



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2013. gada 28. februārī *

Valsts pienākumu neizpilde — Kopienas dzelzceļa attīstība — Dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšana — Maksas iekasēšana par dzelzceļa infrastruktūru — Direktīva 91/440/EEK un Direktīva 2001/14/EK — Nepilnīga transponēšana

Lietā C-473/10

par prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi atbilstoši LESD 258. pantam, ko 2010. gada 29. septembrī cēla

Eiropas Komisija, ko pārstāv *H. Støvlbæk*, *B. Simon* un *A. Sipos*, pārstāvji, kas norādīja adresi Luksemburgā,

prasītāja,

pret

Ungāriju, ko pārstāv *M. Fehér* un *G. Koós*, kā arī *K. Szíjjártó*, pārstāvji,

atbildētāja,

ko atbalsta

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

Polijas Republika, ko pārstāv *M. Szpunar* un *B. Majczyna*, kā arī *M. Laszuk*, pārstāvji,

personas, kas iestājušās 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 *S. Stremholma* [*C. Strömholm*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2012. gada 23. maija tiesas sēdi,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2012. gada 6. septembra tiesas sēdē,

* Tiesvedības valoda – ungāru.

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Ar savu prasības pieteikumu Eiropas Komisija lūdz Tiesu konstatēt, ka, nepieņemot visus normatīvos un administratīvos aktus, kas ir vajadzīgi, lai izpildītu:
 - Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīvas 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 237, 25. lpp.), kas grozīta ar Padomes 2006. gada 20. novembra Direktīvu 2006/103/EK (OV L 363, 344. lpp.; turpmāk tekstā – “Direktīva 91/440”), 6. panta 3. punkta un II pielikuma prasības un
 - Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvas 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 2007. gada 23. oktobra Direktīvu 2007/58/EK (OV L 315, 44. lpp.; turpmāk tekstā – “Direktīva 2001/14”), 4. panta 2. punkta, 14. panta 2. punkta, 6. panta 1. un 2. punkta, 7. panta 3. punkta, 8. panta 1. punkta un 11. panta prasības,

Ungārija nav izpildījusi šajās tiesību normās paredzētos pienākumus.

Athilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

- 2 Direktīvas 91/440 6. panta 3. punktā ir paredzēts:

“Dalībvalstis veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to, ka II pielikumā iekļautās funkcijas, kuras nosaka taisnīgu un nediskriminējošu piekļūšanu infrastruktūrai, uztic iestādēm vai sabiedrībām, kas pašas nesniedz nekādus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus. Neatkarīgi no organizatoriskajām struktūrām jāpierāda, ka šis mērķis ir sasniegts.

Dalībvalstis tomēr var uzdot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai jebkurai citai iestādei iekasēt maksājumus un uzņemties atbildību par dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu, piemēram, investīcijām, uzturēšanu un finansēšanu.”

- 3 Direktīvas 91/440 II pielikumā ir uzskaitītas būtiskās funkcijas, kas ir minētas 6. panta 3. punktā:

- “dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanas sagatavošana un ar to saistīto lēmumu pieņemšana, tostarp atsevišķu licenču piešķiršana,
- to lēmumu pieņemšana, kas attiecas uz sliežu ceļu piešķirumu, ieskaitot pieejamības definīciju un vērtējumu, kā arī atsevišķu sliežu ceļu piešķirumu,
- to lēmumu pieņemšana, kas attiecas uz infrastruktūras maksām,
- tās publisko pakalpojumu saistību izpildes uzraudzība, ko prasa sakarā ar dažu pakalpojumu sniegšanu.”

4 Direktīvas 2001/14 preambulas 11., 15. un 20. apsvērums ir formulēti šādi:

“(11) 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.

[..]

(15) Ir vēlams, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītājs tiktu stimulēti līdz minimumam samazināt traucējumus un veikt uzlabojumus dzelzceļa tīkla darbībā.

[..]

(20) Ir vēlams dot infrastruktūras pārvaldītājiem noteiktu rīcības brīvību, lai varētu efektīvāk izmantot infrastruktūru.”

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

“1. Dalībvalstis izveido maksāšanas sistēmu, ievērojot vadības neatkarību, kas noteikta Direktīvas 91/440/EEK 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.”

