynökség állapítja meg, mivel a pályahálózat-működtetőnek forgalomirányítónak csak az útvonalak tényleges ellenőrzéséhez van hozzáférése, így csak olyan adatokhoz jut hozzá, amelyeket a többi vasúttársaság a hálózati menetrendből is megismerhet.

⁹ — Uradni list RS 106/2010. sz.; lásd a jelen indítvány 7. lábjegyzetét.

2. Az első kifogás vizsgálata

30. A Szlovén Köztársaság az indokolással ellátott véleményben megállapított határidő leteltét követően elfogadott törvényi és rendeleti rendelkezésekre, vagyis a 2010. december 27-i törvényre és a szlovén vasúttársaságról szóló törvényre hivatkozva vitatja a Bizottság által előterjesztett első kifogás első részét¹⁰. A szóban forgó tagállam a tárgyaláson pontosította, hogy a menetvonalak elosztásának funkcióját már a vasúti közlekedésről szóló törvény 2007-es módosításakor egy független ügynökségre ruházta, de a hálózati menetrendek elkészítését csak egy e törvényt kiegészítő rendelet 2011-es elfogadásakor bízták a szóban forgó ügynökségre.

31. E tekintetben elegendő arra emlékeztetni, hogy a Bíróság következetes ítélkezési gyakorlata értelmében a kötelezettségszegés fennállását az indokolással ellátott véleményben megállapított határidő leteltének időpontjában fennálló tagállami helyzet alapján kell vizsgálni, és az ezt követően bekövetkezett változásokat a Bíróság nem veszi figyelembe¹¹. Így a 2009. október 9-i indokolással ellátott véleményben megállapított kéthónapos határidő leteltekor hatályban lévő szabályozás a meghatározó az első kifogás első részének vizsgálata szempontjából.

32. Szlovéniában az alapvető funkciókkal megbízott független szerv felügyelete mellett a korábbi üzemeltetőt bízták meg a kapacitás- és az egyedi menetvonal-elosztással¹², amely a Szlovén Köztársaság „új szolgálati menetrendje tervezetének és új vasúti menetrendje tervezetének” az elkészítéséből állt¹³.

33. A 91/440 irányelv 6. cikkének (3) bekezdése szerint az ezen irányelv II. mellékletében felsorolt feladatokkal csak olyan „szervezeteket vagy vállalkozásokat [lehet megbízni], amelyek önmaguk nem nyújtanak vasúti szállítási szolgáltatásokat”. Ez a II. melléklet „a menetvonal-kijelöléssel kapcsolatos döntéshozatal[ra]” utal, „ideértve a rendelkezésre állás meghatározását és felmérését, valamint az egyes egyedi menetvonalak elosztását is”. Így az irányelv szövegéből kitűnik, hogy a „rendelkezésre állás meghatározása és felmérése” a kapacitás- és menetvonal-elosztás alapvető funkciójával megbízott szerv feladatainak részét képezi.

34. Ezen oknál fogva úgy vélem, nem lehetséges, hogy a vasúttársaságoktól független pályahálózat-működtető, vagyis elosztó szerv egy ilyen vasúttársaságot bízson meg a döntés meghozatalához szükséges összes előkészítő munka elvégzésével. Így az a tény, hogy a Szlovén Vasút a vasúti közlekedési ügynökség nevében jár el, amely teljes hatáskörrel rendelkezik a menetrendek megállapítását és az egyedi menetvonalak elosztását illetően, nem elegendő annak biztosításához, hogy e rendszer megfeleljen az uniós jog követelményeinek.

35. Ténylegesen a korábbi üzemeltető, vagyis a Szlovén Vasút üzemelteti a vasúti infrastruktúrát. Tény, hogy létrehoztak egy új szervezetet, vagyis a vasúti közlekedési ügynökséget, és megbízták azt a kapacitás- és az egyedi menetvonal-elosztással. Ugyanakkor a 2008. április 18-i rendelet 9. cikkéből kiderül, hogy a pályahálózat-működtető, más néven a Szlovén Vasút készíti el az új szolgálati menetrend és az új vasúti menetrend tervezetét, és megküldi azt az említett ügynökségnek. E tervezet elkészítésekor a pályahálózat-működtető feladata, hogy egyeztessen az érdekelt felekkel, valamint mindazokkal, akik észrevételeket kívánnak tenni.

10 — Lásd a jelen indítvány 9. lábjegyzetét.

