



Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA NĪLO JĒSKINENA [*NIILO JÄÄSKINEN*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2012. gada 6. septembrī¹

Lieta C-483/10

**Eiropas Komisija
pret**

Spānijas Karalisti

Prasība sakarā ar valsts pienākumu neizpildi — Direktīva 2001/14/EK — Dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšana — Maksas iekasēšana par dzelzceļa infrastruktūru — 4. panta 1. punkts — Maksas noteikšana — Infrastruktūras pārvaldītāja loma — Pārvaldības neatkarība — 11. pants — Darbības uzlabošanas sistēmas izveide — 13. panta 2. punkts — Tiesības izmantot konkrētu infrastruktūras jaudu — 14. panta 1. punkts — Infrastruktūras jaudas iedalīšanas principi — Taisnīga un nediskriminējoša iedalīšana

I – Ievads

1. Ar šo prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi Eiropas Komisija lūdz Tiesu atzīt, ka Spānijas Karaliste nav izpildījusi pienākumus, kas paredzēti 4. panta 1. punktā, 11. pantā, 13. panta 2. punktā, kā arī 14. panta 1. punktā Direktīvā 2001/14/EK², kas pēdējoreiz grozīta ar Direktīvu 2007/58/EK³ (turpmāk tekstā – “Direktīva 2001/14”). Spānijas Karaliste lūdz Komisijas prasību noraidīt.

2. Šī lieta ietilpst virknē prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi⁴, kuras Komisija cēla 2010. un 2011. gadā saistībā ar to, kā dalībvalstis piemēro Direktīvu 91/440/EEK⁵, kas grozīta ar Direktīvu 2001/12/EK⁶ (turpmāk tekstā – “Direktīva 91/440”), un Direktīvu 2001/14, it īpaši attiecībā uz infrastruktūras, proti, dzelzceļa tīkla, pieejamību dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Šīs prasības ir bezprecedenta, jo dod Tiesai pirmo iespēju spriest par dzelzceļa liberalizāciju Eiropas Savienībā un interpretēt tā saucamo “pirmo dzelzceļa tiesību aktu paketi”.

1 — Oriģinālvaloda – franču.

2 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra direktīva par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju (OV L 75, 29. lpp.). Direktīvas 2001/14 virsraksts tika grozīts ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīvas 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos (OV L 164, 44. lpp.) 30. pantu. Tagad tas ir “Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksājumu iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu”.

3 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra direktīva (OV L 315, 44. lpp.).

4 — Ir runa par lietām C-473/10 Komisija/Ungārija; C-512/10 Komisija/Polija; C-528/10 Komisija/Griekija; C-545/10 Komisija/Čehijas Republika; C-555/10 Komisija/Austrija; C-556/10 Komisija/Vācija; C-557/10 Komisija/Portugāle; C-625/10 Komisija/Francija; C-627/10 Komisija/Slovēnija; C-369/11 Komisija/Itālija un C-412/11 Komisija/Luksemburga.

5 — Padomes 1991. gada 29. jūlija direktīva par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 237, 25. lpp.).

6 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra direktīva (OV L 75, 1. lpp.).

II – Atbilstošās tiesību normas

A – Savienības tiesības

3. Direktīvas 2001/14 4. panta 1. un 2. punktā ir noteikts:

“1. 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.

2. Ja infrastruktūras pārvaldītājs savas juridiskās formas, uzbūves vai lēmumu pieņemšanas funkciju dēļ ir atkarīgs no kāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, tad šajā nodaļā aprakstītās funkcijas, kas nav maksas iekasēšana, veic maksājumu organizācija, kas savā juridiskajā formā, uzbūvē un lēmumu pieņemšanā nav atkarīga ne no viena dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma.”

4. Direktīvas 2001/14 11. panta 1. punktā ir noteikts:

“Ar infrastruktūras maksāšanas shēmām, izmantojot darbības uzlabošanas sistēmu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus un infrastruktūras pārvaldītāju mudina līdz minimumam samazināt traucējumus un veikt uzlabojumus dzelzceļa 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.”

5. Saskaņā ar šīs direktīvas 13. panta 2. punktu:

“Tiesības izmantot konkrētu infrastruktūras jaudu sliežu ceļa veidā pretendentiem var tikt piešķirtas uz laiku, kas nepārsniedz viena kustības grafika spēkā esamības ilgumu.

Infrastruktūras pārvaldītājs un pretendents var noslēgt pamata vienošanos, kā izklāstīts 17. pantā, par attiecīgās dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu laikposmā, kas pārsniedz viena kustības grafika spēkā esamības ilgumu.”

6. Minētās direktīvas 14. panta 1. punktā ir paredzēts:

“Dalībvalstis var izstrādāt vispārīgus dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanas principus, vienlaikus respektējot Direktīvas [91/440] 4. pantā noteikto vadības neatkarību. Ir jāizstrādā konkrēti jaudas iedalīšanas noteikumi. Infrastruktūras pārvaldītājs veic jaudas iedalīšanu. Jo īpaši infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina, ka infrastruktūras jaudu iedala taisnīgi un bez diskriminācijas, un saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem.”

7. Minētās direktīvas 30. pants ir formulēts šādi:

“1. [...] Dalībvalstis izveido regulatīvo 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. [...]”

[..]

3. Regulatīvā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilst II nodaļas prasībām un nav diskriminējoša. [..]”

B – Spānijas tiesības

8. 2003. gada 17. novembra Likuma Nr. 39/2003 par dzelzceļa nozari⁷ (*Ley 39/2003 del Sector Ferroviario*; turpmāk tekstā – “LSF”) 21. pantā ir uzskaitītas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pilnvaras un funkcijas, tostarp maksas iekasēšana par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu.

9. Saskaņā ar LSF 73. panta 5. punktu, nosakot dzelzceļa maksas lielumu, atbilstoši efektīvai dzelzceļa tīkla ekspluatācijai sabiedrības interesēs ir iespējams ņemt vērā apsvērumus, kuri atspoguļo infrastruktūras noslodzes pakāpi, jaunu dzelzceļa transporta pakalpojumu attīstību, kā arī nepieciešamību veicināt nepietiekami lietotu līniju ekspluatāciju, katrā ziņā garantējot optimālu konkurenci dzelzceļa uzņēmumu starpā.

10. Šī paša likuma 77. panta 1. punktā ir noteikts, ka vispārējo interešu dzelzceļa tīklam piederošu dzelzceļa līniju lietošanas maksas lielumu un staciju un citu dzelzceļa iekārtu ekspluatācijas maksas lielumu nosaka ar ministrijas rīkojumu.

11. LSF 81. pantā ir paredzēts, ka dzelzceļa infrastruktūras lietošanas maksas lieluma noteikšana vai, attiecīgi, grozīšana ir Aprikojuma un transporta ministrijas kompetencē.

