



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2013. gada 11. jūlijā *

Valsts pienākumu neizpilde — Transports — Direktīva 91/440/EEK — Kopienas dzelzceļa attīstība — 10. panta 7. punkts — Regulatīvā iestāde — Pilnvaras — Direktīva 2001/14/EK — Dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšana — 4. panta 1. punkts — Maksas iekasēšanas kārtība — 6. panta 2. punkts — Pasākumi, kuru mērķis ir mudināt infrastruktūras pārvaldītāju samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un piekļuves maksas lielumu — 7. panta 3. punkts — To maksu noteikšana, kas iekasētas par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkalpes iekārtām — Dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas tiešās izmaksas — 11. pants — Darbības uzlabošanas shēma — 30. panta 5. punkts — Kontroles iestāde — Pilnvaras — Administratīva sūdzība par kontroles iestādes lēmumiem

Lieta C-545/10

par prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi atbilstoši LESD 258. pantam, ko 2010. gada 23. novembrī cēla

Eiropas Komisija, ko pārstāv *M. Šimerdová* un *H. Stovlbæk*, pārstāvji, kas norādīja adresi Luksemburgā,

prasītāja,

pret

Čehijas Republiku, ko pārstāv *M. Smolek* un *T. Müller*, kā arī *J. Očková*, pārstāvji,

atbildētāja,

ko atbalsta

Spānijas Karaliste, ko pārstāv *S. Centeno Huerta*, pārstāve,

persona, kas iestājusies lietā.

TIESA (pirmā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs *A. Tizzano* [*A. Tizzano*], tiesneši *E. Borgs Bartets* [*A. Borg Barthet*] (referents), *E. Levits*, *Ž. Ž. Kāzels* [*J.-J. Kasel*] un *M. Bergere* [*M. Berger*],

ģenerālvokāts *N. Jēskinens* [*N. Jääskinen*],

sekretāre *A. Impellicēri* [*A. Impellizzeri*], administratore,

* Tiesvedības valoda – čehu.

ņemot vērā rakstveida procesu un 2012. gada 20. septembra tiesas sēdi,
noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2012. gada 13. decembra tiesas sēdē,
pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Savā prasības pieteikumā Eiropas Komisija lūdz Tiesu konstatēt, ka, nepieņemot normatīvus un administratīvus aktus, kas ir vajadzīgi, lai izpildītu:
 - 4. panta 1. punktu, 6. panta 2. punktu, 7. panta 3. punktu, 11. pantu un 30. panta 5. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvā 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu (OV L 75, 29. lpp.), kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīvu 2004/49/EK (OV L 164, 44. lpp.; turpmāk tekstā – “Direktīva 2001/14”), un
 - 10. panta 7. punktu Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīvā 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 237, 25. lpp., un labojums – OV L 271, 70. lpp.), kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīvu 2004/51/EK (OV L 164, 164. lpp., un labojums – OV L 220, 58. lpp.; turpmāk tekstā – “Direktīva 91/440”),

Čehijas Republika nav izpildījusi šajās tiesību normās paredzētos pienākumus.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

Direktīva 91/440

- 2 Direktīvas 91/440 10. panta 7. punktā bija noteikts:

“Neierobežojot Kopienas un dalībvalstu noteikumus, kas attiecas uz konkurences politiku un iestādēm, kuras atbild par šo jomu, regulatīvā iestāde, kas izveidota, ievērojot Direktīvas [2001/14] 30. pantu, vai jebkura cita iestāde, kurai ir tādas pašas pakāpes neatkarība, novēro konkurenci dzelzceļa pakalpojumu tirgos, to skaitā dzelzceļa kravas pārvadājumu tirgū.

Šo iestādi izveido saskaņā ar minētās direktīvas 30. panta 1. punkta noteikumiem. Visi pieteikumu iesniedzēji vai ieinteresētās personas, kam šķiet, ka pret tām ir netaisnīga attieksme, ka tās ir diskriminētas vai citādi aizskartas, šai iestādei var iesniegt sūdzību. Pamatojoties uz sūdzību vai, vajadzības gadījumā, pēc savas iniciatīvas regulatīvā [kontroles] iestāde, cik ātri iespējams, izlemj, kādi pasākumi veicami, lai novērstu nevēlamās tendences šajos tirgos. Lai nodrošinātu vajadzīgo kontroli, ko veic tiesas, un vajadzīgo sadarbību starp dalībvalsts regulatīvajām [kontroles] iestādēm, piemēro minētās direktīvas 30. panta 6. punktu un 31. pantu.”

Direktīva 2001/14

3 Atbilstoši Direktīvas 2001/14 preambulas 11. apsvērumam:

“Maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jādod visiem uzņēmumiem vienlīdzīgas un nediskriminējošas piekļuves iespējas un, ciktāl iespējams, jāmēģina apmierināt visu lietotāju un transporta veidu vajadzības taisnīgi un bez diskriminācijas.”

4 Saskaņā ar šīs direktīvas 4. panta 1. punktu:

“Dalībvalstis izveido maksāšanas sistēmu, ievērojot vadības neatkarību, kas noteikta Direktīvas [91/440] 4. pantā.

Saskaņā ar minēto vadības neatkarības nosacījumu dalībvalstis paredz arī konkrētus maksāšanas noteikumus vai deleģē šādas pilnvaras infrastruktūras pārvaldītājam. Maksu par infrastruktūras lietošanu nosaka un iekasē infrastruktūras pārvaldītājs.”

5 Saskaņā ar minētās direktīvas 6. panta 2. un 3. punkta noteikumiem:

“2. Infrastruktūras pārvaldītājus, pienācīgi ievērojot drošību un vajadzību uzturēt un uzlabot infrastruktūras pakalpojumu kvalitāti, stimulē samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un piekļuves maksas lielumu.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka 2. punkta nosacījumu īsteno vai nu ar tādām līgumsaistībām starp kompetento iestādi un infrastruktūras pārvaldītāju, kas aptver vismaz trīs gadu ilgu laikposmu un paredz valsts finansējumu, vai ar attiecīgu reglamentējošu pasākumu ieviešanu, kas paredz arī atbilstīgās pilnvaras.”

6 Šīs pašas direktīvas 7. panta 3. punktā bija paredzēts:

“Neierobežojot 4. vai 5. punktu, vai 8. pantu, maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkopes iekārtām nosaka tādu, kādas ir tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus.”

7 Direktīvas 2001/14 11. pants bija formulēts šādi:

“1. Ar infrastruktūras maksāšanas shēmām, izmantojot darbības uzlabošanas shēmu, dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumus un infrastruktūras pārvaldītāju mudina līdz minimumam samazināt traucējumus un veikt uzlabojumus dzelzceļu tīkla darbībā. Tas var ietvert sankcijas par rīcību, kas traucē tīkla darbībai, kompensācijas uzņēmumiem, kas cieš no traucējumiem, un prēmijas, ar kurām atalgo darbību, kas ir labāka par plānoto.

2. Darbības uzlabošanas shēmas pamatprincipus piemēro visā tīklā.”

8 Šīs direktīvas 30. pantā bija noteikts:

“1. Neierobežojot 21. panta 6. punktu, dalībvalstis izveido regulatīvo [kontroles] iestādi. Šī iestāde, kas var būt par transporta jautājumiem atbildīgā ministrija vai jebkura cita iestāde, savā uzbūvē, finansējuma saņemšanā, juridiskajā formā un lēmumu pieņemšanā nav atkarīga ne no viena infrastruktūras pārvaldītāja, par maksas iekasēšanu atbildīgās iestādes, par jaudas iedalīšanu atbildīgās iestādes vai pretendenta. [..]

2. Pretendentam ir tiesības iesniegt apelāciju regulatīvajā [kontroles] iestādē, ja tas uzskata, ka notikusi netaisnība, diskriminācija vai pretendents ir cietis jebkādā citā veidā, un jo īpaši var pārsūdzēt lēmumus, ko pieņēmis infrastruktūras pārvaldītājs vai, attiecīgā gadījumā, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums par:

- a) tikla pārskatu;
- b) tajā ietvertajiem kritērijiem;
- c) jaudas iedalīšanu un tās iznākumu;
- d) maksas iekasēšanas shēmu;
- e) tādu infrastruktūras maksas apjomu vai struktūru, ko pretendentam prasa vai var prasīt samaksāt;
- f) pasākumiem piekļuvei saskaņā ar [Direktīvas 91/440] 10. pantu.

3. Regulatīvā [kontroles] iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilst II nodaļas prasībām un nav diskriminējoša. Pretendentu un infrastruktūras pārvaldītāja pārrunas par infrastruktūras maksas apjomu ir pieļaujamas vienīgi tad, ja tās notiek regulatīvās [kontroles] iestādes uzraudzībā. Regulatīvā [kontroles] iestāde iejaucas, ja pārrunās varētu tikt pārkāptas šīs direktīvas prasības.

4. Regulatīvajai [kontroles] iestādei ir tiesības prasīt attiecīgu informāciju no infrastruktūras pārvaldītāja, pretendentiem un jebkuras iesaistītās trešās puses attiecīgajā dalībvalstī, un šī informācija ir jāsniedz bez liekas kavēšanās.

5. Regulatīvajai [kontroles] iestādei ne vēlāk kā divu mēnešu laikā pēc visas tās informācijas saņemšanas, kas attiecas uz jebkuru sūdzību, ir jāpieņem lēmums un jārikojas, lai stāvokli uzlabotu.

Neskarot 6. punktu, regulatīvās [kontroles] iestādes lēmums ir saistošs visām pusēm, uz ko lēmums attiecas.