6 Saskaņā ar minētās direktīvas 6. panta 1. punkta pirmo daļu un 2. punktu:

“1. Dalībvalstis izstrādā nosacījumus, attiecīgā gadījumā ieskaitot priekšapmaksas nosacījumus, lai nodrošinātu, ka normālos uzņēmējdarbības apstākļos un saprātīgā laikposmā infrastruktūras pārvaldītāja grāmatvedības rēķinos ienākumiem no infrastruktūras maksas, citas saimnieciskās darbības un valsts iemaksām, no vienas puses, jābūt vismaz līdzsvarā ar infrastruktūras izdevumiem, no otras puses.

[..]

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

7 Šīs pašas direktīvas 7. panta 3. punktā ir 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.”

- 8 Direktīvas 2001/14 8. panta 1. punkts ir formulēts šādi:

“Lai pilnībā segtu infrastruktūras pārvaldītājam radušās izmaksas, ja tirgus situācija to pieļauj, dalībvalsts var piedzīt uzcenojumus, pamatojoties uz efektīviem, caurskatāmiem un nediskriminējošiem principiem, vienlaikus garantējot optimālu konkurētspēju, jo īpaši dzelzceļa kravu starptautisko pārvadājumu jomā. Maksas iekasēšanas sistēmā ievēro dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sasniegto produktivitātes pieaugumu.

Maksas limenis tomēr nedrīkst liegt lietot infrastruktūru tādām tirgus daļām, kas spēj segt vismaz tās izmaksas, kas tieši radušās dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas dēļ, kā arī peļņas normu, ko pieļauj tirgus situācija.”

- 9 Minētās direktīvas 14. panta 2. punktā ir noteikts:

“Ja infrastruktūras pārvaldītājs savas juridiskās formas, uzbūves vai lēmumu pieņemšanas funkciju dēļ ir atkarīgs no kāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, tad 1. punktā minētās un šajā nodaļā aprakstītās funkcijas veic par jaudas iedalīšanu atbildīga iestāde, kas savā juridiskajā formā, uzbūvē un lēmumu pieņemšanā nav atkarīga ne no viena dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma.”

Ungārijas tiesības

- 10 Ar 1993. gada Likumu XCV par dzelzceļu 2004. gadā tika dibināta no dzelzceļa uzņēmumiem neatkarīga iestāde *Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet Kft.* (turpmāk tekstā – “VPE”).

- 11 Saskaņā ar 62. pantu 2005. gada Likumā CLXXXIII par dzelzceļa pārvadājumiem (*2005 évi CLXXXIII törvény a vasúti közlekedésről, Magyar Közlöny* 2005/172; turpmāk tekstā – “Likums par dzelzceļu”) sliežu ceļu piešķiršanas funkcijas un maksas noteikšana ir VPE ziņā.

- 12 Likuma par dzelzceļu 28. panta 1. punkts ir formulēts šādi:

“Valsts vārdā ministrs ar līgumu apņemas – saskaņojot to ar ministru, kurš ir atbildīgs par budžetu, – finansēt par pamatotiem atzītos izdevumus, kas radušies tam dzelzceļa tīkla pārvaldīšanas uzņēmumam, kuram uzticēts pārvaldīt valsts dzelzceļa tīklu un no tā atkarīgos dzelzceļus, kā arī reģionālos dzelzceļus un no tiem atkarīgos dzelzceļus, uz kuriem neattiecas maksa par piekļuvi tīklam, nedz arī citas šā uzņēmuma darbības. Minētā līguma formulējumam jābūt tādām, kas stimulētu tīkla pārvaldītāju samazināt pārvaldīšanas izmaksas, kā arī maksu par piekļuvi tīklam, tomēr ar to nekaitējot nedz pārvadājumu drošībai, nedz pakalpojuma kvalitātei.”

- 13 Tā paša likuma 31. panta 2. punkta b) apakšpunktā ir paredzēts, ka “dzelzceļa satiksmes drošības interesēs [...] infrastruktūras pārvaldītājam līdz briesmu novēršanai ir tiesības slēgt dzelzceļu vai dzelzceļa posmus, kuros radušās šīs briesmas, kā arī anulēt piešķirtos sliežu ceļus attiecīgajos posmos, informējot attiecīgo ceļa apsaimniekošanas pārvaldi gadījumos, kad slēgšana skar pārbrauktuvi”.