11 — Lásd többek között a C-319/06. sz., Bizottság kontra Luxemburg ügyben 2008 június 19-én hozott ítélet (EBHT 2008., I-4323. o.) 72. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot, a C-241/08. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 2010. március 4-én hozott ítélet (EBHT 2010., I-1697. o.) 59. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot, valamint a C-50/09. sz., Bizottság kontra Írország ügyben 2011. március 3-án hozott ítélet (EBHT 2011., I-873. o.) 102. pontját.

12 — Hasonló helyzet merül fel a fent hivatkozott C-625/10. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben (lásd az indítványom 22–47. pontját).

13 — A 2008. április 18-i rendelet 9. cikke.

36. Emlékeztetek arra is, hogy a 2001/14 irányelv 14. cikkének (2) bekezdése alapján, ha a pályahálózat-működtető a vasúttársaságtól nem független – mint Szlovéniában –, az infrastruktúra-kapacitás elosztását olyan elosztó szerv látja el, amely jogi formáját, szervezetét és döntéshozatali rendjét tekintve független minden szállítási vállalkozástól. E tekintetben a Bizottság helytállóan állapítja meg, hogy a Szlovén Vasút továbbra is részt vesz a szolgálati menetrend elkészítésében, és ennél fogva a menetvonal-kijelölés vagy az infrastruktúra-kapacitás elosztás funkciójában.

37. Álláspontom szerint a kapacitás-elosztás és menetvonal-kijelölés alapvető funkciójával megbízott szervnek a teljes elosztási folyamatot irányítása alatt kell tartania. Ennél fogva a tagállam megszegte kötelezettségét, mivel a pályahálózat-működtető, amely egy vasúti szállítási társaság, alapvető funkció gyakorlásában vesz részt.

38. A Bizottság első kifogásának második része arra vonatkozik, hogy Szlovéniában a pályahálózat-működtető, amely maga is vasúti szállítási szolgáltatásokat nyújt, biztosítja a vonatforgalom irányítását.

39. Először rámutatok arra, hogy ez a rész lényegében azonos a fent hivatkozott Bizottság kontra Magyarország ügyben hivatkozott első kifogással (lásd az indítványom 49–70. pontját). Ezen oknál fogva az ebben az ügyben ismertetett indítványban kifejtett jogi érvelésre kell utalni. A szlovén szabályozás végrehajtása ugyanakkor különbségeket mutat a Magyarországon felmerült helyzethez képest. Következésképpen a kifogás megalapozottságának vizsgálatához a Szlovéniában felmerült sajátos helyzetet kell figyelembe venni.

40. A Szlovén Köztársaság előadja, hogy a vonatforgalom irányítása nem szerepel a 91/440 irányelv II. mellékletében felsorolt „alapvető funkciók” között. Én is erre a következtetésre jutottam a fent hivatkozott Bizottság kontra Magyarország ügyben ismertetett indítványomban.

41. Úgy tűnik számomra, hogy a tárgyaláson a Bizottság elfogadta ezt az elemzést. Utóbbi azt állítja ugyanakkor, hogy Szlovéniában a menetvonalak elosztása a közlekedés irányításának keretében történik. Válaszában a Bizottság a Szlovén Köztársaság vasúthálózati programjára hivatkozott azon álláspontjának alátámasztása érdekében, amely szerint közlekedési zavar esetén csak a pályahálózat-működtető tudja a szükséges menetvonalat biztosítani. Az említett vasúthálózati program szerint szükség esetén, vagy ha az infrastruktúrák ideiglenesen használaton kívül vannak, a pályahálózat-működtető ideiglenesen, a rendszer helyreállításához szükséges ideig megtagadhatja a kiadott menetvonalak használatát. Ezenfelül az odaítélt menetvonalakhoz képest eltérést eredményező kivételes körülmények esetén a pályahálózat-működtetőnek joga van arra, hogy a szállítóval folytatott előzetes egyeztetés során olyan módon változtassa meg a menetvonalakat, amely az eredetileg meghatározott lehető legjobb csatlakozásokat biztosítja. A Szlovén Köztársaság ezeket az állításokat nem cáfolta.

42. A keresetlevelében a Bizottság ugyanakkor kijelentette, hogy a vonatforgalom irányítását egy olyan szervezetre kellett volna bízni, amely maga nem nyújt vasúti szállítási szolgáltatásokat, de nem is utalt a menetvonalak megszüntetésére vagy újbóli elosztására közlekedési zavar esetén.