Ja tiek iesniegta apelācija par atteikumu piešķirt infrastruktūras jaudu vai par jaudas piedāvājuma noteikumiem, tad regulatīvā [kontroles] iestāde vai nu apstiprina, ka infrastruktūras pārvaldītāja lēmums nav jāgroza, vai pieprasa minētā lēmuma grozīšanu saskaņā ar regulatīvās [kontroles] iestādes norādījumiem.

6. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka regulatīvās [kontroles] iestādes pieņemtie lēmumi ir pakļauti tiesu iestāžu uzraudzībai.”

Čehijas Republikas tiesības

Dzelzceļa likums

- 9 1994. gada 14. decembra Dzelzceļa likuma Nr. 266/1994 (*zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách*), redakcijā, kas ir piemērojama šajā lietā (turpmāk tekstā – “Dzelzceļa likums”), 34.c pants ir formulēts šādi:

“Valsts un reģionālā dzelzceļu tikla pārskats

(1) Jaudas iedalīšanas iestāde pēc apspriešanās ar ceļu pārvaldītāju ne vēlāk kā 12 mēnešus pirms kustības grafika stāšanās spēkā izstrādā dzelzceļu tikla pārskatu un to publicē *Transporta un Cenu Biļetenā*.

(2) Dzelzceļu tīkla pārskatā ir jānorāda:

[..]

- f) piešķirtās, bet neizmantotās vai daļēji izmantotās infrastruktūras jaudas atsaukšanas nosacījumi, ieskaitot informāciju par maksas iekasēšanu par piešķirto, bet neizmantoto pārvadājumu jaudu;
- g) informācija par maksas iekasēšanu par infrastruktūras jaudas iedalīšanu un par infrastruktūras izmantošanas maksas noteikšanu;

[..].”

10 Šī likuma 34.g pantā ir noteikts:

“1) Dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanas pieprasītājs var lūgt Dzelzceļa biroju 15 dienu laikā no dzelzceļu tīkla pārskata publicēšanas veikt pārbaudi, ieskaitot attiecībā uz tajā ietvertajiem kritērijiem.

2) Dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanas pieprasītājam, kura lūgumu iedalīšanas iestāde nav apmierinājusi, ir tiesības saskaņā ar 34.e pantā paredzēto procedūru lūgt Dzelzceļa biroju 15 dienu laikā no 34.e panta 4. punktā paredzētā pārskata paziņošanas pārbaudīt dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanas procesu, ieskaitot tā sekas un tā cenu noteikšanas metodi.

3) Ja Dzelzceļa birojs konstatē, ka, izstrādājot tīkla pārskatu, kā arī tajā ietvertos kritērijus, vai dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanas procesā, ieskaitot tā rezultātus un cenu noteikšanas metodi, ir īstenota nepareiza procedūra, tas lemj par minētā pārskata, ieskaitot tajā noteikto kritēriju, grozīšanu vai arī lemj par šo jaudu iedalīšanu un it īpaši par cenu noteikšanas metodi.”

11 Saskaņā ar minētā likuma 56. panta c) punktu Transporta ministrija ir “pārsūdzības iestāde administratīvajās procedūrās par šajā likumā reglamentētajiem jautājumiem, kas uzsāktas par Dzelzceļa biroja, dzelzceļa inspekcijas un pašvaldību lēmumiem”.

Likums par cenām

12 Saskaņā ar 10. panta 2. punktu 1990. gada 27. novembra Likumā Nr. 526/1990 par cenām (*zákon č. 526/1990 Sb., o cenách*), redakcijā, kas ir piemērojama šajā lietā (turpmāk tekstā – “Likums par cenām”):

“1. punktā paredzētos noteikumus par cenu regulējumu Finanšu ministrija publicē *Oficiālajā Cenu Biļetenā* [..]. Tie tiek publicēti *Oficiālajā Vēstnesī* saskaņā ar īpašiem juridiskiem noteikumiem. [..] Lēmums par cenām ir piemērojams no dienas, kad tas publicēts attiecīgajā oficiālajā biļetenā, un tas stājas spēkā tajā noteiktajā dienā, bet ne agrāk kā tā publicēšanas dienā.”

13 Saskaņā ar Likuma par cenām 10. panta 2. punktu Finanšu ministrija publicē lēmumu (“Výměr”), kurā ir noteikts to preču saraksts, kuru cena ir reglamentēta. Finanšu ministrija šo lēmumu katru gadu publicē *Oficiālajā Cenu Biļetenā*. Tajā ir noteikta maksimālā cena par iekšējās – gan valsts, gan reģionālās – dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu dzelzceļa pārvadājumiem.

Likums par Valsts transporta infrastruktūru fondu

- 14 Saskaņā ar 2. pantu 2000. gada 4. aprīļa Likumā Nr. 104/2000 par Valsts transporta infrastruktūru fondu (*zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury*), redakcijā, kas ir piemērojama šajā lietā (turpmāk tekstā – “Likums par Valsts transporta infrastruktūru fondu”):

“Fonds savus ieņēmumus izmanto ceļu un autostrāžu, dzelzceļu un ūdensceļu attīstībai, būvniecībai, uzturēšanai un modernizācijai šādā mērā:

[..]

- c) valsts un reģionālo dzelzceļu būvniecības, modernizācijas, remontdarbu un uzturēšanas finansēšanai,

[..]

- f) aizdevumu piešķiršanai sagatavošanas darbiem vai projektiem, pētījumiem vai ekspertīzēm saistībā ar ceļu, autostrāžu un pārvadājumiem nozīmīgu ūdensceļu būvniecību, modernizāciju vai remontdarbiem un valsts un reģionālo dzelzceļu būvniecību,

[..].”

Likums par Konkurences aizsardzības biroja pilnvarām

- 15 Saskaņā ar 2. pantu 1996. gada 11. oktobra Likumā Nr. 273/1996 par Konkurences aizsardzības biroja pilnvarām (*zákon č. 273/1996 Sb., o působnosti Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže*), redakcijā, kas ir piemērojama šajā lietā (turpmāk tekstā – “Likums par Konkurences aizsardzības biroja pilnvarām”), šī iestāde:

“[..]

- a) izstrādā nosacījumus, kas ļauj sekmēt un saglabāt konkurenci,
b) nodrošina uzraudzību publiskā iepirkuma līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas jomā,
c) īsteno citas pilnvaras, kas ir noteiktas speciālajos likumos.”

Likums par konkurences aizsardzību

- 16 Saskaņā ar 1. panta 1. punktu 2001. gada 4. aprīļa Likumā Nr. 143/2001 par konkurences aizsardzību (*zákon č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů*), redakcijā, kas ir piemērojama šajā lietā (turpmāk tekstā – “Likums par konkurences aizsardzību”), [Konkurences aizsardzības birojs]:

“[..] organizē konkurences aizsardzību preču un pakalpojumu tirgū [..] pret jebkādu praksi, kas traucē, ierobežo, izkropļo vai apdraud konkurenci [ar]

- a) nolīgumiem starp konkurentiem,
b) konkurentu dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu vai
c) konkurējošo uzņēmumu koncentrāciju.”

Pirmstiesas procedūra un tiesvedība Tiesā

- 17 2007. gada 10. maijā Komisija Čehijas Republikai nosūtīja aptaujas lapu, lai pārbaudītu, vai šī dalībvalsts savā tiesību sistēmā ir pareizi transponējusi Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvu 2001/12/EK (OV L 75, 1. lpp.), ar ko groza Direktīvu 91/440, Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvu 2001/13/EK (OV L 75, 26. lpp.), ar ko groza Padomes Direktīvu 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu, un Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvu 2001/14 (turpmāk tekstā visas kopā – “pirmā dzelzceļa tiesību aktu pakete”). Čehijas Republikas iestādes uz to atbildēja ar 2007. gada 11. jūlija vēstuli.
- 18 2007. gada 21. novembrī Komisija lūdza sniegt papildu paskaidrojumus, ko Čehijas Republika tai sniedza 2007. gada 21. decembra vēstulē.
- 19 2008. gada 27. jūnijā Komisija, pamatojoties uz Čehijas Republikas sniegto informāciju, brīdināja šo dalībvalsti, ka tai ir jāizpilda Direktīva 91/440 un Direktīva 2001/14, it īpaši to noteikumi par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksu, kā arī noteikumi par kontroles iestādi.
- 20 Čehijas Republika uz minēto Komisijas brīdinājuma vēstuli atbildēja 2008. gada 26. augustā.
- 21 2009. gada 9. oktobrī Komisija Čehijas Republikai nosūtīja argumentētu atzinumu, kurā, pirmkārt, pārmeta pēdējai minētajai, ka tā nav izpildījusi pienākumus, kas tai ir paredzēti saskaņā ar Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punktu, 6. panta 2. punktu, 7. panta 3. punktu, 11. pantu un 30. panta 5. punktu, kā arī Direktīvas 91/440 10. panta 7. punktu, un, otrkārt, šī iestāde aicināja Čehijas Republiku veikt pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai izpildītu minēto argumentēto atzinumu divu mēnešu laikā pēc tā saņemšanas.
- 22 Ar 2009. gada 8. decembra vēstuli Čehijas Republika atbildēja uz minēto argumentēto atzinumu, apstrīdot pienākumu neizpildi, kuru tai ir pārmetusi Komisija.
- 23 Šādos apstākļos Komisija cēla šo prasību.
- 24 Ar Tiesas priekšsēdētāja 2011. gada 11. jūlija rīkojumu Itālijas Republikai un Spānijas Karalistei tika ļauts iestāties lietā Čehijas Republikas prasījumu atbalstam. Ar 2011. gada 22. septembra vēstuli, kas Tiesas kancelejā tika saņemta 2011. gada 30. septembrī, Itālijas Republika atteicās no sava pieteikuma par iestāšanos lietā.