- 14 Minētā likuma 55. panta 8. punktā ir paredzēts:

“Ja pēc visām prognozēm maksa par piekļuvi tīklam nenosedz visas brīvi pieejamās infrastruktūras pārvaldītāja attaisnotās izmaksas, maksai par pakalpojumiem, kas definēti 54. panta 1. un 3.–5. punktā, var piemērot uzcenojumu, bet tas nedrīkst pārsniegt to, kas nepieciešams visu attaisnoto izmaksu segšanai, un šis uzcenojums atspoguļo arī dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sasniegto produktivitātes pieaugumu, prasību efektīvi izmantot infrastruktūru, starptautiskā dzelzceļa tranzīta konkurenci, pārskatāmības un vienlīdzīgas attieksmes principu.”

- 15 Nolikums Nr. 83/2007 (X.6) *GKM-PM* ir saistīts ar dzelzceļa infrastruktūras piekļuves maksas sistēmu un ar pamatnoteikumiem, pēc kuriem nosaka maksu par piekļuvi infrastruktūrai (*Magyar Közlöny* 2007/134).
- 16 Nolikuma Nr. 101/2007 (XII.22) *GKM* attiecībā uz sīki izstrādātiem noteikumiem par atklāto pieeju dzelzceļa infrastruktūrai (*Magyar Közlöny* 2007/181) 23. panta 1. punktā ir noteikts:
- “Kad infrastruktūras pārvaldītājs ir anulējis kādu sliežu ceļu, piemērojot [Likuma par dzelzceļu] 31. panta 2. punkta b) apakšpunktu, par jaudas iedalīšanu atbildīgā iestāde pēc ieinteresētās personas pieprasījuma piedāvā citu sliežu ceļu, kas izraudzīts no pieejamās jaudas ceļiem.”
- 17 *VPE* katru gadu publicē Tīkla ekspluatācijas nolikumu (*Hálózati Üzletszabályzat*). 2009.–2010. gada Tīkla ekspluatācijas nolikuma 4.3. punkta 9. apakšpunktā ir paredzēts:
- “[*VPE*] par saviem jaudas iedalīšanas lēmumiem informē attiecīgos saņēmējus, infrastruktūras pārvaldītājus un dzelzceļa pārvaldības iestādi.”
- 18 Šī paša Tīkla ekspluatācijas nolikuma 4.8.1. punktā ar nosaukumu “Normālas satiksmes atjaunošanas pamatnostādnes” ir noteikts:
- a) Ja ir atkāpe no programmas un plānotā grafika, infrastruktūras pārvaldītāja operatīvo ekspluatācijas pakalpojumu vadībai ir jāveic pasākumi, kas nepieciešami, lai izbeigtu traucējumus un atjaunotu satiksmi atbilstoši programmai un plānotajam grafikam. [..]
- b) Tīkla pieejas saņēmējiem visu laiku ir kontaktpersona ar lēmēja pilnvarām vai pašiem sava vadības iestāde, kurai infrastruktūras pārvaldītāja vadības iestāde traucējumu vai briesmu gadījumā sniedz informāciju un kuras vajadzības ņem vērā, atjaunojot normālos ekspluatācijas apstākļus.
- c) Nepārvaramas varas un citos neparedzamos ārkārtas apstākļos:
- gadījumā, ja vilcienu kustībā rodas traucējumi, kurus izraisījušas tehniskas kļūmes vai negadījumi, infrastruktūras pārvaldītājam jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai atjaunotu normālo ekspluatācijas stāvokli. Tādēļ pārvaldītājam jāizstrādā ārkārtas rīcības plāns, kurā uzskaita dažādās iestādes, kas jāinformē par nopietniem negadījumiem vai nopietniem vilcienu kustības traucējumiem;
 - pēc tīkla pārvaldītāja pieprasījuma tīkla pieejas saņēmējam pret atlīdzību ir jānodod rīcībā līdzekļi, kas tiek uzskatīti par vispiemērotākajiem ātrai normālo ekspluatācijas apstākļu atjaunošanai;
 - gadījumā, ja rodas briesmas, kas pēkšņi padara dzelzceļa tīklu nelietojamu, infrastruktūras pārvaldītājs, informējot ieinteresētās personas, var anulēt piešķirtos sliežu ceļus tik ilgi, cik nepieciešams situācijas atjaunošanai. Pēc ieinteresētās personas pieprasījuma [*VPE*] tai uz šo laiku piedāvā citu sliežu ceļu, kas izraudzīts no pieejamās jaudas ceļiem.”