43. Ebből arra következtetek, hogy válaszában a Bizottság kiterjesztette a keresetlevél tárgyi hatályát, vagy legalábbis új tényezőre hivatkozott az állítólagos kötelezettségszegés indokolásában, amennyiben az a közlekedés zavara esetén való irányítására is vonatkozik. Amennyiben a Bizottság keresete ezen érvelésen alapul, azt elfogadhatatlannak kell tehát tekinteni. Ezzel szemben a közlekedésirányítás módjaira vonatkozó, a keresetlevelében kifejtett indokolást megalapozatlannak kell tekinteni a fent hivatkozott Bizottság kontra Magyarország ügyben ismertetett indítványomban említett okoknál fogva.

44. Ugyanakkor, ha a Bíróság elfogadhatónak tekintené a pályahálózat-működtető közlekedési zavar esetén megillető hatáskörökre vonatkozó indokolási elemeket, emlékeztetek arra, hogy a fent hivatkozott Bizottság kontra Magyarország ügyben ismertetett indítványomban arra a következtetésre jutottam, hogy a forgalomirányítással megbízott nem független pályahálózat-működtető számára elismerhető a menetvonal közlekedési zavar esetén való megszüntetésének jogköre, de ezek ismételt elosztását a fenntartott alapvető funkciók részének kell tekinteni, amelyet csak független pályahálózat-működtető vagy elosztó szerv gyakorolhat.

45. Magyarországtól eltérően Szlovéniában a nem független pályahálózat-működtető határozhat a mellőzött menetvonalak átszervezéséről. A kifogás második részét, ha elfogadható, tehát megalapozottnak kellene tekinteni annyiban, amennyiben a nem független pályahálózat-működtető megillető azon lehetőségre utal, hogy a menetvonalak ismételt elosztásáról határozzon közlekedési zavar esetén.

46. Ezen okoknál fogva azt javasolom, hogy a Bíróság a Bizottság első kifogásának első részét tekintse megalapozottnak, amennyiben az arra vonatkozik, hogy a nem független pályahálózat-működtető részt vesz a menetvonalak kijelölésében. Az első kifogás második részét részben megalapozatlannak, részben elfogadhatatlannak kell tekinteni, amennyiben az a forgalom pályahálózat-működtető általi irányítására vonatkozik. Ugyanakkor, ha ez utóbbi részt a Bíróság teljes egészében elfogadhatónak tekintené, az abban a részében lenne megalapozott, amennyiben a nem független pályahálózat-működtetőt megillető azon lehetőségre utal, hogy a menetvonalak ismételt elosztásáról határozzon közlekedési zavar esetén.

B – A második, az ösztönzőrendszer hiányára alapított kifogásról

1. A felek érvei

47. A Bizottság előadja, hogy azzal, hogy a Szlovén Köztársaság nem vezetett be olyan mechanizmust, amellyel a pályahálózat-működtető az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjaknak a csökkentésére ösztönözné, megsértette a 2001/14 irányelv 6. cikkének (2)–(5) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.

48. A Szlovén Köztársaság előadja, hogy a 2010. december 27-i törvény 10. cikke úgy rendelkezik, hogy a pályahálózat-működtető számára ösztönző intézkedéseket biztosítanak az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a díjaknak a csökkentésére.

2. A második kifogás vizsgálata

49. Először megállapítom, hogy a fent kifejtett okoknál fogva a Szlovén Köztársaság védekezése hatástalan, amennyiben az a 2010. december 27-i törvénnyel végrehajtott törvénymódosításokon alapul. Márpedig a kifogás megalapozottságát a 2008. április 18-i rendelet 20. cikkének (2) bekezdésében foglalt rendelkezések alapján kell vizsgálni.

50. Emellett megjegyzem, hogy a Bizottságnak az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjaknak a csökkentésére ösztönző intézkedések hiányára alapított második kifogása lényegében azonos a fent hivatkozott Bizottság kontra Lengyelország ügyben előterjesztett harmadik kifogással (lásd az indítványom 74–84. pontját), a fent hivatkozott Bizottság kontra Cseh Köztársaság ügyben előterjesztett második kifogással (lásd az indítványom 47–55. pontját), a Németország kontra Bizottság ügyben előterjesztett harmadik kifogással (lásd az indítványom 93–104. pontját), valamint a fent hivatkozott C-625/10. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben előterjesztett második kifogás második részével (lásd az indítványom 63–69. pontját).