Par prasību

Par pirmo iebildumu, kas attiecas uz Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta pārkāpumu

Lietas dalībnieku argumenti

- 25 Komisija apgalvo, ka, nosakot dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksas maksimālo apmēru, Čehijas Republika ir pārkāpusi Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punktu.
- 26 Šī iestāde norāda, ka no šīs tiesību normas izriet, ka dalībvalstij piešķirtajām tiesībām noteikt dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksas iekasēšanas kārtību ir jāatbilst pārvaldītāju tiesībām noteikt maksu un iekasēt to.

- 27 Maksimālā tarifa, kas ir piemērojams dzelzceļa infrastruktūras izmantošanai, noteikšana ar ikgadēju Finanšu ministrijas lēmumu saskaņā ar Likuma par cenām 10. panta 2. punktu pārsniedzot maksas iekasēšanas kārtību un noteikumus, ko dalībvalstis ir tiesīgas noteikt saskaņā ar Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punktu.
- 28 Čehijas Republika norāda, ka apgalvotā pienākumu neizpilde ir balstīta uz gramatisku un sistēmisku Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta interpretāciju, ko ir sniegusi Komisija, kaut gan, lai noteiktu tajā ietvertu pienākumu apmēru, būtu jāsniedz teleoloģiska šī panta interpretācija.
- 29 Šī dalībvalsts uzskata, ka vajadzība novērst infrastruktūras pārvaldītāja monopola stāvokļa negatīvās sekas ietilpst Direktīvas 2001/14 vispārējā mērķī, kas izskaidro to, kāpēc tajā tieši dalībvalstīm ir piešķirta kompetence ieviest maksas iekasēšanas kārtību vai shēmu.
- 30 Šajā ziņā Čehijas Republika precizē, ka, ciktāl infrastruktūras pārvaldītāja monopola stāvoklis varētu izpausties, nosakot pārmērīgi augstu maksas apmēru, ko būtu spējīgs segt tikai vēsturiskais dzelzceļa pārvaldītājs, maksimālā apmēra noteikšana ļauj sasniegt Direktīvā 2001/14 izvirzīto mērķi.
- 31 Turklāt maksimālās cenas noteikšana nenozīmē, ka infrastruktūras pārvaldītājs nav tiesīgs pats noteikt maksas apmēru.
- 32 Spānijas Karaliste būtībā norāda, ka maksimālā apmēra noteikšana neliedz infrastruktūras pārvaldītājam konkrēti noteikt maksu.
- Tiesas vērtējums
- 33 Saskaņā ar Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punktu dalībvalstis izveido maksas iekasēšanas sistēmu. Tās var arī paredzēt specifiskus maksas iekasēšanas noteikumus, allaž ievērojot infrastruktūras pārvaldītāja vadības neatkarību. Saskaņā ar šo tiesību normu pēdējais minētais, pirmkārt, nosaka infrastruktūras izmantošanas maksu un, otrkārt, iekasē to.
- 34 Tādējādi šajā tiesību normā ir paredzēta kompetenču sadale starp dalībvalstīm un infrastruktūras pārvaldītāju saistībā ar maksas iekasēšanas shēmām. Dalībvalstīm ir jānosaka maksas iekasēšanas kārtība, bet maksas noteikšana un iekasēšana ir infrastruktūras pārvaldītāja ziņā.
- 35 Lai garantētu infrastruktūras pārvaldītāja pārvaldības neatkarības mērķi, tam maksas iekasēšanā, ko ir noteikušas dalībvalstis, ir jābūt zināmai rīcības brīvībai, lai maksas apmēru noteiktu tādā veidā, kas tam ļautu to izmantot kā pārvaldības instrumentu (2013. gada 28. februāra spriedums lietā C-483/10 Komisija/Spānija, 49. punkts).
- 36 Maksimālā tarifa, kas ir piemērojams dzelzceļa infrastruktūras izmantošanai, noteikšana ar ikgadēju Finanšu ministrijas lēmumu saskaņā ar Likuma par cenām 10. panta 2. punktu ierobežo infrastruktūras pārvaldītāja rīcības brīvību tādā mērā, kas nav saderīgs ar Direktīvas 2001/14 mērķiem.
- 37 Īpaši ir jānorāda, ka saskaņā ar to, kas ir paredzēts šīs direktīvas 8. panta 2. punktā, infrastruktūras pārvaldītājam ir jābūt spējīgam noteikt vai turpināt noteikt augstāku maksu, pamatojoties uz atsevišķu ieguldījumu projektu ilgtermiņa izmaksām.
- 38 Tādējādi ir jāsecina, ka Čehijas Republikas tiesību akti šajā ziņā neatbilst Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punktam.
- 39 Šo secinājumu nevar atspēkot ar Čehijas Republikas argumentu par vajadzību novērst, ka infrastruktūras pārvaldītāja monopola stāvoklis izpaužas, nosakot pārmērīga apmēra maksu. Saskaņā ar Direktīvas 91/440 10. panta 7. punktu regulatīvā iestāde, kas ir izveidota saskaņā ar

Direktīvas 2001/14 30. pantu, vai jebkura cita iestāde, kurai ir tādas pašas pakāpes neatkarība, kontrolē brīvu konkurenci dzelzceļa pakalpojumu tirgos. Čehijas Republikā šis uzdevums ir uzticēts Konkurences aizsardzības birojam.

- 40 No iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka, nosakot maksimālo dzelzceļa infrastruktūras piekļuves maksas apmēru, Čehijas Republika nav izpildījusi pienākumus, kas tai ir paredzēti saskaņā ar Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punktu.

Par otro iebildumu, kas attiecas uz tādu pasākumu neveikšanu, kuri mudinātu pārvaldītāju samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un piekļuves maksas lielumu

Lietas dalībnieku argumenti

- 41 Komisija apgalvo, ka, neveicot pasākumus, kas ir paredzēti, lai mudinātu pārvaldītāju samazināt dzelzceļa infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un maksu par piekļuvi minētajai infrastruktūrai, Čehijas Republika ir pārkāpusi Direktīvas 2001/14 6. panta 2. punktu.
- 42 Šī iestāde uzskata, ka šajā tiesību normā noteiktais stimulējošu pasākumu režīms paredz tiešu saikni starp finanšu līdzekļu piešķiršanu un infrastruktūras pārvaldītāja rīcību, šim pēdējam minētajam samazinot infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas vai piekļuves maksas lielumu.
- 43 Šajā ziņā Komisija norāda, ka finanšu līdzekļi, ko Valsts transporta infrastruktūru fonds ir piešķīris atbilstoši Likumam par Valsts transporta infrastruktūru fondu, tiek izmantoti, lai uzlabotu dzelzceļa infrastruktūras stāvokli, bet nekādā ziņā nav stimulējoši pasākumi, kuru mērķis ir mudināt pārvaldītāju samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas vai maksas lielumu.
- 44 Čehijas Republika norāda, ka loma, kas dalībvalstīm ir noteikta Direktīvas 2001/14 6. panta 2. punktā, proti, ar stimulējošiem pasākumiem mudināt infrastruktūras pārvaldītāju samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas, kā arī piekļuves maksas lielumu, nav bez nosacījumiem.
- 45 Tiklīdz būs sasniegts apmierinošs dzelzceļa infrastruktūras kvalitātes un drošības limenis visā tīklā vai vismaz lielākajā tā daļā, dalībvalstīm būs jāievēro un jāsasniedz šajā tiesību normā paredzētais mērķis.
- 46 Ņemot vērā pašreizējo Čehijas Republikas dzelzceļa infrastruktūras stāvokli, Direktīvas 2001/14 6. panta 2. punktā paredzētā pienākuma izpilde nebūtu pilnībā iespējama, neapdraudot attiecīgo infrastruktūras pakalpojumu drošību vai kvalitāti.
- 47 Čehijas Republika katrā ziņā apgalvo, ka Direktīvas 2001/14 6. panta 2. punktā paredzētie stimulējošie pasākumi pašreiz tiek īstenoti ar Valsts transporta infrastruktūru fonda palīdzību. Tas ar valsts piešķirto subsīdiju palīdzību segtu lielāko daļu dzelzceļa uzturēšanas izmaksu, līdz ar to bez šīm subsīdijām infrastruktūras izmantošanas maksa būtu daudzkārt lielāka.
- 48 Spānijas Karaliste apgalvo, ka nav saprātīgi samazināt piekļuves maksas lielumu, iepriekš nemodernizējot dzelzceļa tīklu un tādējādi nesamazinot uzturēšanas izmaksas.
- 49 Šī dalībvalsts turklāt norāda, ka pasākumi izmaksu samazināšanai ir jāievieš, ievērojot Direktīvas 2001/14 6. panta 1. punkta otrajā daļā paredzēto mērķi, saskaņā ar kuru infrastruktūras pārvaldītāja kontiem ir jābūt līdzsvarā bez valsts finanšu atbalsta.