Pirmstiesas procedūra un tiesvedība Tiesā

- 19 2008. gada 26. janvārī Komisija nosūtīja Ungārijai brīdinājuma vēstuli, ar kuru lūdza tai iesniegt paskaidrojumus saistībā ar to, ka netiek izpildīti nedz pienākumi, kas ir paredzēti Direktīvas 91/440 6. panta 3. punktā un II pielikumā, nedz arī Direktīvas 2001/14 4. panta 2. punktā, 14. panta 2. punktā, 3. pantā, 6. panta 1. un 2.–5. punktā, 7. panta 3. punktā, 8. pantā, 11. pantā un 30. panta 3. punktā.

- 20 Ar 2008. gada 22. augusta vēstuli Ungārija atbildēja uz šo brīdinājuma vēstuli. Šo vēstuli papildināja arī citas, it īpaši 2009. gada 10. jūnijā sūtītā vēstule.
- 21 Ar 2009. gada 8. oktobra vēstuli Komisija nosūtīja Ungārijai argumentētu atzinumu, kurā tā bija konstatējusi, ka pēdējā minētā nav izpildījusi pienākumus, kas ir minēti Direktīvas 91/440 6. panta 3. punktā un II pielikumā, kā arī Direktīvas 2001/14 4. panta 2. punktā, 14. panta 2. punktā, 6. panta 1. un 2. punktā, 7. panta 3. punktā, 8. panta 1. punktā un 11. pantā. Komisija aicināja šo dalībvalsti veikt pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai izpildītu šajā argumentētajā atzinumā minētās prasības divu mēnešu termiņā no tā saņemšanas brīža.
- 22 Ar 2009. gada 16. decembra vēstuli Ungārija atbildēja uz argumentēto atzinumu, apstrīdot Komisijas pārmetumu par pienākumu neizpildi pamatotību.
- 23 Tā kā Ungārijas atbilde Komisiju neapmierināja, tā izlēma celt šo prasību, kas ir pamatota ar pieciem iebildumiem.
- 24 Ar Tiesas priekšsēdētāja 2011. gada 15. februāra rīkojumu Čehijas Republikai, Latvijas Republikai un Polijas Republikai tika atļauts iestāties lietā Ungārijas prasījumu atbalstam. Ar Tiesas priekšsēdētāja 2011. gada 4. aprīļa rīkojumu Itālijas Republikai tika atļauts iestāties lietā to pašu prasījumu atbalstam saskaņā ar Tiesas Reglamenta 93. panta 7. punktu redakcijā, kas ir piemērojama šī rīkojuma izdošanas dienā. Itālijas Republika un Latvijas Republika neiesniedza rakstveida apsvērumus un nepiedalījās arī mutvārdu procesā.
- 25 Ar 2012. gada 6. jūnijā Tiesas kancelejā iesniegtu dokumentu Komisija paziņoja, ka tā atsakās no prasības piektā iebilduma, kura pamatā ir Direktīvas 2001/14 11. panta 1. punkta, kas attiecas uz tādas sistēmas izveidi, kura uzlabotu dzelzceļa tīkla darbību, pārkāpums.

Par prasību

Par pirmo iebildumu, kas ir saistīts ar neatkarību sliežu ceļu piešķiršanā

Lietas dalībnieku argumenti

- 26 Komisija apgalvo, ka saskaņā ar Direktīvas 91/440 6. panta 3. punktu dzelzceļa uzņēmums nevar pieņemt lēmumu par sliežu ceļu piešķiršanu, jo sliežu ceļu iedalīšana ir būtiska funkcija, lai garantētu taisnīgu un nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai, kas ir minēta tās pašas direktīvas II pielikumā un uz ko attiecas neatkarības prasība. Infrastruktūras jaudas iedalīšana attiecīgi būtu jāveic neatkarīgai iedalīšanas iestādei.
- 27 Tātad satiksmes pārvaldībai būtu jāietilpst sliežu ceļu piešķiršanā un Ungārijā tā būtu jānodrošina VPE, kas ir no dzelzceļa uzņēmumiem neatkarīga iestāde, nevis MÁV Zrt (turpmāk tekstā – “MÁV”) un GySEV Zrt (turpmāk tekstā – “GyseV”), kas ir dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumi, kā arī infrastruktūras pārvaldītāji.
- 28 Komisija norāda, ka, no vienas puses, satiksmes pārvaldītājam ir jābūt zināmiem lēmumiem par jaudas iedalīšanu, lai varētu pildīt pārvaldības uzdevumus. Ja Ungārijā infrastruktūras pārvaldītāji MÁV un GySEV saskaņā ar Tīkla ekspluatācijas nolikumu tiek informēti par ikvienu lēmumu par jaudas piešķiršanu viņu konkurentiem, viņi līdz ar to būtībā piedalās arī jaudas iedalīšanas procesā.
- 29 Turklāt Komisija uzskata, ka dzelzceļa uzņēmums, kas nodarbojas ar satiksmes pārvaldību, no tās gūst konkurences priekšrocības, ciktāl, lai varētu veikt šai pārvaldībai raksturīgos uzdevumus, šim uzņēmumam noteikti ir sīki jāiepazīstas ar dzelzceļa uzņēmumu piedāvātajiem pakalpojumiem, to