51. Ezért az említett ügyekben ismertetett indítványokban kifejtett jogi érvelésre kell utalni. A szlovén szabályozás és annak alkalmazása ugyanakkor sajátosságokkal bír az e tagállamokban felmerült helyzetekhez képest. Következésképpen a kifogás megalapozottságának vizsgálatához a Szlovéniában felmerült sajátos helyzetet kell figyelembe venni.

52. A Bizottság helyesen mutatott rá, hogy a 2008. április 18-i rendelet 20. cikkének (2) bekezdése a 2001/14 irányelv 6. cikke (2) és (3) bekezdése megfogalmazásának a megismétlésére szorítkozik. Ugyan a szlovén szabályozás feljogosítja a hatóságokat arra, hogy tegyék meg az uniós jogalkotó által előírt intézkedéseket ahhoz, hogy ösztönözhesék a pályahálózat-működtetőket az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjaknak a csökkentésére, az indokolással ellátott véleményben megállapított határidő leteltéig azonban semmilyen, ezen irányelv 6. cikkének (3) bekezdésében említett többéves szerződést nem kötöttek, és szabályozó intézkedést nem fogadtak el. Következésképpen az említett irányelv 6. cikkének (2) és (3) bekezdése szerinti ösztönző intézkedések hiányában nem létezik olyan rendelkezés vagy intézkedés, amely az említett cikk (4) és (5) bekezdésének átültetését biztosítaná.

53. Ezen okoknál fogva a Bizottság második kifogását megalapozottnak kell tekinteni.

C – A harmadik, a teljesítményösztönző-rendszer hiányára alapított kifogásról

1. A felek érvei

54. A Bizottság előadja, hogy azzal, hogy nem alakított ki a vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőt a pályahálózat zavarainak minimalizálására és működtetésének javítására ösztönző rendszert, a Szlovén Köztársaság nem teljesítette a 2001/14 irányelv 11. cikkéből eredő kötelezettségeit.

55. A Szlovén Köztársaság válaszul előadja, hogy a 2001/14 irányelv 11. cikkét a 2010. december 27-i törvény ültette át a nemzeti jogba, amely törvény két új bekezdéssel egészítette ki a vasúti közlekedésről szóló törvény 15d. cikkét, megteremtve a jogi alapját egy olyan szabályozó rendelkezés elfogadásának, amely lehetővé teszi egy teljesítményösztönző-rendszer későbbi létrehozását.

2. A harmadik kifogás vizsgálata

56. Ismét meg kell állapítani, hogy a jelen indítvány 49. pontjában kifejtett okoknál fogva a Szlovén Köztársaság védekezése hatástalan, amennyiben az a 2010. december 27-i törvénnyel bevezetett módosításokra vonatkozik. A kifogást tehát kizárólag a 2008. április 18-i rendelet 20. cikkének (5) bekezdésében foglalt rendelkezések fényében kell vizsgálni.

57. Emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság harmadik, a vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőt egy „teljesítményösztönző-rendszer” létrehozásával a pályahálózat zavarainak minimalizálására és működtetésének javítására ösztönző intézkedések hiányára vonatkozó kifogása lényegében azonos a fent hivatkozott Bizottság kontra Spanyolország ügyben előterjesztett második kifogással (lásd az indítványom 67–72. pontját), a fent hivatkozott Bizottság kontra Cseh Köztársaság ügyben előterjesztett negyedik kifogással (lásd az indítványom 90–93. pontját), valamint a fent hivatkozott C-625/10. sz. Bizottság kontra Franciaország ügyben előterjesztett második kifogás első részével (lásd az indítványom 61. és 62. pontját).

58. Ezért az említett ügyekben ismertetett indítványokban kifejtett jogi érvelésre kell utalni. A szlovén szabályozás és annak alkalmazása ugyanakkor sajátosságokkal bír az ezen tagállamokban felmerült helyzetekhez képest. Következésképpen a kifogás megalapozottságának vizsgálatához a Szlovéniában felmerült sajátos helyzetet kell figyelembe venni.

59. A Bizottság helyesen mutatott rá, hogy a 2008. április 18-i rendelet 20. cikkének (5) bekezdése a 2001/14 irányelv 11. cikkének megfogalmazását ismétli meg. Ugyan a szlovén szabályozás 2009 decembere óta feljogosította a hatóságokat arra, hogy tegyék meg az uniós jogalkotó által előírt intézkedéseket egy, az említett irányelv 11. cikke szerinti teljesítményösztönző-rendszer meghatározására és létrehozására, az indokolással ellátott véleményben megállapított határidő leteltéig azonban semmilyen konkrét, ezt a jogosultságot végrehajtó intézkedést vagy rendelkezést nem fogadtak el.