Tiesas vērtējums

- 50 No Direktīvas 2001/14 6. panta 2. punkta izriet, ka infrastruktūras pārvaldītāju, pienācīgi ievērojot drošību, kā arī uzturot un uzlabojot infrastruktūras pakalpojumu kvalitāti, ar stimulējošiem pasākumiem mudina samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un piekļuves maksas lielumu par tās izmantošanu.
- 51 Minētās direktīvas 6. panta 3. punktā ir paredzēts, ka no šī panta 2. punkta izrietošais pienākums ir jāizpilda vai nu daudzgadu līguma ietvaros, kas ir noslēgts starp infrastruktūras pārvaldītāju un kompetento iestādi un paredz valsts finansējumu, vai arī ar attiecīgu reglamentējošu pasākumu ieviešanu, kas paredz arī atbilstīgās pilnvaras.
- 52 Šajā gadījumā, runājot par Čehijas Republikas argumentu par dzelzceļa infrastruktūras pasliktināšanos, pietiek konstatēt, ka, kaut arī atbilstoši Direktīvas 2001/14 6. panta 2. punktam dalībvalstīm ir jāņem vērā šis infrastruktūras stāvoklis, piemērojot šīs direktīvas 6. panta 2. un 3. punktu, tām ir arī pienākums vai nu nodrošināt, ka tiek noslēgti daudzgadu finansēšanas līgumi, kas ietver stimulējošus pasākumus, vai arī izstrādāt tiesisko regulējumu šajā ziņā.
- 53 Kā ģenerālvokāts to ir norādījis secinājumā 54. punktā, infrastruktūras sliktais stāvoklis neizslēdz tādu pasākumu veikšanu, kuru mērķis ir nodrošināt, ka ar infrastruktūras pārvaldību saistītās izmaksas, pirmkārt, atbilst efektīvi pārvaldītas infrastruktūras izmaksām un, otrkārt, neietver pārmērīgas izmaksas, kas rodas infrastruktūras pārvaldītāja neapdomības dēļ.
- 54 Šajā ziņā tomēr ir jāprecizē, ka veicamo stimulējošo pasākumu izvēlei un it īpaši konkrētiem mērķiem, ko dalībvalstis cenšas ar tiem sasniegt, ir jābūt saderīgiem ar prasībām drošības jomā un ar dzelzceļa infrastruktūras pakalpojuma kvalitātes līmeni atbilstoši tam, kas ir paredzēts Direktīvas 2001/14 6. panta 2. punktā.
- 55 Turklāt ir jākonstatē, ka infrastruktūras pārvaldītāja saņemtajam valsts finansējumam, uz ko atsaucas Čehijas Republika, kaut arī tas var samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un piekļuves maksas lielumu, pašam par sevi nav stimulējošas ietekmes attiecībā uz minēto pārvaldītāju, ciktāl šis finansējums neizraisa nekādu tā iesaistīšanos.
- 56 Šajos apstākļos ir jākonstatē, ka, neveicot pasākumus, lai mudinātu pārvaldītāju samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un maksu par piekļuvi minētajai infrastruktūrai, Čehijas Republika nav izpildījusi pienākumus, kas tai ir noteikti Direktīvas 2001/14 6. panta 2. punktā.

Par trešo iebildumu, kas attiecas uz jēdziena “tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus,” Direktīvas 2001/14 7. panta 3. punkta nozīmē pārkāpumu

Lietas dalībnieku argumenti

- 57 Komisija apgalvo, ka Čehijas Republikā maksa par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkalpes iekārtām nav vienāda ar tiešajām izmaksām, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, tādējādi pārkāpjot to, kas ir paredzēts Direktīvas 2001/14 7. panta 3. punktā.
- 58 Šī iestāde uzskata, ka jēdziens “tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus,” šīs tiesību normas nozīmē ir saistīts ar jēdzienu “robežizmaksas”. Pēdējais minētais jēdziens, kā uzskata Komisija, atbilst tikai izmaksām, kas radušās no faktiskas vilcienu kustības, nevis fiksētām izmaksām, ņemot vērā, ka pēdējās minētās nemainās atkarībā no vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanas.

- 59 Savukārt Čehijas Republika apgalvo, ka, tā kā ne Direktīvā 2001/14, ne kādā citā Savienības tiesību normā nav precizētas izmaksas, kas ietilpst vai neietilpst jēdzienā “tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus,” lai tās noteiktu, ir jāpārbauda, vai pastāv tieša cēloņsakarība starp attiecīgajām izmaksām un vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanu, proti, ir jānoskaidro, vai šīs izmaksas faktiski ir radušās saistībā ar šādu pakalpojumu sniegšanu. Līdz ar to šajā jēdzienā ietilpstot visas izmaksas, kas tieši ir saistītas ar darbību vai ar priekšmetu, kuru neīstenošana vai neesamība kavētu vilcienu satiksmi.
- 60 Šī dalībvalsts precizē, ka Čehijas Republikā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja īstenotā maksas lieluma noteikšanas procedūra, kas izriet no Dzelzceļa likuma 34.c panta, kurš aplūkots kopā ar dzelzceļu tīkla pārskatu Nr. 57822/10-OŘ par kustības grafikiem 2010./2011. gadam (turpmāk tekstā – “tīkla pārskats 2010./2011. gadam”), ko minētais pārvaldītājs ir pieņēmis atbilstoši šai tiesību normai, ir garantija tam, ka šajā apmērā ir ņemtas vērā tikai izmaksas, kas ir tieši saistītas ar dzelzceļa pakalpojumu sniegšanu. Lai noteiktu, vai konkrētas izmaksas vai izmaksu kategorija ir tieši saistītas ar dzelzceļa pakalpojumu sniegšanu, ir jāpārbauda, vai šīs izmaksas vai šo izmaksu kategorija ir radušās, sniedzot konkrētu dzelzceļa pārvaldījuma pakalpojumu.
- 61 Pamatojoties uz Eiropas Dzelzceļa uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju kopienas atzinumu (*CER*), kas izdots 2011. gada maijā un kas attiecas uz pirmās dzelzceļa tiesību aktu paketes pārstrādāšanu, Čehijas Republika īpaši apgalvo, ka izmaksām, kas ir saistītas ar kustības grafika plānošanu, sliežu ceļu iedalīšanu, satiksmes pārvaldību, dispečera pakalpojumiem un signalizēšanu vilciena kustības laikā, ir jāietilpst to izmaksu kategorijā, kuras ir tieši saistītas ar dzelzceļa pakalpojumu sniegšanu.

Tiesas vērtējums

- 62 Saskaņā ar Direktīvas 2001/14 7. panta 3. punktu maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkalpes iekārtām nosaka tādu, kādas ir tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, neierobežojot šī paša minētās direktīvas 7. panta 4. vai 5. punkta vai 8. panta noteikumus.
- 63 Komisija uzskata, ka “tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus”, Direktīvas 2001/14 7. panta 3. punkta nozīmē ir jāsaprot kā robežizmaksas, kuras ir saistītas ar faktisku dzelzceļa pakalpojumu sniegšanu. Komisija tiesas sēdē precizēja, ka tās galvenokārt atbilda izmaksām, kuras ir saistītas ar sliežu izmantošanu, kas izriet no vilcienu kustības. Čehijas Republika savukārt uzskata, ka izmaksas, ko var ņemt vērā, lai aprēķinātu maksas apmēru, ir tās, attiecībā uz kurām var pierādīt tiešu cēloņsakarību ar dzelzceļa pakalpojumu sniegšanu, proti, izmaksas, kas ir vajadzīgas minētā pakalpojuma sniegšanai.
- 64 Šajā ziņā ir jākonstatē, ka Direktīvā 2001/14 nav nevienas definīcijas jēdzienam “tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus”, un ka nevienā Savienības tiesību normā nav noteiktas izmaksas, kas ietilpst, vai izmaksas, kas neietilpst šajā jēdzienā.
- 65 Turklāt, runājot par ekonomikas zinātnes jēdzienu, kura piemērošana, kā ģenerālvokāts to ir norādījis secinājumā 75. punktā, rada būtiskas praktiskas grūtības, ir jāuzskata, ka saskaņā ar pašreizējām Savienības tiesībām dalībvalstīm ir zināma rīcības brīvība, lai transponētu un piemērotu minēto jēdzienu valsts tiesībās.
- 66 No tā izriet, ka šajā gadījumā ir jāpārbauda, vai Čehijas Republikas tiesiskais regulējums ļauj maksas par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkalpes iekārtām aprēķināt ietvert elementus, kas nav acīmredzami tieši saistīti ar vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanu.