12. LSF 88. un 89. pants kā administratīvus pārkāpumus, par kuriem var piemērot sankcijas, klasificē dažādu rīcību, kas “ir saistīta ar tīkla darbības traucējumiem”.

13. Karaļa 2004. gada 30. decembra dekrētā Nr. 2395/2004 ir apstiprināti valsts uzņēmuma – dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja statūti (*Real decreto 2395/2004 por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*)⁸. Minēto statūtu 1. pantā ir noteikts, ka dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs (*Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*; turpmāk tekstā – “ADIF”) ir valsts iestāde, ko pielīdzina valsts uzņēmumu kategorijai. ADIF ir pakļauta Aprikojuma un transporta ministrijai, kuras uzdevumā ir tās darbības stratēģiskā vadība, novērtēšana un pārraudzība.

14. ADIF statūtu 3. pantā ir uzskaitītas šīs iestādes pilnvaras un funkcijas, kuru starpā ir arī dzelzceļa infrastruktūras lietošanas maksas iekasēšana.

15. No minēto statūtu 14., 15. un 23. panta izriet, ka ADIF vadību nodrošina valde un priekšsēdētājs, kurš ir arī valdes priekšsēdētājs. Turpat 15. pantā ir noteikts, ka valdes locekļus brīvi ieceļ amatā vai no amata atbrīvo aprikojuma un transporta ministrs. Saskaņā ar šo pašu statūtu 23. panta 1. punktu ADIF priekšsēdētāju ieceļ amatā Ministru padome pēc minētā ministra ierosinājuma.

16. Karaļa 2004. gada 30. decembra dekrētā Nr. 2396/2004⁹ ir apstiprināti valsts uzņēmuma RENFE-Operadora statūti (*Real decreto 2396/2004 por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial RENFE Operadora*). Šo statūtu 1. pantā ir noteikts, ka līdzīgi kā ADIF gadījumā RENFE-Operadora ir valsts iestāde, ko pielīdzina valsts uzņēmumu kategorijai un kas juridiski ir pakļauta Aprikojuma un transporta ministrijai, kuras uzdevumā ir tās darbības stratēģiskā vadība, novērtēšana un pārraudzība.

7 — 2003. gada 18. novembra BOE Nr. 276.

8 — 2004. gada 31. decembra BOE Nr. 315.

9 — 2004. gada 31. decembra BOE Nr. 315.

17. Saskaņā ar *RENFE-Operadora* statūtu 7. un 8. pantu tās vadību nodrošina valde un priekšsēdētājs, kurš ir arī valdes priekšsēdētājs. Šo statūtu 8. panta 1. punktā ir paredzēts, ka valdes locekļus brīvi ieceļ amatā vai no amata atbrīvo aprikojuma un transporta ministrs. Saskaņā ar šo pašu statūtu 16. panta 1. punktu priekšsēdētāju ieceļ amatā Ministru padome pēc minētā ministra ierosinājuma.

18. Attīstības ministrijas 2005. gada 8. aprīļa rīkojums FOM/898/2005 nosaka Likuma Nr. 39/2003 74. un 75. pantā paredzētās dzelzceļa lietošanas maksas lielumu (*Orden del Ministerio de Fomento FOM/898/2005 por la que se fijan las cuantías de las cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003*)¹⁰.

19. Attīstības ministrijas 2005. gada 7. aprīļa rīkojuma FOM/897/2005¹¹ par deklarāciju saistībā ar tiklu un dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanas procedūru (*Orden del Ministerio del Fomento FOM/897/2005 relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria*; turpmāk tekstā – “Rīkojums FOM/897/2005”) 11. pantā ir paredzēts:

“[ADIF] iedala pieprasīto infrastruktūras jaudu šādi:

a) [..]

b) ja rodas pārklāšanās starp pieprasījumiem uz vienu un to pašu sliežu ceļu vai ja tīkls ir pasludināts par noslogotu, iedalot ņem vērā šādas prioritātes, kas sakārtotas dilstošā secībā:

1) tās, ko dažādiem pakalpojumu veidiem katrā līnijā ir attiecīgi noteicis aprikojuma un transporta ministrs, it īpaši ņemot vērā kravas pārvadājumu pakalpojumus;

[..]

4) to, vai kustības grafiks, kuru pieprasītājs ir pieprasījis agrāk nekā [patlaban] pieprasītie sliežu ceļi, ir iedalīts un efektīvi izmantots.

[..]”

III – Pirmstiesas procedūra un tiesvedība Tiesā

20. Komisija 2007. gada 15. jūnijā nosūtīja Spānijas iestādēm anketu par Direktīvas 91/440, Direktīvas 95/18/EK¹² un Direktīvas 2001/14 piemērošanu.

21. Pēc vēstuļu apmaiņas ar Spānijas iestādēm Komisija 2008. gada 27. jūnija vēstulē, kas adresēta Spānijas Karalistei, nosūtīja brīdinājumu, kurā tā pauž šaubas par dažu Spānijas dzelzceļa tiesību aktu aspektu saderību ar Direktīvu 91/440 un Direktīvu 2001/14.

22. Ar 2008. gada 16. jūnija vēstuli Spānijas Karaliste atbildēja uz brīdinājuma vēstuli. Tā nosūtīja Komisijai papildu informāciju ar 2009. gada 5. februāra un 13. jūlija vēstulēm.

23. Ar 2009. gada 9. oktobra vēstuli Komisija nosūtīja Spānijas Karalistei argumentētu atzinumu, apgalvodama, ka attiecīgais tiesiskais regulējums neatbilst Direktīvas 91/440 un Direktīvas 2001/14 prasībām, un Spānijas Karaliste uz to atbildēja ar 2009. gada 16. decembra vēstuli.

10 — 2005. gada 9. aprīļa *BOE* Nr. 85.

11 — 2005. gada 9. aprīļa *BOE* Nr. 85.

12 — Padomes 1995. gada 19. jūnija direktīva par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu (OV L 143, 70. lpp.).

24. Tā kā Spānijas Karalistes atbilde Komisiju neapmierināja, tā izlēma celt šo prasību, kas Tiesā tika saņemta 2010. gada 6. oktobrī.

25. Ar Tiesas priekšsēdētāja 2011. gada 16. februāra rīkojumu Čehijas Republikai tika atļauts iestāties lietā Spānijas Karalistes prasījumu atbalstam. Ar 2011. gada 8. septembra rīkojumu Francijas Republikai tika atļauts iestāties lietā Spānijas Karalistes prasījumu atbalstam.

26. Ar 2012. gada 26. martā Tiesas kancelejā iesniegtu dokumentu Komisija paziņoja – ņemot vērā, ka Spānijas Karaliste ir pieņēmusi 2011. gada 4. marta Likumu Nr. 2/2011 par ilgtspējīgu ekonomiku (*Ley 2/2011 de Economía Sostenible*)¹³, Komisija atsakās no savas prasības trešā un ceturtā iebilduma, kuru pamatā ir, attiecīgi, Direktīvas 2001/14 30. panta 1. punkta pārkāpums un Direktīvas 91/440 10. panta 7. punkta pārkāpums¹⁴.