60. Ezen okoknál fogva a Bizottság harmadik kifogását megalapozottnak kell tekinteni.

D – A negyedik, arra vonatkozó kifogásról, hogy a minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hálózaton keresztüli hozzáférésért fizetendő díjak számítási módjánál nem csak az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költséget veszik figyelembe

1. A felek érvei

61. A Bizottság előadja, hogy a Szlovén Köztársaság azáltal, hogy nem ír elő a minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hálózaton keresztüli hozzáférésért fizetendő díjakkal kapcsolatban olyan számítási módot, amely kizárólag az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költségeken alapul, nem teljesítette a 2001/14 irányelv 7. cikkének (3) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.

62. A Bizottság azt is kifogásolja, hogy a Szlovén Köztársaság nem teljesítette a 2001/14 irányelv 8. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit, mivel jogszabályaiban nem állapított meg olyan rendelkezéseket, amelyek alapján igazolni lehet, hogy valamennyi piaci szegmens ténylegesen lehetővé teszi felárak felszámítását a pályahálózat-működtető számára felmerült költségek teljes megtérülése érdekében.

63. A Szlovén Köztársaság a maga részéről előadja, hogy a vasúti közlekedésről szóló törvény 15d. cikkének (3) bekezdését a 2010. december 27-i törvény egy olyan rendelkezéssel egészítette ki, amely alapján a minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hálózaton keresztüli hozzáférésért fizetendő díj összege egyenlő az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költségekkel. Emellett a menetvonal-kijelölésről és az állami vasúti infrastruktúra használatának díjairól szóló rendelet módosítása folyamatban van, és ki fog egészülni egy olyan módszerre vonatkozó rendelkezéssel, amellyel igazolni lehet, hogy egy piaci szegmens ténylegesen lehetővé teszi felárak felszámítását a pályahálózat-működtető számára felmerült költségek teljes megtérülése érdekében.

2. A negyedik kifogás vizsgálata

64. Először megállapítom, hogy a jelen indítvány 49. pontjában kifejtett okoknál fogva a Szlovén Köztársaság védekezése hatástalan, amennyiben az a 2010. december 27-i törvénnyel bevezetett módosításokra vonatkozik. Ugyanez vonatkozik a szlovén hatóságok által másodikként hivatkozott dokumentumra, vagyis a menetvonal-kijelölésről és az állami vasúti infrastruktúra használatának díjairól szóló rendeletre¹⁴. A kifogást tehát kizárólag a 2008. április 18-i rendelet 21. cikkének (2) bekezdésében foglalt rendelkezések fényében kell vizsgálni.

14 — Uredba o dodeljevanju vlakovnih poti in uporabnini na javni železniški infrastrukturi, Uradni list RS 113/2009. sz..

65. Mindenekelőtt emlékeztetek arra, hogy az „adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költség” fogalmának értelmét a fent hivatkozott Bizottság kontra Cseh Köztársaság ügyben a jelen ügyre vonatkozó indítvánnyal egy napon ismertetendő indítványomban már elemeztem (lásd ezen indítvány 66. és azt követő pontjait). Az ismétlések elkerülése végett tehát az említett indítványban szereplő elemzésre utalok¹⁵.

66. Az „adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költség” fogalmának értelmezésével kapcsolatban az említett indítványban azt javasoltam, hogy a Bíróság tekintse úgy, hogy egyrészt a 2001/14 irányelv pontatlanságára, másrészt pedig az említett fogalom pontos meghatározásának, valamint az említett fogalomhoz nem tartozó költségeket pontosan felsoroló uniós jogi rendelkezésnek a hiányára figyelemmel a tagállamok bizonyos fokú gazdasági szempontú mérlegelési jogkörrel rendelkeznek a szóban forgó fogalom átültetését és alkalmazását illetően. Ugyanakkor, még ha nem is tartom lehetségesnek kimerítő felsorolás révén meghatározni az „adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költség” fogalmát, ez nem változtat azon, hogy az e tekintetben a tagállamok által alkalmazott meghatározások bizonyos esetekben tartalmazhatnak olyan költségeket, amelyek nyilvánvalóan meghaladják a 2001/14 irányelv által használt fogalom korlátait. A kötelezettségszegés megállapítása iránti eljárás keretében tehát azt kell megvizsgálni, hogy a tagállami szabályozás lehetővé teszi-e a minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáféréstért fizetendő díjak számításában olyan körülmények szerepeltetését, amelyek nyilvánvalóan nem az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költségek.