- 67 Komisija uzskata, ka no 2005. gada 8. decembra Lēmuma Nr. 501/2005, ar kuru nosaka izmaksas, ko sedz ceļu pārvaldītājs un kas ir saistītas ar dzelzceļu uzturēšanu un darbību, modernizāciju, kā arī attīstību (*vyhláška č. 501/2005 Sb., o vymezení nákladů provozovatele dráhy spojených s provozováním a zajišťováním provozuschopnosti, modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty*, turpmāk tekstā – “Lēmums Nr. 501/2005”) izriet, ka vispārējās izmaksas ir ietvertas maksas aprēķinā. Turklāt tā apgalvo, ka maksas lielums Čehijas Republikā ir noteikts, pamatojoties uz izmaksu sadalīšanai izmantoto “kapacitātes modeli”. Komisija uzskata, ka dalībvalstis nevar šādā veidā aprēķināt tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, jo tās atšķiras atkarībā no faktiskās pakalpojumu sniegšanas.
- 68 Savukārt Čehijas Republika apgalvo, ka Lēmums Nr. 501/2005 attiecas tikai uz to izmaksu noteikšanu, ko dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs ir sedzis līdz 2008. gada 1. jūlijam, un ka šis teksts nekādā ziņā nav pamats tādas maksas noteikšanai, kas ir saistīta ar minētās infrastruktūras izmantošanu. Tādējādi, neapstrīdot to, ka vispārējās izmaksas atbilstoši minētajam lēmumam bija ietvertas to izmaksu aprēķinā, ko sedza infrastruktūras pārvaldītājs, Čehijas Republika tomēr norāda, ka tās nav ņemtas vērā Direktīvas 2001/14 7. panta 3. punktā paredzētās maksas aprēķinā. Šī dalībvalsts turklāt apgalvo, ka kapacitātes modelis netiek izmantots, lai tieši noteiktu maksas apmēru, bet ka tas ir tikai viens no maksimālās cenas par to, ka konkrēts vilciens izmanto atsevišķu dzelzceļa infrastruktūras posmu, aprēķināšanas parametriem.
- 69 Čehijas Republika uzskata, ka maksas apmēra noteikšanas procedūra izriet no Dzelzceļa likuma 34.c panta, kas aplūkots kopā ar tikla pārskatu 2010./2011. gadam, kurā šis apmērs ir pielāgots atkarībā no vilciena tipa, tā masas un nobrauktā attāluma. Transporta pakalpojumu izmantošanas cenas aprēķināšanas metodē ir ņemti vērā arī īpaši noteikumi, kā arī kontroles iestādes noteiktā maksas iekasēšanas kārtība, izmaksas, kuras ir saistītas ar pakalpojuma sniegšanu un izteiktas vilcienkilometros, izmaksas, kas tieši saistītas ar dienesta darbību un kas faktiski radušās, sniedzot dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, un ir izteiktas bruto tonnkilometros, kā arī papildizmaksas, kas ir tieši saistītas ar transporta pakalpojumu izmantošanu.
- 70 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru procedūras sakarā ar valsts pienākumu neizpildi ietvaros saskaņā ar LESD 258. pantu Komisijai ir pienākums pierādīt, ka pastāv apgalvotā pienākumu neizpilde. Komisijai ir jāsniedz Tiesai vajadzīgie pierādījumi, lai tā varētu pārbaudīt, vai pastāv šī pienākumu neizpilde, un tā nevar pamatoties uz pieņēmumiem (skat. it īpaši 2013. gada 28. februāra spriedumus lietā C-555/10 Komisija/Austrija, 62. punkts, kā arī lietā C-556/10 Komisija/Vācija, 66. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 71 Šajā gadījumā Čehijas Republika apstrīd to, ka Lēmums Nr. 501/2005 un izmaksu sadalīšanas kapacitātes modelis ir izmantojami par pamatu infrastruktūras izmantošanas maksas noteikšanai, un Komisija nav pierādījusi, ka tās apgalvojums šajā ziņā būtu pamatots.
- 72 Turklāt ir jāuzskata, ka Čehijas Republikas tiesiskajā regulējumā un konkrētāk tikla pārskatā 2010./2011. gadam ir ietverti elementi, kas infrastruktūras pārvaldītājam ļauj noteikt un kontroles iestādei pārbaudīt maksas apmēru saskaņā ar Direktīvas 2001/14 7. panta 3. punktā paredzēto prasību. Runājot par konkrētu minēto elementu piemērošanu, ir jākonstatē, ka Komisija nav sniegusi konkrētus piemērus, kas norādītu, ka Čehijas Republikā piekļuves maksa būtu noteikta, neievērojot minēto prasību. Saskaņā ar šī sprieduma 70. punktā minēto judikatūru tā nevar pamatoties uz jebkādam prezumpcijām šajā ziņā.
- 73 No iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka trešais iebildums, ko Komisija ir izvirzījusi savas prasības pamatošanai, ir jāatzīst par nepamatotu.

Par ceturto iebildumu, kas attiecas uz darbības uzlabošanas sistēmas neesamību

Lietas dalībnieku argumenti

- 74 Komisija apgalvo, ka, neieviešot nekādu darbības uzlabošanas sistēmu, kas varētu mudināt dzelzceļa uzņēmumus un infrastruktūras pārvaldītāju līdz minimumam samazināt trūkumus un uzlabot dzelzceļu tīkla darbību, Čehijas Republika nav izpildījusi pienākumus, kas tai ir paredzēti Direktīvas 2001/14 11. panta 1. un 2. punktā.
- 75 Čehijas Republika vispirms apgalvo, ka, ņemot vērā Savienībā sasniegto saskaņošanas pakāpi, Komisija nav pierādījusi darbības uzlabošanas sistēmas, kas ieviesta ar tīkla pārskatu 2010./2011. gadam, kurš ir balstīts uz Dzelzceļa likuma 34.c pantu, nepietiekamo raksturu.
- 76 Pēc tam šī dalībvalsts piebilst, ka Dzelzceļa likuma 51. panta 1.–4. punktā un 6.–8. punktā ir paredzēts noteikt naudas sodus gadījumā, ja nav ievēroti pienākumi, kuru mērķis ir garantēt tīkla ekspluatāciju, vai ja nav veikti pasākumi, lai novērstu savu bezdarbību.
- 77 Visbeidzot, savā atbildes rakstā uz repliku Čehijas Republika norāda, ka Dzelzceļa likuma 34.c panta 2. punkta k) apakšpunktā, kas grozīts ar 2011. gada 3. maija Likumu Nr. 134/2011 (*zákon č. 134/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb.*) tagad ir paredzēts, ka tīkla pārskatā ir jābūt ietvertām “par iedalīšanu atbildīgās iestādes un pārvaldītāja finanšu stimulēšanas pasākumu sistēmas, kas paredzēta, lai līdz minimumam samazinātu infrastruktūras trūkumus un palielinātu tās caurlaidību nolūkā apspriest dzelzceļa pakalpojumu ekspluatācijas līgumu, robežām; sistēmā var būt ietverti naudas sodi un kompensācijas”.
- 78 Spānijas Karaliste norāda, ka ir jāanalizē katrs konkrētais pasākums un jāpārbauda, vai dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksas iekasēšanas shēmā kopumā šie pasākumi ir efektīvi, lai līdz minimumam samazinātu traucējumus un uzlabotu dzelzceļu tīkla darbību, kas ir Direktīvas 2001/14 mērķis.

Tiesas vērtējums

- 79 Saskaņā ar Direktīvas 2001/14 11. panta 1. punktu ar infrastruktūras izmantošanas maksas iekasēšanas sistēmām dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumus un infrastruktūras pārvaldītāju mudina līdz minimumam samazināt traucējumus un veikt uzlabojumus dzelzceļu tīkla darbībā, izveidojot darbības uzlabošanas sistēmu. Saskaņā ar šo pašu tiesību normu šī sistēma var ietvert sankcijas, kompensācijas un prēmijas.
- 80 No tā izriet, pirmkārt, ka dalībvalstīm infrastruktūras maksas iekasēšanas shēmās ir jāietver darbības uzlabošanas sistēma, lai mudinātu gan dzelzceļa uzņēmumus, gan infrastruktūras pārvaldītāju uzlabot tīkla darbību. Otrkārt, runājot par stimulējošo pasākumu, ko varētu veikt dalībvalstis, veidu, pēdējās minētās saglabā iespēju brīvi izvēlēties konkrētus pasākumus, kuri ietilpst minētajā sistēmā, ciktāl tie veido saskaņotu un pārskatāmu noteikumu kopumu, ko varētu kvalificēt kā “darbības uzlabošanas sistēmu” (iepriekš minētais spriedums lietā Komisija/Spānija, 64. punkts).
- 81 Šajā gadījumā Čehijas Republikas minētos tiesību aktu un līgumu noteikumus nevar uzskatīt par tādiem, kas veidotu šādu kopumu.
- 82 Vispirms, runājot par Dzelzceļa likuma 34.c pantu, ir jākonstatē, ka tajā nav neviena noteikuma, kas paredzētu darbības uzlabošanas sistēmas iekļaušanu tīkla pārskatā. Attiecībā uz tīkla pārskatu 2010./2011. gadam ir jānorāda, ka saskaņā ar tā 6.4. punktu infrastruktūras pārvaldītājs pievienojas iespējamam pārvaldītāja lūgumam par finanšu kompensācijas režīma ieviešanu abpusēju līgumsodu formā, kura principi ir jānosaka līgumā. No tā izriet, ka pat, ja pieņem, ka šāds režīms, kura

piemērošana ir atstāta līgumslēdzēju pušu ziņā, bija piemērojams argumentētajā atzinumā noteiktā termiņa beigās, tam piemīt tikai fakultatīvs raksturs un tādējādi to nevar uzskatīt par tādu, kas veido pilnīgu un atbilstošu Direktīvas 2001/14 11. panta īstenošanu.