27. Komisija, Spānijas valdība, kā arī Francijas valdība bija pārstāvētas tiesas sēdē, kas notika 2012. gada 23. maijā.

IV – Prasības sakarā ar valsts pienākumu neizpildi analīze

A – Par pirmo iebildumu, kura pamatā ir Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta pārkāpums

1) Lietas dalībnieku argumenti

28. Komisija apgalvo, ka Spānijas tiesību akti neatbilst Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta prasībām, ciktāl maksas apmēru nosaka vienīgi ar ministrijas rīkojumu, kā rezultātā *ADIF* vienīgā funkcija ir maksas iekasēšana. Faktiski *ADIF* tikai katrā konkrētajā gadījumā aprēķina maksas lielumu, izmantojot formulu, ko jau iepriekš galīgā formā ir noteikušas valsts iestādes. Līdz ar to šai struktūrai neesot nekādas rīcības brīvības, lai mainītu maksu atkarībā no konkrētā gadījuma.

29. Komisija uzskata, ka Spānijas tiesību aktos neesot ievērota arī prasība, ka ir jāievēro infrastruktūras pārvaldītāja pārvaldības autonomija, jo, uzticot maksas lieluma noteikšanu tikai un vienīgi valsts iestādēm, tiesību akti atņem minētajam pārvaldītājam būtisku pārvaldības instrumentu.

30. Minētās direktīvas 6. panta 2. punktā ir noteikts, ka infrastruktūras pārvaldītājs ar stimulējošiem pasākumiem tiek mudināts samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un maksas lielumu, kas noteikti nozīmē to, ka maksas lielumu nosaka infrastruktūras pārvaldītājs, nevis dalībvalstis.

31. Infrastruktūras pārvaldītāja noteiktās maksas uzraudzībai, kas ir paredzēta šīs pašas direktīvas 30. panta 3. punktā, kā uzskata Komisija, nebūtu nekādas jēgas, ja maksas lieluma noteikšana pilnībā paliktu dalībvalstu iestāžu ziņā.

32. Spānijas valdība norāda, ka maksa ir definēta kā nodeva. Saskaņā ar valsts tiesisko regulējumu runa tātad ir par nodokli, kas rodas tad, kad privātā kārtā tiek lietota publiskā dzelzceļa joma. Līdz ar to šīs maksas pamatelementi jāreglamentē likumā un konkrētais maksas lielums ir jānosaka ar vispārēju administratīvu normu, proti, vismaz ar ministrijas rīkojumu.

13 — 2011. gada 5. marta BOA Nr. 55.

14 — Pēc daļējas Komisijas atteikšanās no prasības, daļa no Čehijas Republikas valdības apsvērumiem par Direktīvas 2001/14 30. panta 1. punktu, kā arī Direktīvas 91/440 10. panta 7. punktu ir zaudējuši priekšmetu.

33. Spānijas valdība norāda, ka *ADIF*, proti, infrastruktūras pārvaldītājs Spānijas teritorijā, ir publisks uzņēmums, kam saskaņā ar valsts tiesību aktiem jābūt pakļautam kādai ministrijai, līdz ar to tas nav pilnvarots pieņemt tiesību aktus, jo tas ir šīs iestādes pakļautības ministrijas kompetencē. *LSF* 76. pants uzticot *ADIF* šīs maksas pārvaldību, kur ietilpst arī dažas pārraudzības funkcijas, likvidācija un maksas noteikšana katrā konkrētajā gadījumā, kā arī tās iekasēšana. *ADIF* turklāt varot ierosināt Aprikojuma un transporta ministrijai piemērot arī cita veida maksas gadījumos, kad tiek pārklasificēta kāda dzelzceļa līnija vai stacija.

34. Spānijas valdība nepiekrīt tam, kā Komisija interpretē Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punktu, norādot, ka tur minētais jēdziens “nosaka” neprasa, lai vienmēr maksas lielums tiktu fiksēts. Būtībā tas, ka šajā noteikumā ir norādīts, ka maksas noteikšana ir infrastruktūras pārvaldītāja ziņā, esot jāsaprot tā, ka noteikums atsaucas tikai uz konkrētās maksas noteikšanu saistībā ar infrastruktūras lietošanu katrā atsevišķā gadījumā.

35. Tā kā pats minētais 4. pants atsaucas uz maksas ieviešanu un iekasēšanu, tad būtu jānošķir, no vienas puses, maksas noteikšana vispār, ieviešot noteiktu maksas iekasēšanas sistēmu, kas atbilst šīm maksām, un infrastruktūras maksas iekasēšanas sistēmu, kas ir Aprikojuma un transporta ministrijas ziņā, noteikšana un, no otras puses, konkrētās maksas noteikšana atbilstīgi katram atsevišķajam gadījumam, kas būtu *ADIF* ziņā.

36. Pamatojoties uz šo nošķirumu, Spānijas valdība uzskata, ka tās pārstāvētā Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta interpretācija ir saskaņā ar citiem šīs direktīvas noteikumiem.

37. Faktiski no Direktīvas 2001/14 6. panta 2. punkta skaidri izrietot, ka dzelzceļa tīkla piekļuves maksas lielums ir jāsamazina nevis infrastruktūras pārvaldītājam, bet gan valstij.

38. Direktīvas 2001/14 9. panta 3. punktā minētā norma, saskaņā ar kuru infrastruktūras pārvaldītāji var ieviest atlaižu sistēmas, esot nepārprotami iekļauta arī *LSF* 73. panta 5. punktā. Tas, ka šī norma ir formulēta vispārīgi, vēl neizslēdz šādu samazinājumu pastāvēšanas iespēju.

39. Direktīvas 2001/14 30. panta 3. punktā ietvertā norāde uz pārvaldītāja noteikto maksu attiecas uz maksu, ko pārvaldītājs piemēro konkrētā brīdī un atsevišķā gadījumā. Jēdziena “noteikt” lietošana nevarot nozīmēt atsauci uz vispārēju maksas un tās summu noteikšanu, kas esot Aprikojuma un transporta ministrijas ziņā.

40. Visbeidzot Čehijas Republika atzīmē, ka, ieviešot maksas iekasēšanas sistēmu, dalībvalstīm saskaņā ar Direktīvas 91/440 4. pantu ir jānodrošina “pārvaldītāju uzņēmumu neatkarīgais statuss”, nevis par dzelzceļa infrastruktūru atbildīgā neatkarīgais statuss. Tā secina, ka attiecīgās valsts iejaukšanās, nosakot konkrētās maksas, ir pieņemams instruments Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta izpratnē.