67. Úgy vélem, hogy a 2008. április 18-i rendelet 21. cikkének (2) bekezdése önmagában lehetővé teszi, hogy a szlovén hatóságok bevezessenek egy, a 2001/14 irányelv 7. cikkének (3) bekezdésében és 8. cikkének (1) bekezdésében foglalt követelményeknek megfelelő díjszabási keretet.

68. Ugyanakkor a 2010. december 27-i törvény hatálybalépéséig a vasúti közlekedésről szóló törvény 15d. cikkének (2) bekezdése lehetővé tette, hogy az infrastruktúrához való hozzáférés díját egy, „a közlekedési infrastruktúra díja más alrendszerekben, nevezetesen a közúti közlekedésben” elnevezésű szempont alapján számolják ki¹⁶. Jóllehet a tagállam vitatja, hogy e szempontot használta volna, ez nem változtat azon, hogy jogszabályai – a 2001/14 irányelv releváns rendelkezéseit megsértve – lehetővé tették ilyen költségek figyelembe vételét.

69. Ez elegendőnek tűnik számomra ahhoz, hogy a Bizottság negyedik kifogásának helyt lehessen adni, az e kifogás keretében történt szerepcserét jellemző zavar ellenére.

V – A költségekről

70. Az eljárási szabályzat 138. cikkének 2. §-a alapján¹⁷ részleges pernyertesség esetén mindegyik fél maga viseli saját költségeit. Mivel a Bizottság és a Szlovén Köztársaság részleges pernyertes lett, azt javaslom, hogy mindegyik fél viselje saját költségeit.

71. Az eljárási szabályzat 140. cikkének 1. §-a alapján azt javasolom, hogy az eljárásba beavatkozó Cseh Köztársaság és Spanyol Királyság viselje saját költségeit.

15 — Lásd emellett a fent hivatkozott Bizottság kontra Lengyelország ügyben ismertetett indítványom 92–102. pontját, valamint a fent hivatkozott Bizottság kontra Németország ügyben ismertetett indítványom 73–86. pontját.

16 — A 2010. december 27-i törvény 10. cikke hatályon kívül helyezte a vasúti közlekedésről szóló törvény 15d. cikkének második bekezdését, és az említett cikk (3) bekezdésének végét kiegészítette egy mondatlall.

17 — 2012. november 1-jén lépett hatályba.

VI – Véggövetkeztetések

72. A fenti megfontolásokra tekintettel indítványozom, hogy a Bíróság az alábbiak szerint határozzon:

- 1) A Szlovén Köztársaság megszegte az alábbi rendelkezésekből eredő kötelezettségeit:
 - a 2001 február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv 6. cikkének (3) bekezdése és II. melléklete, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 14. cikkének (2) bekezdése, amennyiben a pályahálózat-működtető, amely maga is vasúti szállítási szolgáltatásokat nyújt, közreműködik a szolgálati menetrend elkészítésében, és ennél fogva részt vesz a menetvonal-kijelöléssel és az infrastruktúra-kapacitás elosztással kapcsolatos döntéshozatal funkciójában;
 - a 2001/14 irányelv 6. cikkének (2)–(5) bekezdése, mivel Szlovénia nem ír elő olyan intézkedéseket, amelyek célja, hogy a pályahálózat-működtetőket az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjnak a csökkentésére ösztönözzék;
 - a 2001/14 irányelv 11. cikke, mivel Szlovénia nem alakított ki a vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőt a zavarok minimalizálására és a pályahálózat működtetésének javítására ösztönző rendszert;
 - a 2001/14 irányelv 7. cikkének (3) bekezdése, amennyiben a szlovén jog a minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hálózaton keresztüli hozzáférésért fizetendő díjak kiszámításánál lehetővé tette a közlekedési infrastruktúra más alrendszerekben, nevezetesen a közúti közlekedésben fizetendő díjának figyelembe vételét.
- 2) A Bíróság a keresetet ezt meghaladó részében elutasítja.
- 3) Az Európai Bizottság, a Szlovén Köztársaság, a Cseh Köztársaság és a Spanyol Királyság viselik saját költségeiket.