- 83 Pēc tam, runājot par Dzelzceļa likuma 51. panta 1.–4. un 6.–8. punktu, ko Čehijas Republika ir minējusi savā atbildes rakstā uz repliku, ir jānorāda, ka šo pantu, ciktāl tajā ir tikai paredzēts noteikt naudas sodus gadījumā, ja nav izpildīti pienākumi, kuru mērķis ir garantēt tikla ekspluatāciju, vai arī tad, ja nav veikti pasākumi, lai novērstu savu bezdarbību, nevar uzskatīt par tādu, ar kuru ir izveidota darbības uzlabošanas sistēma infrastruktūras maksas iekasēšanas shēmā Direktīvas 2001/14 11. panta nozīmē.
- 84 Visbeidzot, Likuma par Valsts transporta infrastruktūru fondu 2. pantu, ciktāl tajā ir paredzēts tikai piešķirt finanšu līdzekļus, lai uzturētu vai uzlabotu dzelzceļa infrastruktūras stāvakli, nevar uzskatīt par tādu, ar kuru ir izveidota sistēma, kas varētu mudināt dzelzceļa uzņēmumus un infrastruktūras pārvaldītāju uzlabot tikla darbību.
- 85 Turklāt ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru pienākuma neizpildes esamība ir jāvērtē atkarībā no situācijas dalībvalstī, kāda tā ir argumentētajā atzinumā noteiktā termiņa beigās, un ka pēc tam sekojošās izmaiņas Tiesa nevar ņemt vērā (skat. it īpaši 2012. gada 8. novembra spriedumu lietā C-528/10 Komisija/Griekija, 26. punkts, un šajā ziņā 2013. gada 28. februāra spriedumu lietā C-473/10 Komisija/Ungārija, 96. punkts).
- 86 Tādējādi, tā kā 2011. gada 3. maija Likums Nr. 134/2011 tika pieņemts pēc tam, kad bija beidzies termiņš, ko Komisija bija noteikusi savā 2009. gada 9. oktobra argumentētajā atzinumā, šo likumu, ar kuru ir izdarīti grozījumi, nevar ņemt vērā, Tiesai pārbaudot šīs prasības sakarā ar pienākumu neizpildi pamatotību.
- 87 Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, ir jākonstatē, ka argumentētajā atzinumā paredzētā termiņa beigās Čehijas Republika nebija ieviesusi darbības uzlabošanas sistēmu, kas varētu mudināt dzelzceļa uzņēmumus un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju līdz minimumam samazināt nepilnības un uzlabot dzelzceļa tikla darbību atbilstoši Direktīvas 2001/14 11. panta prasībām.
- 88 Tādējādi ceturtais Komisijas prasības pamatojumā izvirzītais iebildums ir jāatzīst par pamatotu.

Par piekto iebildumu par to, ka pastāv iepriekšēja administratīva sūdzība par kontroles iestādes lēmumiem, un tās kompetences rīkoties pēc savas iniciatīvas neesamību

Lietas dalībnieku argumenti

- 89 Komisija apgalvo, ka Direktīvas 2001/14 30. panta 5. punkta mērķis ir ļaut kontroles iestādei lemt pilnīgi neatkarīgi, ātri un efektīvi veikt pasākumus, kas ir piemēroti, lai novērstu tirgus nepilnības. Komisija piebilst, ka ar šī paša panta 6. punktu netiek ieviesta iespēja veikt kontroles iestādes lēmumu administratīvu pārbaudi, bet ir paredzēta tikai iespēja veikt pārbaudi tiesā.
- 90 No Dzelzceļa likuma 56. panta c) punkta izrietot, ka Dzelzceļa biroja, kas ir kontroles iestāde Čehijas Republikā, lēmumi var tikt apstrīdēti, iesniedzot administratīvu sūdzību Transporta ministrijā, kas ir pretrunā Direktīvas 2001/14 30. panta 5. punktam.
- 91 Komisija turklāt norāda, ka Direktīvas 2001/14 30. panta 5. punkts ir interpretējams tādējādi, ka kontroles iestāde lemj un veic pasākumus saistībā ar visām šīs direktīvas 30. pantā paredzētajām jomām, it īpaši tām, kas ir uzskaitītas minētā panta 2. un 3. punktā. No Dzelzceļa likuma 34.g panta noteikumiem skaidri izriet, ka Dzelzceļa birojs ir pilnvarots vienīgi pēc kāda pretendenta pieprasījuma pārbaudīt dzelzceļa tikla pārskatu, tostarp šajā pārskatā ietvertos kritērijus, kā arī dzelzceļa

- infrastruktūras jaudas sadalīšanas procesus. Komisija no tā secina, ka minētais birojs nav pilnvarots pieņemt lēmumus vai veikt koriģējošus pasākumus saistībā ar visām Direktīvas 2001/14 30. panta 2. un 3. punktā minētajām jomām, it īpaši saistībā ar tās maksas par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu apmēru vai struktūru, kas pretendents šīs direktīvas 2. panta b) punkta nozīmē ir jāmaksā vai varētu būt jāmaksā, kā tas ir paredzēts minētās direktīvas 30. panta 2. punkta e) apakšpunktā.
- 92 Visbeidzot Komisija apgalvo, ka Direktīvas 2001/14 30. panta 3. punktā ir prasīts, ka šajā tiesību normā paredzētajās jomās kontroles iestādes rīkojas pēc savas iniciatīvas, bet Dzelzceļa likuma 34.g pantā ir paredzēts, ka Dzelzceļa birojs rīkojas tikai pēc kāda pretendenta pieprasījuma.
- 93 Čehijas Republika apgalvo, pirmkārt, ka Direktīva 2001/14 pieļauj, ka kontroles iestādes lēmumi pirms iespējamās pārbaudes tiesā obligāti ir pakļauti citas neatkarīgas iestādes kontrolei izpildvaras ietvaros.
- 94 No Direktīvas 2001/14 30. panta 6. punkta nevar izsecināt prasības par dalībvalstu administratīvā procesa iekšējo organizāciju, un principā tās var brīvi organizēt savus procesuālos noteikumus.
- 95 Otrkārt, runājot par kontroles iestādes kompetenci, Čehijas Republika norāda, ka tiesvedībā sakarā ar valsts pienākumu neizpildi saskaņā ar LESD 258. pantu Komisijai ir jāpierāda, ka pastāv attiecīgā pienākumu neizpilde. Šīs iestādes paziņotajā argumentētajā atzinumā papildus Direktīvas 2001/14 30. panta 2. punkta e) apakšpunktam nebija paredzēts neviens cits noteikums, kas būtu bijis nepareizi transponēts valsts tiesībās saistībā ar Dzelzceļa biroja pilnvaru apjomu. Līdz ar to Čehijas Republika piedāvā pārbaudīt tikai Direktīvas 2001/14 30. panta 2. punkta e) apakšpunkta transponēšanu kā vienīgo pietiekami precīzi formulēto pamatu saskaņā ar prasību, kas izriet no Tiesas judikatūras.
- 96 Šajā ziņā Čehijas Republika apgalvo, ka Dzelzceļa biroja kompetence saistībā ar Direktīvas 2001/14 30. panta 2. punkta e) apakšpunktu ir pilnībā ietverta 34.g pantā, kas aplūkots kopā ar Dzelzceļa likuma 34.c panta 2. punktu. No iepriekš minētajām tiesību normām izriet, ka Dzelzceļa biroja pilnvarās ietilpst infrastruktūras izmantošanas maksas apmēra vai struktūras pārbaude. Čehijas Republika uzskata, ka, lai arī kontroles iestādei ir pilnvaras, kas ir vajadzīgas, lai veiktu pasākumus Direktīvas 2001/14 30. panta 2. punkta e) apakšpunkta nozīmē, no tā loģiski izriet, ka tai ir arī pilnvaras, kuras ir vajadzīgas, lai valsts kontroles ietvaros pēc savas iniciatīvas ierosinātu pārbaudes procedūru.
- 97 Savā replikas rakstā Komisija norāda, ka no Dzelzceļa likuma 34.g panta skaidri izriet, ka Dzelzceļa biroja kompetence ir ierobežota un tas var kontrolēt tikai dzelzceļa tīkla pārskatu un dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanas procesu. Tā piebilst, ka atbilstoši šai tiesību normai šī kontrole tiek veikta, pamatojoties uz pretendenta sūdzību, kas ir iesniegta 15 dienu laikā no dzelzceļa tīkla pārskata publicēšanas vai no Dzelzceļa likuma 34.e panta 4. punktā paredzētā atzinuma paziņošanas. Šī iestāde uzskata, ka no tā izriet, ka Dzelzceļa biroja kompetence neatbilst kompetencei, kam kontroles iestādei ir jābūt saskaņā ar Direktīvas 2001/14 30. panta 5. punktu.
- 98 Savā atbildes rakstā uz repliku Čehijas Republika apgalvo, ka tie Komisijas iebildumi, kas neattiecas uz kontroles iestādes kompetenci jautājumā par maksas apmēru, ir jāatzīst par nepieņemamiem. Šī dalībvalsts šajā ziņā norāda, ka savā prasības pieteikumā Komisija iebilduma priekšmetu ir ierobežojusi tādā pašā veidā kā argumentētajā atzinumā, līdz ar to tas attiecās tikai uz Dzelzceļa biroja kompetences saistībā ar maksas apmēru apjomu. Savukārt savā replikas rakstā Komisija esot norādījusi piecus jaunus iebildumus par Direktīvas 2001/14 30. panta 5. punkta transponēšanu, kas neesot ietverti ne argumentētajā atzinumā, ne pieteikumā par lietas ierosināšanu, tādējādi pārkāpjot šīs dalībvalsts tiesības uz lietas taisnīgu izskatīšanu.

Tiesas vērtējums

– Par piektā iebilduma pirmo daļu

- 99 Piektā iebilduma pirmajā daļā Komisija apgalvo, ka saskaņā ar Dzelzceļa likuma 56. pantu Dzelzceļa biroja lēmumi ir pārsūdzami Transporta ministrijā. Šāda iepriekšēja administratīva sūdzība esot pretrunā Direktīvas 2001/14 30. panta 5. punktam.
- 100 Čehijas Republika tieši pretēji apgalvo, ka Direktīva 2001/14, kas ir interpretēta, ņemot vērā dalībvalstu procesuālās autonomijas principu, pieļauj, ka kontroles iestādes lēmumi pirms iespējamās pārbaudes tiesā obligāti tiek pakļauti citas administratīvas iestādes kontrolei.
- 101 Šajā ziņā vispirms ir jākonstatē, ka Direktīvas 2001/14 30. pantā nav ne paredzēta, ne skaidri izslēgta dalībvalstu iespēja ieviest šādu iepriekšēju administratīvu pārbaudi.
- 102 Vēl ir jānorāda, ka šīs direktīvas 30. panta 1. punktā dalībvalstīm ir noteikts pienākums izveidot kontroles iestādi, kas var būt par transporta jautājumiem atbildīgā ministrija.
- 103 Visbeidzot saskaņā ar minētā panta 6. punktu lēmumi, ko kontroles iestāde ir pieņēmusi atbilstoši šī paša panta 5. punktam, ir jāpārbauda tiesā.
- 104 No iepriekš minēto noteikumu uzbūves izriet, ka Direktīvas 2001/14 30. pants ir interpretējams tādējādi, ka kontroles iestādes pieņemtos administratīvos lēmumus var pārbaudīt tikai tiesā.
- 105 Tādējādi piektā iebilduma pirmā daļa ir jāuzskata par pamatotu.