2) Pirmā iebilduma pārbaude

41. Ar šo iebildumu Komisija būtībā apgalvo, ka Spānijas tiesību akti neatbilst Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta prasībām, ciktāl maksas apmēru nosaka Aprikojuma un transporta ministrija ar ministrijas rīkojumu. Līdz ar to infrastruktūras pārvaldītājam esot uzticēta tikai un vienīgi maksas iekasēšana. Šā iemesla dēļ attiecīgie valsts tiesību akti neesot saderīgi ar prasību ievērot pārvaldītāja pārvaldības autonomiju.

42. Vispirms ir jāatzīmē, ka pirmais iebildums ir saistīts ar to pašu problemātiku, kura bija otrajā iebildumā lietā C-473/10 Komisija/Ungārija par maksas iekasēšanas neatkarību, tomēr apvērsta perspektīvā. Šai minētajā lietā iebildums drīzāk bija saistīts ar to, kā interpretējami jēdzieni “saņemšana” un “iekasēšana”, kas ir funkcija, kura neietilpst “būtisko funkciju” jēdzienā Direktīvas 91/440 6. panta 3. punkta izpratnē un kura obligāti jāveic infrastruktūras pārvaldītājam,

kurš ir neatkarīgs no dzelzceļa uzņēmumiem¹⁵. Šis pēdējais jautājums nedaudz citā formā rodas arī lietā C-545/10 Komisija/Čehijas Republika.

43. Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punktu dalībvalstīm jāizveido maksas iekasēšanas sistēma. Šajā ziņā tās var arī paredzēt specifiskus maksas iekasēšanas noteikumus, allaž ievērojot infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību. Pēdējam minētajam ir jānosaka maksa par infrastruktūras lietošanu. Viņam turklāt jābūt atbildīgam par tās iekasēšanu. Šis pēdējais uzdevums tātad nav būtiska funkcija, un to var deleģēt uzņēmējiem, kas nav neatkarīgi, vai jebkādi citai struktūrai. Jāpiebilst, ka šīs direktīvas 4. panta 4. un 5. punktā, 8. panta 1. punktā, kā arī 11. pantā ir lietots jēdziens “maksas iekasēšanas sistēma(-s)”.

44. Spānijas valdības izvirzītais galvenais arguments, ar ko tā apstrīd šo iebildumu, ir balstīts uz Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punktā norādītā jēdziena “maksas noteikšana” interpretāciju. Šī valdība norāda, ka minētais jēdziens attiecoties tikai uz konkrētās maksas noteikšanu saistībā ar infrastruktūras lietošanu katrā atsevišķā gadījumā.

45. Šis arguments ir lemts neveiksmei. Direktīva 2001/14 nošķir, no vienas puses, maksas iekasēšanas sistēmu un, no otras puses, maksas noteikšanu. Ņemot vērā šo nošķirumu, ir nepieciešams, kā to ierosina Komisija, piešķirt jēdzienam “noteikšana” plašāku nozīmi nekā jēdzienam “likvidācija”, kas ir tikai viens posms iekasēšanas procedūrā un kas ir jāuzskata par ietilpstošu jēdzienā “iekasēšana”. Šo interpretāciju apstiprina arī apstrīdētā noteikuma normatīvā konteksta analīze, kā arī attiecīgās direktīvas mērķi.

46. Šajā kontekstā ir lietderīgi vilkt paralēles ar Ungārijas valdības argumentiem lietā C-473/10 Komisija/Ungārija. Saskaņā ar Ungārijas valdības viedokli var nošķirt maksas veidošanos, tās faktisko noteikšanu, kā arī tās iekasēšanu. Pirmā atbilst dažādu maksas iekasēšanas noteikumu izveidei, ko veic dalībvalsts vai infrastruktūras pārvaldītājs. Otrā savukārt nozīmē noteikt atšķirīgas atsevišķas maksas, kas attiecīgajam dzelzceļa uzņēmumam konkrētajā situācijā jāmaksā atkarībā no tā prasītajiem pakalpojumiem. Bet trešā ir konkrēta maksas samaksa infrastruktūras pārvaldītājam, kuras kārtība ir noteikta jau iepriekš.

47. Šajā lietā Komisija pārmet Spānijas Karalistei, ka maksas lielums ir pilnībā noteikts ar ministrijas rīkojumu, tā ka *ADIF* ir uzdota tikai maksas iekasēšana.

48. Protams, ir jāatzīst, ka Direktīvas 91/440 8. panta pirmajā daļā ir paredzēts, ka, apspriedušās ar attiecīgo pārvaldītāju, “dalībvalstis izstrādā noteikumus šīs maksas noteikšanai”. Šajā ziņā vēl nepārprotamāks šķiet minētās direktīvas preambulas 6. apsvērums. Saskaņā ar pēdējo minēto “tajā gadījumā, ja nepastāv kopēji noteikumi par infrastruktūras izmaksu sadalījumu, pēc apspriedes ar infrastruktūras pārvaldītāju dalībvalstis pieņem noteikumus, ar ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un to grupām paredz maksu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu”.

49. Tomēr no Direktīvas 2001/14 preambulas 12. apsvēruma izriet, ka maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas sistēmu mērķis ir rosināt dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus uzlabot savas infrastruktūras lietošanu dalībvalstu noteiktajos ietvaros. Šāda uzlabošana ar maksas iekasēšanas palīdzību man šķiet iespējama vienīgi tad, ja maksas iekasēšanas sistēmas ietvaros infrastruktūras pārvaldītājam tiek dota zināma rīcības brīvība un ja viņam ir uzticēta plašāka loma, nevis tikai vienkārši maksas aprēķini. Šie paši apsvērumi ir spēkā attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītāja pilnvarām, kas norādītas Direktīvas 2001/14 8. panta 2. punktā un 9. pantā saistībā ar maksas uzcenojumiem vai atlaidēm.

15 — Šai ziņā ir jāprecizē, ka saskaņā ar Direktīvas 91/440 6. panta 3. punktu būtiskās funkcijas, kas uzskaitītas II pielikumā, ir jāuztic iestādēm, kas pašas nav dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniedzējas, lai garantētu godīgu un nediskriminējošu pieeju infrastruktūrai.

50. Direktīva 2001/14 nudien izveido maksas iekasēšanas jomu, kas ir rezervēta infrastruktūras pārvaldītājam. Tās augšējo robežu attiecībā uz valsti veido prasība par rīcības brīvību, iekasējot maksu tā, lai šī iekasēšana varētu kalpot kā pārvaldības instruments. Lai nodrošinātu neatkarīgās pārvaldības mērķa sasniegšanu, valsts drīkst definēt tikai normatīvo un finanšu regulējumu. Attiecībā uz uzņēmumiem, kas nav neatkarīgi, šīs jomas apakšējā robeža – zem kuras ir tikai “iekasēšana” – atbilst nošķīrumam starp, no vienas puses, mehānisku maksas aprēķinu, kas pamatots ar objektīviem datiem un kritērijiem, un, no otras puses, lēmumiem, kas ietver izvēli un vērtējumus, kuri saistīti ar šajos aprēķinos ietilpstošiem faktoriem. Šis pēdējais nošķīrums ir izšķirošs, lai izvērtētu nepieciešamību pēc neatkarīgas maksas iekasēšanas iestādes Direktīvas 2001/14 4. panta 2. punkta izpratnē gadījumos, kad infrastruktūras pārvaldītājs nav neatkarīgs juridiski, organizatoriski vai lēmumu pieņemšanas ziņā.