apjomu un kustības grafikiem. Tādējādi ar Direktīvas 91/440 6. panta 3. punktu un Direktīvas 2001/14 14. panta 2. punktu pretrunā esot tas, ka dzelzceļa uzņēmums, lai kāds tas būtu, var ar satiksmes pārvaldības darbību palīdzību uzzināt to, kā viņa konkurenti lieto infrastruktūru, vai arī ka tas zināmos apstākļos var pieņemt attiecīgus lēmumus par sliežu ceļu piešķiršanu vai infrastruktūras jaudas iedalīšanu.

- 30 No otras puses, Komisija uzskata, ka satiksmes pārvaldība pakalpojumu traucējumu vai briesmu gadījumā nozīmētu arī to, ka satiksmes pārvaldītājam būtu jāveic pasākumi, kas ir vajadzīgi normālu satiksmes apstākļu atjaunošanai. Šādā gadījumā šim satiksmes pārvaldītājam neesot citas iespējas kā atkāpties no iepriekš izveidotā kustības grafika, lai pārdalītu sliežu ceļus un pieejamo tīkla jaudu. Ungārijā divu infrastruktūras pārvaldītāju ziņā būtu veikti pasākumi, lai novērstu traucējumus, ņemot vērā dzelzceļa uzņēmumu vajadzības.
- 31 Komisija neapstrīd apstākli, ka ikdienišķā situācijā satiksmes pārvaldītājs aprobežojas ar *VPE* lēmumu izpildi, liek vilcieniem kursēt pēc kustības grafika un neietekmē lēmumus par jaudas iedalīšanu vai piešķiršanu. Savukārt tas, ka šis pārvaldītājs rīkojas vietējā mērogā, lai atjaunotu satiksmi briesmu vai traucējumu gadījumā, kā uzskata Komisija, nozīmē, ka tas pieņem lēmumus, kas ir saistīti ar sliežu ceļu piešķiršanu, un ka tam šai ziņā ir brīvība pieņemt lēmumu. Kāda sliežu ceļa anulēšana arī esot iejaukšanās, kas ir būtiska funkcija, kura ir saistīta ar sliežu ceļu piešķiršanu Direktīvas 91/440 II pielikuma izpratnē.
- 32 Saistībā ar attiecībām starp satiksmes pārvaldību un infrastruktūras pārvaldību Komisija atgādina, ka neatkarības prasība, kas attiecas uz sliežu ceļu piešķiršanu, ir spēkā arī tad, kad šī piešķiršana norisinās satiksmes pārvaldības ietvaros. Satiksmes pārvaldībā ietilpst daudzi uzdevumi, kas ir acīmredzami nesaistīti ar sliežu ceļu piešķiršanu, piemēram, ceļu būve, uzturēšanas darbi, kā arī citi ieguldījumi, kurus var uzņemties dzelzceļa uzņēmumi.
- 33 Ungārija apgalvo, ka saskaņā ar Direktīvas 91/440 6. panta 3. punktu par būtiskām funkcijām tiek uzskatītas tās darbības, kuras ir skaidri minētas tās II pielikumā. Šī punkta otrajā daļā ir sniegta neizsmeljoša to funkciju definīcija, kuras, kaut arī tās var būt darbības šī II pielikuma izpratnē vai ar tām saistītas darbības, var veikt arī dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumi.
- 34 Ungārijas tiesību akti neļauj satiksmes pārvaldītājam pārdalīt sliežu ceļus, pat ja rodas briesmas vai traucējumi. Tikai *VPE* kā neatkarīgas iestādes ziņā ir piešķirt sliežu ceļus un iedalīt infrastruktūras jaudu.
- 35 No vienas puses, viens no satiksmes pārvaldītāja būtiskākajiem uzdevumiem esot izpildīt *VPE* lēmumus par jaudas iedalīšanu un sliežu ceļu piešķiršanu. Satiksmes pārvaldītājiem šajā jomā neesot lemšanas pilnvaru, un viņi nevarot pārraudzīt nedz piešķirtos sliežu ceļus, nedz jaudu. *VPE* diennakts dežūrās šī iestāde var saņemt un izskatīt lūgumus piešķirt sliežu ceļus jebkurā diennakts laikā.
- 36 No otras puses, arī pastāvot briesmām vai pakalpojumu traucējumiem, satiksmes pārvaldītājam tik un tā nebūtu pilnvaru iedalīt jaudu. Šajā gadījumā, lai atjaunotu normālu satiksmi, šis pārvaldītājs spētu rīkoties uzreiz, veicot pasākumus, kas iespējami drīzākā laikā ļautu lietot maksimālu skaitu sliežu ceļu un jaudas, ko ir piešķirusi *VPE*. Ja tomēr ir sliežu ceļi, ko nevar no jauna izmantot, lai gan ir veikti pasākumi, infrastruktūras pārvaldītājs varētu anulēt kādu sliežu ceļu. Ungārija precizē, ka iespēja anulēt sliežu ceļus rodas tikai tad, kad kāds ceļa posms pēkšņi ir padarīts nelietojams un kad satiksme jebkurā gadījumā nav iespējama tāpēc, ka pastāv bīstama situācija. Tātad runa neesot par diskrecionāru lēmumu aizliegt lietot kādu sliežu ceļu, bet gan par dzelzceļa posma pagaidu slēgšanu drošības apsvērumu dēļ, kamēr *VPE* šai laikā mēģinātu nodot attiecīgā dzelzceļa uzņēmuma rīcībā kādu citu sliežu ceļu.