– Par piektā iebilduma otro daļu

- 106 Piektā iebilduma otrajā daļā Komisija pārmet Čehijas Republikai, ka tā Dzelzceļa birojam nav atzinusi visas pilnvaras, kam kontroles iestādei būtu jābūt saskaņā ar Direktīvas 2001/14 30. panta 5. punktu.
- 107 Čehijas Republika uzskata, ka Komisijas iebildumi, izņemot to, kurš attiecas uz kontroles iestādes pilnvarām saistībā ar maksas apmēru, ir jāatzīst par nepieņemamiem.
- 108 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka no Tiesas Reglamenta 120. panta c) punkta un ar to saistītās judikatūras izriet, ka ikvienā prasības pieteikumā ir jāietver strīda priekšmets, kā arī izvirzīto pamatu kopsavilkums un tie ir jānorāda pietiekami skaidri un precīzi, lai atbildētājs varētu sagatavot savu aizstāvību un lai Tiesa varētu veikt pārbaudi. No tā izriet, ka galvenie faktiskie un tiesiskie apstākļi, ar kuriem ir pamatota prasība, prasības pieteikumā ir jānorāda loģiskā un saprotamā veidā un ka prasības pieteikumā ietvertajiem prasījumiem ir jābūt formulētiem nepārprotami, lai izvairītos no tā, ka Tiesa lemj *ultra petita* vai arī nelemj par kādu iebildumu (it īpaši skat. 2009. gada 16. jūlija spriedumu lietā C-165/08 Komisija/Polija, Krājums, I-6843. lpp., 42. punkts, un 2010. gada 14. janvāra spriedumu lietā C-343/08 Komisija/Čehijas Republika, Krājums, I-275. lpp., 26. punkts).
- 109 Tiesa ir arī atzinusi, ka atbilstoši LESD 258. pantam celtajai prasībai ir jāietver loģiski un precīzi iebildumi, lai dalībvalstij un Tiesai ļautu precīzi novērtēt norādītā Savienības tiesību pārkāpuma apmēru, kas ir obligāts nosacījums, lai minētā valsts vēlāk varētu izmantot savus aizstāvības līdzekļus un lai Tiesa varētu pārbaudīt norādīto valsts pienākumu neizpildi (it īpaši skat. iepriekš minēto spriedumu lietā Komisija/Polija, 43. punkts).

- 110 Šajā gadījumā, runājot par kontroles iestādes kompetenci, Komisija savā prasības pieteikumā ir apgalvojusi, ka Direktīvas 2001/14 30. panta 5. punkts būtu interpretējams tādējādi, ka šai iestādei būtu jābūt iespējai pieņemt lēmumus un veikt pasākumus visās jomās, kas ir paredzētas šajā pantā, un galvenokārt jomās, kuras ir uzskaitītas minētā panta 2. un 3. punktā.
- 111 Tomēr ir jākonstatē, ka saistībā ar šo apgalvojumu šī iestāde ir minējusi tikai minētā 30. panta 2. punkta e) apakšpunktā paredzētās pilnvaras, kas attiecas uz izmantošanas maksas apmēru vai struktūru, kā arī iespējamo Dzelzceļa biroja nespēju rīkoties pēc savas iniciatīvas.
- 112 Tādējādi piektā iebilduma otrā daļa ir pieņemama tikai, ciktāl apgalvotā Direktīvas 2001/14 30. panta 5. punkta neizpilde attiecas uz šī panta 2. punkta e) apakšpunktā paredzētajām pilnvarām, kā arī kontroles iestādes spēju rīkoties pēc savas iniciatīvas.
- 113 Pirmkārt, runājot par kontroles iestādes spēju rīkoties pēc savas iniciatīvas, Komisija apgalvo, ka Dzelzceļa likuma 34.g panta ir paredzēts, ka Dzelzceļa birojs rīkojas tikai pēc kāda pretendenta pieprasījuma, bet Direktīvas 2001/14 30. panta 3. punktā ir prasīts, lai kontroles iestāde rīkotos pēc savas iniciatīvas. Šajā ziņā Komisija ir pamatojusies uz Dzelzceļa likuma 34.g panta interpretāciju, saskaņā ar kuru tāpat kā šī panta 1. un 2. punktā paredzētās procedūras tiesības celt prasību, kas minētā panta 3. punktā, ir atzītas Dzelzceļa birojam, ir atkarīgas no tā, vai pretendents šajā ziņā ir iesniedzis pieprasījumu Direktīvas 2001/14 2. panta b) punkta nozīmē.
- 114 Šo Dzelzceļa likuma 34.g panta 3. punkta interpretāciju Čehijas Republika tomēr ir apstrīdējusi. Šī dalībvalsts apgalvo, ka valsts kontrole dzelzceļa jomā tiek veikta, pamatojoties uz Dzelzceļa likuma 58. panta 2. punktu, saskaņā ar kuru kontroles iestāde pārbauda, "vai dzelzceļa īpašniekam, dzelzceļa pārvaldītājam un pārvadātājam likumā paredzētie pienākumi ir ievēroti un izpildīti dzelzceļa ekspluatācijas un dzelzceļa pārvadājumu ietvaros".
- 115 Šī dalībvalsts uzskata, ka minētā tiesību norma, kura aplūkota kopā ar 1991. gada 6. decembra Likumu Nr. 552/1991 par valsts kontroli (*zákon č. 552/1991 Sb. o státní kontrole*), redakcijā, kas ir piemērojama šajā lietā, kas iestādēm, kuru kompetencē ir veikt valsts kontroli, piešķir pilnvaras veikt pārbaudes un, pamatojoties uz šīm pilnvarām, ierosināt pārkāpumu procedūru, veikt koriģējošus pasākumus vai uzlikt naudas sodus par administratīviem pārkāpumiem, piešķir kontroles iestādei tiesības pēc savas iniciatīvas pieņemt lēmumus, kas ir paredzēti Dzelzceļa likuma 34.g panta 3. punktā.
- 116 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru procedūras sakarā valsts pienākumu neizpildi ietvaros saskaņā ar LESD 258. pantu Komisijai ir pienākums pierādīt, ka pastāv apgalvotā pienākumu neizpilde. Šai iestādei ir jāiesniedz Tiesai fakti, kas vajadzīgi šīs pienākumu neizpildes fakta pārbaudei, nevis jāpamatojas tikai uz kaut kādu pieņēmumu (it īpaši skat. iepriekš minētos spriedumus lietā Komisija/Austrija, 62. punkts, un lietā Komisija/Vācija, 66. punkts).
- 117 Šajā gadījumā Komisijas aizstāvēto Dzelzceļa likuma 34.g panta 3. punkta interpretāciju Čehijas Republika apstrīd un atsaucas uz vispārpiemērojamiem noteikumiem, kas liecina par labu pretējai interpretācijai.
- 118 Komisija nav pierādījusi, ka Čehijas Republikas aizstāvētā valsts tiesiskā regulējuma interpretācija ir nepareiza. Tādējādi ir jāuzskata, ka tā nav pierādījusi, ka pamatots ir tās apgalvojums, ka Dzelzceļa birojam nav spējas rīkoties pēc savas iniciatīvas.
- 119 Otrkārt, runājot par Direktīvas 2001/14 30. panta 2. punkta e) apakšpunktā paredzētajām pilnvarām, ir jānorāda, ka Čehijas Republika apgalvo, pirmkārt, ka saskaņā ar Dzelzceļa likuma 34.g panta 1. un 3. punktu, kas aplūkots kopā ar tā 34.c panta 2. punktu, Dzelzceļa birojs, pārbaudot tikla pārskatā norādītos kritērijus, ir pilnvarots pārbaudīt informāciju par jaudas iedalīšanas tarifu un tarifa noteikšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu. Otrkārt, infrastruktūras izmantošanas maksas, kas ir jāmaksā konkrētam transporta uzņēmumam, īpašā apmēra pārbaude ir pamatota ar minētā

likuma 34.g panta 2. un 3. punktu. Saskaņā ar minētajām tiesību normām Dzelzceļa birojs esot tiesīgs pārbaudīt dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanas procedūru, kuras obligāts elements saskaņā ar skaidriem likuma noteikumiem esot infrastruktūras piekļuves maksas īpašā apmēra noteikšana.