51. Turklāt šādu interpretāciju apstiprina Direktīvas 2001/14 vispārējā sistēma, kā arī apstrīdētā noteikuma konteksts minētās direktīvas izveidotajā sistēmā. Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar Direktīvas 2001/14 6. panta 2. punktu infrastruktūras pārvaldītājs ar veicināšanas pasākumiem tiek mudināts samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un piekļuves maksas lielumu. Lasot 9. panta 2. punktu šai pašā direktīvā, ir redzams, ka pārvaldītājs var piešķirt no dzelzceļa uzņēmuma iekasēto maksu atlaides. Visbeidzot minētās direktīvas 30. panta 2. un 3. punkts norāda, ka infrastruktūras pārvaldītājam piešķiramā rīcības brīvība attiecas uz kritērijiem, kas izklāstīti atsauces dokumentā, iedalīšanas procedūru un tās rezultātiem, maksas iekasēšanas sistēmu, kā arī infrastruktūras lietošanas maksas lielumu vai struktūru.

52. Šajā lietā kā regulatīvā iestāde Spānijā darbojas attiecīgā ministrija, proti, Aprīkojuma un transporta ministrija. Tomēr minētajai ministrijai ir dubulta loma maksas iekasēšanas sistēmas darbībā, jo tā nosaka arī maksu. Pat ja Direktīvas 2001/14 30. panta 1. punkts patiesi ļauj kā regulatīvo iestādi nozīmēt kompetentu ministriju, šī pati norma par to prasa arī minētās iestādes neatkarību. Lai izpildītu savu pārraudzības funkciju, konkrēti, raugoties, lai *ADIF* noteiktā maksa ir likumīga, Spānijas ministrija nevar līdztekus noteikt arī šo maksu, kā tas patlaban ir Spānijā¹⁶.

53. Līdz ar to, pat ja dalībvalsts var noteikt elementus un kritērijus, kas ir jāpiemēro, nosakot maksas lielumu, infrastruktūras pārvaldītājam valsts noteiktā normatīvā un finansiālā regulējuma robežās ir jānosaka maksas konkrētajos gadījumos tā, lai tas būtu kas vairāk nekā tikai maksas aprēķins pēc valsts pilnībā iepriekš noteiktas formulas, kā tas ir Spānijas gadījumā. Šajā ziņā *ADIF* nav nekādas rīcības brīvības noteikt maksas lielumu atsevišķos gadījumos, kas ir pretrunā Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punktam.

54. Visbeidzot ir jāatzīmē, ka pastāvīgajā judikatūrā ir noteikts, ka dalībvalsts nevar atsaukties uz noteikumiem, praksi vai apstākļiem, kas pastāv valsts tiesību sistēmā, lai attaisnotu valsts nespēju pildīt pienākumus un ievērot termiņus, kas ir noteikti direktīvā¹⁷. No judikatūras turklāt izriet, ka tas pats princips ir spēkā tad, kad attiecīgas valsts tiesību sistēmas normas atrodas konstitucionālā līmenī¹⁸.

55. No tā izriet, ka noteikumi par nodevu noteikšanu un par *ADIF* kā publiska uzņēmuma juridisko statusu, uz kuriem atsaucas Spānijas valdība, nevar ietekmēt valsts pienākumu neizpildes analīzi šajā lietā.

56. Secinu, ka Komisijas pirmais iebildums ir atzīstams par pamatotu.

16 — Jāpiebilst, ka Spānijā ieviestā organizācija ir pilnīgā valsts kontrolē. *ADIF* un vēsturiskais uzņēmums (*RENFE*) ir publiski, Aprīkojuma un transporta ministrijai pakļauti uzņēmumi. Regulatīvā iestāde ir integrēta minētajā ministrijā, un tās lēmumus var pārsūdzēt ministram.

17 — Citu starpā skat. 2010. gada 25. februāra spriedumu lietā C-295/09 Komisija/Spānija (Krājums, 10. punkts un tajā minētā judikatūra).

18 — 1980. gada 6. maija spriedums lietā 102/79 Komisija/Belģija (*Recueil*, 1473. lpp., 15. punkts). Skat. nesenāku 2008. gada 1. aprīļa spriedumu lietā C-212/06 *Gouvernement de la Communauté française et gouvernement wallon* (Krājums, I-1683. lpp., 58. punkts un tajā minētā judikatūra).

B – Par otro iebildumu, kura pamatā ir Direktīvas 2001/14 11. panta pārkāpums

1) Lietas dalībnieku argumenti

57. Komisija iebilst pret Spānijas tiesību aktiem, ka tajos neesot nekādu pasākumu, kuri varētu ļaut īstenot Direktīvas 2001/14 11. pantu. Rīkojuma FOM/897/2005 11. pants paredzot infrastruktūras jaudas iedalīšanas kritērijus un neietilpstot “maksas iekasēšanas sistēmā”, kas ir pretrunā Direktīvas 2001/14 11. panta prasībām.

58. Tāpat LSF 88. un 89. pants, kur daži dzelzceļa tiesību aktu pārkāpumi ir kvalificēti kā “smagi” vai “ļoti smagi”, neietilpst “maksas iekasēšanas sistēmā”. Naudas sodus, kurus var piemērot par šiem pārkāpumiem, esot administratīva rakstura sankcijas. Šie noteikumi ļaujot vērst sankcijas pret dzelzceļa uzņēmumiem, nevis ADIF.

59. Komisija piebilst, ka LSF 73. panta 5. punkts kā tāds nav pietiekams, lai ar to ieviestu Direktīvas 2001/14 11. pantā norādīto darbības uzlabošanas sistēmu, ciktāl tajā esot paredzēta tikai iespēja ieviest šādu sistēmu. Tomēr šīs sistēmas ieviešana neesot vis prerogatīva, par kuras piemērošanu var brīvi lemt dalībvalstis, bet gan Direktīvā 2001/14 noteikta prasība.

60. Visbeidzot Komisija atzīmē, ka ADIF pasniedz stimulējošo pasākumu sistēmas ieviešanu kā iespēju, nevis pienākumu, ko prasa Direktīvas 2001/14 11. pants.

61. Spānijas valdība nepiekrīt, ka tās tiesību aktos trūktu Direktīvas 2001/14 11. panta transponēšanas normas.

62. Pirmkārt, tā apgalvo, ka LSF 73. panta 5. punktā ir paredzēta iespēja, nosakot dzelzceļa maksu lielumu, ņemt vērā arī apsvērumus, kuri atspoguļo infrastruktūras noslodzes pakāpi, jaunu dzelzceļa transporta pakalpojumu attīstību, kā arī nepieciešamību veicināt nepietiekami lietotu līniju ekspluatāciju, jebkurā gadījumā garantējot optimālu konkurenci dzelzceļa uzņēmumu starpā.

63. Otrkārt, LSF 88. un 89. pantā kā administratīvi pārkāpumi ir kvalificēta zināma rīcība, kas ir saistīta ar tīkla traucējumiem un, kad šie pārkāpumi tiek izdarīti, pret kuru vērs sankcijas naudas sodu formā.

64. Treškārt, Spānijas valdība apstiprina, ka ADF cenšas piesaistīt tādus dzelzceļa uzņēmumus, kas ievēro piešķirto infrastruktūras jaudu, lai pēc iespējas samazinātu negadījumus sliežu ceļu tīklā.

65. Visbeidzot tā apgalvo, ka ikvienam dzelzceļa uzņēmumam, kurš pieprasa sev sliežu ceļu un to iegūst, par to piešķiršanas dienā ir jāmaksā rezervācijas maksa, pirms tas šo ceļu faktiski ir izmantojis. Šīs maksas samaksa nozīmē dzelzceļa uzņēmuma apņemšanos lietot tam piešķirto tīklu atbilstīgā veidā, pretējā gadījumā tam nāktos zaudēt avansā samaksāto maksu.

66. Francijas valdība uzskata, ka Direktīvas 2001/14 11. pants ir jāinterpretē kā tāds, kas paredz mērķi un uzliek dalībvalstīm pienākumu izvēlēties attiecīgus līdzekļus savos centienos minēto mērķi sasniegt. Francijas valdība uzskata, ka dalībvalstis var brīvi izvēlēties līdzekļus, kas šajā ziņā tiek izmantoti. Tāpat kā Spānijas valdība, arī Francijas valdība uzskata, ka šiem pasākumiem nebūtu jāietilpst neatkarīgā darbības uzlabošanas sistēmā, lai tie būtu atbilstoši Direktīvas 2001/14 11. panta prasībām.

2) Otrā iebilduma pārbaude

67. Uzreiz jāatzīmē, ka no Direktīvas 2001/14 11. panta izriet, ka ar infrastruktūras maksāšanas sistēmām dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumus un infrastruktūras pārvaldītāju mudina līdz minimumam samazināt traucējumus un veikt uzlabojumus dzelzceļa tīkla darbībā, izveidojot “darbības uzlabošanas sistēmu”.

68. No Tiesai iesniegtajiem lietas materiāliem izriet, ka attiecīgajos Spānijas tiesību aktos ir pasākumi, kas attiecas uz infrastruktūras jaudas iedalīšanu, vai sankcijas par dzelzceļa tiesību aktu pārkāpumiem.

69. Tomēr ir jāatzīmē, ka pasākumi un sankcijas, uz kurām atsaucas Spānijas valdība, nav sistēma Direktīvas 2001/14 11. panta izpratnē. Minētie pasākumi un sankcijas, kas turklāt neietilpst maksas iekasēšanas sistēmā un kas ļauj vērst sankcijas tikai pret dzelzceļa uzņēmumiem, nevis pret infrastruktūras pārvaldītāju, nav konsekvents un pārskatāms kopums, līdz ar to tās nevar kvalificēt kā “darbības uzlabošanas sistēmu”, kas atbilstu Direktīvas 2001/14 prasībām. Gluži pretēji runa ir par pasākumiem un konkrētām sankcijām, kas ir savstarpēji neatkarīgas.

70. Citiem vārdiem sakot, dalībvalstīm ir pienākums izveidot darbības uzlabošanas sistēmu, kas ietilpst infrastruktūras maksas iekasēšanas sistēmās atbilstīgi Direktīvas 2001/14 11. pantam. Attiecībā uz veicināšanas pasākumiem dalībvalstīm paliek brīva izvēle attiecībā uz piemērotajiem pasākumiem, ja vien tiek ievērotas minētās direktīvas prasības, konkrēti, tās 11. pants, kas prasa izveidot darbības uzlabošanas sistēmu, bet dod rīcības brīvību saistībā ar konkrētajiem šīs sistēmas pasākumiem.

71. Turklāt no Tiesai iesniegtajiem lietas materiāliem izriet, ka *ADIF* pasniedz Direktīvas 2001/14 11. pantā paredzētās stimulējošo pasākumu sistēmas ieviešanu kā iespēju, nevis pienākumu, kas ir jāievēro Spānijas iestādēm. Tāpat kā Komisija, arī es uzskatu, ka, tikai vienkārši minot iespēju ieviest šādu sistēmu, nav darīts pietiekami, lai nodrošinātu minētās direktīvas 11. panta prasību izpildi, kura formulējums turklāt nekādi nerunā par labu Spānijas valdības ierosinātajai šī noteikuma interpretācijai.

72. Secinu, ka Komisijas otrais iebildums ir atzīstams par pamatotu.

C – Par piekto iebildumu, kura pamatā ir Direktīvas 2001/14 13. panta 2. punkta un 14. panta 1. punkta pārkāpums

1) Lietas dalībnieku argumenti

73. Komisija apgalvo, ka pirmā infrastruktūras jaudas iedalīšanas prioritāte, kas minēta Rikojuma FOM/897/2005 11. panta b) punkta 1. apakšpunktā, ir pretrunā Direktīvas 2001/14 14. panta 1. punkta prasībām, ciktāl tā dod attiecīgajam ministram pārmērīgu rīcības brīvību, lai gan minētais 14. pants paredz, ka ir jāizstrādā konkrēti jaudas iedalīšanas noteikumi.

74. Spānijas valdība nepiekrīt, ka pirmā iedalīšanas prioritāte būtu pretrunā Direktīvas 2001/14 14. panta 1. punktam. Šis iedalīšanas kritērijs pieļaujot iespēju konkrētos vai izņēmuma apstākļos piešķirt prioritātes statusu arī cita veida pakalpojumiem, kas būtu atšķirīgi no kravas pārvaldājumu pakalpojumiem, lai izvairītos no dzelzceļa tīkla pārslodzes.

75. Šī valdība arī precizē, ka kopš Rikojuma FOM/897/2005 stāšanās spēkā Aprīkojuma un transporta ministrija nekad nav izmantojusi šo iespēju, kas pierādot, ka šai jautājumā nav bijusi nekāda rīcības brīvība.

76. Attiecībā uz pirmo iedalīšanas prioritāti Komisija atzīmē, ka Spānijas valdības piedāvātā interpretācija nekādi nav pamatota Rikojuma FOM/897/2005 11. panta b) punkta 1. apakšpunkta tekstā. Komisija uzskata, ka šai normā nekādi nav minēti konkrēti vai izņēmuma apstākļi, piemēram, tādi, kādus min Spānijas valdība. Komisija piebilst, ka tikai tas vien, ka pastāv šāda pirmā prioritāte, jau pats par sevi rada tiesisku nedrošību uzņēmējiem, līdz ar to hipotētiskā Spānijas iestāžu prakse, kas izpaužas kā vairīšanās no papildu prioritāšu noteikšanas, izņemot izņēmuma gadījumus, nav uzskatāma par apmierinošu Direktīvas 2001/14 14. panta 1. panta ieviešanas nolūkos.