- 120 Čehijas Republika piebilst, ka tīkla pārskata kritēriji ir noteikti Dzelzceļa likuma 34.c panta 2. punktā. Viens no šiem kritērijiem ir arī informācija par maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu, kā arī informācija par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksas noteikšanu.
- 121 Kā pamatoti apgalvo Čehijas Republika, informācija par maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksas noteikšanu ir tikai cits veids, kādā noteikt infrastruktūras izmantošanas maksas, ko iekasē vai var iekasēt, apmēru. Tāpat arī Dzelzceļa likuma 34.g pantā paredzētā cenu noteikšanas kārtība, kas ir jāpārbauda kontroles iestādei, ietver infrastruktūras izmantošanas maksas struktūru.
- 122 Tādējādi, ciktāl kontroles iestādei ir pilnvaras pieņemt lēmumus par tīkla pārskata grozījumiem, ieskaitot tajā noteiktajiem kritērijiem, vai par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un it īpaši par cenu noteikšanas metodi, sākotnēji nešķiet, ka Čehijas Republikas minētās valsts tiesību normas būtu nepietiekamas, ņemot vērā Direktīvas 2001/14 30. panta 2. punkta e) apakšpunkta prasības.
- 123 Saskaņā ar šī sprieduma 70. punktā minēto pastāvīgo judikatūru valsts pienākumu neizpildes ietvaros atbilstoši LESD 258. pantam Komisijai ir jāpierāda apgalvotā valsts pienākumu neizpilde. Komisijai ir jāsniedz Tiesai vajadzīgie pierādījumi, lai tā varētu pārbaudīt, vai pastāv šī pienākumu neizpilde, turklāt Komisija nedrīkst pamatoties uz jebkādiem pieņēmumiem.
- 124 Šajā gadījumā tomēr ir jākonstatē, ka Komisija nav pierādījusi, ka pamatots ir tās apgalvojums par kontroles iestādes pilnvarām saistībā ar infrastruktūras izmantošanas maksas apmēru vai struktūru.
- 125 Turklāt ir jānorāda, ka Komisijas iebildums, kas attiecas uz Dzelzceļa likuma 34.g pantā paredzēto piecpadsmit dienu termiņu sūdzības iesniegšanai, pirmoreiz tika izvirzīts tās replikas rakstā. Tā kā prasības, kura celta atbilstoši LESD 258. pantam, priekšmets ir ierobežots ar šajā pantā paredzēto pirmstiesas procedūru, šai prasībai ir jābūt pamatotai ar tiem pašiem argumentiem un pamatiem, kādi tie ir argumentētajā atzinumā, līdz ar to iebildums, kurš nav formulēts argumentētajā atzinumā, nav pieņemams tiesvedības Tiesā stadijā (šajā ziņā skat. it īpaši 2006. gada 9. februāra spriedumu lietā C-305/03 Komisija/Apvienotā Karaliste, Krājums, I-1213. lpp., 22. punkts un tajā minētā judikatūra). Tādējādi minētais iebildums ir jāatzīst par nepieņemamu.
- 126 Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, ir jākonstatē, ka, paredzot, ka par kontroles iestādes lēmumiem ir jāiesniedz iepriekšēja administratīva sūdzība, Čehijas Republika nav izpildījusi pienākumus, kas tai ir paredzēti Direktīvas 2001/14 30. panta 5. punktā.

Par sesto iebildumu, kas attiecas uz Direktīvas 91/440 10. panta 7. punktā paredzētās iestādes neesamību

Lietas dalībnieku argumenti

- 127 Komisija apgalvo, ka Čehijas Republika nav izpildījusi Direktīvas 91/440 10. panta 7. punktā paredzētos pienākumus, jo Čehijas Republikā neesot tādas iestādes, kāda ir paredzēta minētajā tiesību normā, lai pildītu tajā paredzētos uzdevumus.
- 128 Komisija uzskata, ka no Direktīvas 91/440 10. panta 7. punkta pirmās daļas izriet, ka konkurences kontroli dzelzceļa pakalpojumu tirgos var uzticēt vai nu regulatīvajai iestādei, kas ir izveidota, ievērojot Direktīvas 2001/14 30. pantu, vai jebkurai citai iestādei, kurai ir tādas pašas pakāpes neatkarība. Gan vienā, gan otrā gadījumā attiecīgajai iestādei ir jāizpilda Direktīvas 91/440 10. panta 7. punkta otrajā

daļā paredzētās prasības, proti, tai ir jābūt izveidotai saskaņā ar Direktīvas 2001/14 30. panta 1. punktā paredzētajiem noteikumiem, jāizskata pieteicēju sūdzības un, pamatojoties uz sūdzību vai pēc savas iniciatīvas, jāizlemj, kādi pasākumi veicami, lai novērstu nevēlamās tendences tirgos.

- 129 Šajā ziņā Komisija norāda, ka Čehijas Republikā konkurenci dzelzceļa pakalpojumu tirgos kontrolē Konkurences aizsardzības birojs, kura kompetence ir noteikta Likumā par Konkurences aizsardzības biroja kompetenci.
- 130 No minētās Čehijas Republikas tiesību normas izrietot, ka iepriekš minētā biroja kompetence ir ierobežota un tas var izskatīt tikai tos jautājumus, kas ir tieši saistīti ar konkurenci dzelzceļa pakalpojumu tirgū. Komisija no tā secina, ka šī iestāde neveic visas funkcijas, kas tai būtu jāveic saskaņā ar Direktīvas 91/440 10. panta 7. punkta otro daļu, tāpēc to nevar uzskatīt par iestādi, kura pilda šajā tiesību normā uzskaitītās funkcijas. Komisija īpaši norāda, ka Konkurences aizsardzības birojs nevarētu lemt par ikvienu tāda pieteicēja sūdzību, kas uzskata, ka pret to ir īstenota netaisnīga attieksme vai diskriminācija vai arī tam ir nodarīts kaitējums jebkādā citā veidā, un nevarētu, pamatojoties uz sūdzību vai pēc savas iniciatīvas, lemt, kādi pasākumi jāveic, lai novērstu nevēlamās tendences dzelzceļa pakalpojumu tirgū.
- 131 Čehijas Republika apgalvo, ka šis pamats ir jāatzīst par nepieņemamu. Komisija šo iebildumu par Direktīvas 91/440 10. panta 7. punkta pārkāpumu esot cēlusi tikai prasības pieteikumā, līdz ar to šai dalībvalstij esot bijusi liegta iespēja pienācīgi atbildēt uz šiem kritērijiem stadijā pirms šīs prasības iesniegšanas.

Tiesas vērtējums

- 132 Vispirms ir jāatgādina, ka saskaņā ar LESD 258. pantu iesniegtas prasības priekšmeta robežas nosaka šajā pantā paredzētā pirmstiesas procedūra. Līdz ar to Komisijas prasība ir jābalsta uz iebildumiem, kas ir identiski tiem, kuri ir ietverti argumentētajā atzinumā (skat. 2010. gada 15. jūnija spriedumu lietā C-211/08 Komisija/Spānija, Krājums, I-5267. lpp., 33. punkts).
- 133 Šajā gadījumā ir jānorāda, ka savā argumentētajā atzinumā Komisija pārmeta Čehijas Republikai, ka tā nav izpildījusi pienākumus, kas tai ir paredzēti Direktīvas 91/440 10. panta 7. punktā, ciktāl Direktīvā 91/440 un Direktīvā 2001/14 nav atļauts šajā tiesību normā un Direktīvas 2001/14 30. pantā paredzētās funkcijas sadalīt starp vairākām iestādēm. Komisija pārmeta Čehijas Republikai arī to, ka Konkurences aizsardzības birojam neesot piešķirtas Direktīvas 2001/14 30. pantā paredzētās pilnvaras, piemēram, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja sagatavotā pārskata pārbaude vai maksas iekasēšana, un tā kompetencē esot izskatīt tikai klasiskos pārkāpumus konkurences jomā.
- 134 Savā prasības pieteikumā Komisija pārmet Čehijas Republikai, ka tā nav piešķirusi Konkurences aizsardzības birojam pilnvaras, kas ir vajadzīgas, lai veiktu Direktīvas 91/440 10. panta 7. punkta otrajā daļā paredzētās funkcijas.
- 135 Līdz ar to Komisijas sestais iebildums ir jāatzīst par nepieņemamu, jo tas netika izvirzīts pirmstiesas procedūrā.
- 136 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, pirmkārt, ir jākonstatē, ka, nepieņemot normatīvus un administratīvus aktus, kas ir vajadzīgi, lai izpildītu Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punktu, 6. panta 2. punktu, 11. pantu un 30. panta 5. punktu, Čehijas Republika nav izpildījusi pienākumus, kas tai ir paredzēti šajās tiesību normās, un, otrkārt, Komisijas prasība pārējā daļā ir jānoraida.

Par tiesāšanās izdevumiem

- ¹³⁷ Atbilstoši Reglamenta 138. panta 3. punktam, ja lietas dalībniekiem spriedums ir daļēji labvēlīgs un daļēji nelabvēlīgs, lietas dalībnieki sedz savus tiesāšanās izdevumus paši. Tā kā Komisijai un Čehijas Republikai spriedums ir daļēji labvēlīgs un daļēji nelabvēlīgs, tās savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.
- ¹³⁸ Atbilstoši tā paša reglamenta 140. panta 1. punktam, saskaņā ar kuru dalībvalstis, kas ir iestājušās lietā, savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas, Spānijas Karaliste savus tiesāšanās izdevumus sedz pati.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) nospriež:

- 1) **nepieņemot normatīvus un administratīvus aktus, kas ir vajadzīgi, lai izpildītu Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu, kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīvu 2004/49/EK, 4. panta 1. punktu, 6. panta 2. punktu, 11. pantu un 30. panta 5. punktu, Čehijas Republika nav izpildījusi pienākumus, kas tai ir paredzēti šajās tiesību normās;**
- 2) **prasību pārējā daļā noraidīt;**
- 3) **Eiropas Komisija, Čehijas Republika un Spānijas Karaliste savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.**

[Paraksti]