77. Spānijas valdība šajā ziņā uzsver, ka Direktīvas 2001/14 14. panta 1. punkts skaidri neattiecas uz situāciju, kurā izņēmuma apstākļos būtu jāgroza iepriekš noteiktās prioritātes, un tas turklāt neliedz arī ņemt vērā šādu situāciju. Līdz ar to Spānijas valdības piedāvātā minētā 14. panta interpretācija nebūtu uzskatāma par tādu, kas ir pretrunā Direktīvai 2001/14.
78. Komisija tāpat apgalvo, ka ceturta infrastruktūras jaudas iedalīšanas prioritāte, kas minēta Rīkojuma FOM/897/2005 11. panta b) punkta 4. apakšpunktā, ir pretrunā Direktīvas 2001/14 13. panta 2. punkta un 14. panta 1. punkta prasībām.
79. No vienas puses, Komisija uzskata, ka šī ceturta iedalīšanas prioritāte pārkāpj minētās direktīvas 13. panta 2. punktu, jo praksē tā var novest pie tā, ka dzelzceļa uzņēmumam varētu tikt nodrošinātas tiesības izmantot kādu sliežu ceļu bezgalīgi ilgi. Šāda prakse atņemtu 13. pantā izklāstītajam aizliegumam lietderīgo iedarbību, saskaņā ar kuru sliežu ceļus nevar piešķirt uz laiku, kas pārsniedz viena kustības grafika spēkā esamības ilgumu.
80. No otras puses, Komisija uzskata, ka ceturta iedalīšanas prioritāte neatbilst Direktīvas 2001/14 14. panta 1. punkta prasībām, jo tā praksē varētu jaunienācējiem (lielākoties, uzņēmumiem no citām dalībvalstīm) neļaut piekļūt izdevīgākiem sliežu ceļiem un saglabāt priekšrocības parastajiem lietotājiem (lielākoties spāņu uzņēmumiem), kas nozīmētu diskrimināciju.
81. Saistībā ar ceturto iedalīšanas prioritāti Komisija uzsver, ka Direktīvas 2001/14 12. pants skaidri paredz iespēju infrastruktūras pārvaldītājiem noteikt rezervēšanas maksu, lai padarītu dzelzceļa sistēmas ekspluatāciju pēc iespējas rentablāku. Lai arī Komisija vispār neiebilst pret to, ka citu iedalīšanas kritēriju starpā tiek ņemta vērā arī uzņēmumu lietošanas pieredze, tā tomēr uzskata – lai parastais kāda sliežu ceļa lietotājs negūtu diskriminējošas priekšrocības pret jaunienācējiem, ir jāņem vērā ne tikai katras sliežu ceļa iedalīšanas procedūras priekšvēsture, bet arī tas, kā citi uzņēmumi agrāk ir lietojuši salīdzināmus sliežu ceļus.
82. Tā precizē, ka Direktīvas 2001/14 22. pants ir piemērojams tikai noslogotas infrastruktūras gadījumā, bet Rīkojuma FOM/897/2005 11. panta b) punkta 4. apakšpunkts attiecas ne tikai uz šo gadījumu, bet gan vispārīgi arī tad, kad ir vērojama pieprasījumu pārklāšanās uz vienu un to pašu sliežu ceļu. Katrā ziņā neviens no minētā 22. panta noteikumiem neļauj dalībvalstīm pieņemt tādas iedalīšanas kritērijus, pret kādiem ir vērsti šis iebildums.
83. Direktīvas 2001/14 13. panta 2. punktā paredzētā iespēja noslēgt pamata vienošanās, uz kuru atsaucas arī Spānijas valdība, esot izņēmuma noteikums, kas piemērojams Direktīvas 2001/14 17. pantā izklāstītajos apstākļos.
84. Spānijas valdība nepiekrīt, ka ceturta iedalīšanas prioritāte būtu pretrunā Direktīvas 2001/14 13. panta 2. punkta un 14. panta 1. punkta prasībām.
85. Faktiski Rīkojuma FOM/897/2005 11. panta b) punkta 4. apakšpunktā paredzētais kritērijs esot tikai viens kritērijs citu starpā, pēc kuriem tiek iedalīta jauda, kad tā vairs nav pietiekama vai kad ir vairāki pieprasījumi uz vienu un to pašu sliežu ceļu. Spānijas valdība uzskata, ka šis kritērijs netieši ietver racionālu un taisnīgu diskrimināciju, ciktāl ir saprātīgi ņemt vērā faktisko uzņēmumu jaudas lietojuma priekšvēsturi, lai uzlabotu dzelzceļa tīkla izmantošanu.
86. Šajā kontekstā Spānijas valdība atsaucas uz Direktīvas 2001/14 22. panta 4. punktu, saskaņā ar kuru infrastruktūras pārslogozes gadījumā prioritātes kritērijiem jāatspoguļo pakalpojuma nozīmīgums kopienai saistībā ar citu pakalpojumu, kuru tad attiecīgi izslēdz.

87. Pēc šīs valdības uzskatiem Direktīvas 2001/14 13. panta 2. punkts neparedz absolūtu aizliegumu kādam uzņēmumam bezgalīgi izmantot sliežu ceļu. Šādu interpretāciju apstiprinot tas, ka minētajā normā ir paredzēta iespēja noslēgt pamata vienošanās par attiecīgās dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu uz laiku, kas pārsniedz viena kustības grafika spēkā esamības ilgumu.

88. Spānijas valdība tāpat uzskata, ka tas, ka tiek ņemti vērā salīdzināmi sliežu ceļi, kad tiek vērtēta lietošanas priekšvēsture, vairo tiesisko nenoteiktību, ciktāl nav definēts to salīdzināmais raksturs.

89. Spānijas valdība visbeidzot uzskata, ka Komisijas arguments par to, ka Rīkojuma FOM/897/2005 11. panta b) punkta 4. apakšpunkts vispārīgā kārtā attiecoties uz situāciju, kad ir vērojama pieprasījumu pārklāšanās, ir nedaudz samākslots, ciktāl apstākļi, ka uz vienu un to pašu sliežu ceļu ir pieprasījumu pārklāšanās, nozīmē arī to, ka tas ir pārslogots.

2) Piektā iebilduma pārbaude

90. Attiecībā uz infrastruktūras jaudas iedalīšanas pirmo prioritāti, kas noteikta ar Rīkojuma FOM/897/2005 11. panta b) punkta 1. apakšpunktu, jāatzīmē, ka Direktīvas 2001/14 14. panta 1. punkts skaidri paredz, ka dalībvalstīm ir jāizstrādā konkrēti jaudas iedalīšanas noteikumi un tās var arī ieviest infrastruktūras jaudas iedalīšanas sistēmu, vienlaikus respektējot Direktīvas 91/440 4. pantā noteikto pārvaldības neatkarību.

91. Atbilstīgi Direktīvas 2001/14 preambulas 18. un 20. apsvērumam šī direktīva prasa, lai infrastruktūras pārvaldītājam būtu rīcības brīvība infrastruktūras iedalīšanas vajadzībām. Minētās direktīvas formulējums tomēr neļauj secināt, ka konkrēti jaudas iedalīšanas noteikumi varētu ļaut ieviest diskrecionāru politiska vērtējuma elementu attiecībā uz infrastruktūras iedalīšanu. Kompetence saistībā ar prioritātes piešķiršanu dažiem pakalpojumiem ir infrastruktūras pārvaldītājam, kurš to var īstenot tikai ar konkrētiem nosacījumiem, kas uzskaitīti Direktīvas 2001/14 22. pantā par infrastruktūras pārslogdi un 24. pantā par specializēto infrastruktūru.

92. Spānijas Karalistes gadījumā diskrecionārā kompetence, kas ministrijai ir piešķirta ne tikai izņēmuma apstākļos, bet vispārīgā kārtā, man vēl jo vairāk šķiet esam pretrunā Direktīvai 2001/14, jo runa ir par ministriju, kas pilda arī regulatīvās iestādes funkcijas Direktīvas 2001/14 30. panta 3. punkta izpratnē.

93. Attiecībā uz ceturto iedalīšanas prioritāti, kas minēta Rīkojuma FOM/897/2005 11. panta b) punkta 4. apakšpunktā, ir jāatzīmē, ka saskaņā ar Direktīvas 2001/14 13. panta 2. punkta pirmo daļu maksimālais laiks, cik ilgi var lietot konkrētu infrastruktūras jaudu sliežu ceļu formā, atbilst vienam pakalpojuma grafika laikposmam. Saskaņā ar minētā punkta otro daļu dzelzceļa uzņēmums, ievērojot pamata vienošanos, kā izklāstīts Direktīvas 2001/14 17. pantā, var izmantot infrastruktūras jaudu laikposmā, kas pārsniedz viena kustības grafika spēkā esamības ilgumu.

94. Šai ziņā attiecīgie Spānijas tiesību akti, proti, Rīkojuma FOM/897/2005 11. panta b) punkta 4. apakšpunkts, pamata vienošanās esamību nepakārto prasībai ņemt vērā to, kā pakalpojuma grafiku pieprasītājam agrāk iedalīti sliežu ceļi un kā viņš tos faktiski izlietojis agrāk nekā [patlaban] pieprasītos sliežu ceļus, kā to prasa Direktīva 2001/14. Tāpēc attiecīgais Spānijas tiesiskais regulējums nav uzskatāms par izņēmumu, kas ir paredzēts Direktīvas 2001/14 13. panta 2. punkta otrajā daļā un kas ļauj piešķirt tiesības lietot konkrētu infrastruktūras jaudu sliežu ceļu formā uz laiku, kas pārsniedz viena kustības grafika spēkā esamības ilgumu.

95. Attiecībā uz Komisijas pārmetumiem, ka ceturtajai prioritātei piemīt diskriminējošs raksturs, es atzīmēšu, ka pati Spānijas valdība atzīst, ka šī prioritāte netieši ietver diskrimināciju starp parastajiem lietotājiem un jaunatnācējiem. Tātad šāda diskriminācija, pēc manām domām, ir acīmredzami pretrunā galvenajam Savienības dzelzceļa tiesību aktu galvenajam mērķim, proti, nodrošināt nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai. Šis mērķis sekmē vēsturisko uzņēmumu sniegto dzelzceļa pakalpojumu pieejamību konkurencei no jaunienācēju puses.

96. Efektīvas tīkla izmantošanas kritērijam, kas ir infrastruktūras jaudas iedalīšanas kritērijs, piemēroto diskriminējošo raksturu Spānijas valdība pamato ar mērķi garantēt efektīvāku dzelzceļa tīkla izmantošanu. Šim pamatojumam nevar piekrist. Tas, ka tiek dota priekšroka parastajam lietotājam, vēl uzreiz nenozīmē efektīvu tīkla izmantošanu.

97. Piebilde, ka Direktīvā 2001/14 ir īpaši noteikumi, kuru mērķis ir veicināt efektīvu infrastruktūras jaudas izmantošanu. Šis veicināšanas mērķis ir norādīts Direktīvas 2001/14 12. pantā par maksu par jaudas rezervēšanu, 23. panta 2. punktā par nepieciešamību saglabāt pieejamu rezerves jaudu, lai varētu ātri reaģēt uz paredzamiem *ad hoc* jaudas pieprasījumiem, un 27. pantā par sliežu ceļu izmantošanu. Tātad priekšrocību piešķiršana vēsturiskajam uzņēmumam neparādās to pasākumu klāstā, ar kuriem direktīva paredz veicināt efektīvu tīkla izmantošanu. No tā izriet, ka šāds kritērijs nav saderīgs ar Direktīvas 2001/14 prasībām, konkrēti, tās 13. panta 2. punkta prasībām.

98. Secinu, ka Komisijas piektais iebildums ir atzīstams par pamatotu.

V – Par tiesāšanās izdevumiem

99. Atbilstoši Reglamenta 69. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs.

100. Tā kā Komisija ir prasījusi piespriezt Spānijas Karalistei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, šī prasība būs jāapmierina, ja atbilstīgi manam ierosinājumam prasība sakarā ar valsts pienākumu neizpildi tiks pilnībā apmierināta.

101. Atbilstoši Reglamenta 69. panta 4. punkta pirmajai daļai Francijas Republika un Čehijas Republika, kas lūgušas atļauju iestāties šajā lietā, sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.

VI – Secinājumi

102. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, es ierosinu Tiesai nospriest šādi:

- 1) Spānijas Karaliste nav izpildījusi pienākumus, kas paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvā 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu, kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Direktīvu 2007/58/EK, attiecībā uz:
 - tās 4. panta 1. punktu, paredzot, ka infrastruktūras lietošanas maksu nosaka ar ministrijas rīkojumu;
 - tās 11. pantu, neveicot pasākumus, kas vajadzīgi, lai izveidotu darbības uzlabošanas sistēmu;
 - tās 13. panta 2. punktu, atstājot attiecīgajam ministram pārāk lielu rīcības brīvību attiecībā uz konkrētu jaudas iedalīšanas noteikumu izstrādi, un

— tās 14. panta 1. punktu, paredzot, ka dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanā tiek ņemts vērā tas, kā ir iedalīti un kā pieprasītājs ir agrāk izmantojis pakalpojuma grafika laikposmus;

- 2) Spānijas Karaliste atlīdzina tiesāšanās izdevumus;
- 3) Francijas Republika un Čehijas Republika sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.