- 37 Pēc minētās dalībvalsts domām, normālas vilcienu kustības atjaunošana, kas nozīmē tehniskus un ar dzelzceļa drošību saistītus pasākumus, no vienas puses, un sliežu ceļu iedalīšana, kas jāveic VPE, no otras puses, ir divas dažādas darbības.
- 38 No tā, kā uzskata Ungārija, izriet, ka satiksmes pārvaldītājam nav nekādas ietekmes uz sliežu ceļu iedalīšanu, jo tā notiek pirms satiksmes kustības uzsākšanas. Infrastruktūras pārvaldītājam ir pienākums noslēgt līgumu par piešķirto sliežu ceļu ar piekļuves tiesību saņēmēju un laist apgrozībā viņa vilcienu atbilstoši piešķirtajam sliežu ceļam, pretējā gadījumā pret infrastruktūras pārvaldītāju tiktu vērstas līgumā paredzētās juridiskās sekas. Tādējādi iepazīšanās ar lēmumiem par jaudas piešķiršanu pēc tam, kad tie jau pieņemti, neesot līdzvērtīga lemlšanai par sliežu ceļu piešķiršanu un neļaujot arī infrastruktūras pārvaldītājam no tā gūt konkurences priekšrocības.
- 39 Minētā dalībvalsts uzskata, ka satiksmes pārvaldība drīzāk ir piederīga infrastruktūras pārvaldībai, jo šīs abas darbības nošķirt ir nereāli un neatbilstīgi pienācīgas satiksmes pārvaldības īstenošanai. Ciešās attiecības starp satiksmes pārvaldību un infrastruktūras pārvaldību tostarp ir minētas Direktīvā 91/440, kuras 3. panta otrajā ievilkumā ir paredzēts, ka infrastruktūras pārvaldītāja darbā var ietilpt kontroles un drošības sistēmu pārvaldība.
- 40 Polijas Republika norāda, ka atbalsta Ungārijas argumentus, saskaņā ar kuriem satiksmes pārvaldītāja iespējamā iejaukšanās satiksmes traucējumā vai briesmu gadījumā nenozīmē nekādu jaunu sliežu ceļu iedalīšanu. Runa esot tikai par *ad hoc* reakciju, uz kuru ir gatava tikai tāda iestāde, kas ikdienā nodrošina dzelzceļa satiksmes pārvaldību.
- 41 Polijas Republika tāpat atgādina, ka Direktīvas 91/440 6. panta 3. punkts prasa tikai sasniegt mērķi nodrošināt taisnīgu un nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai. Šis mērķis esot minēts Direktīvas 2001/14 preambulas 11. apsvērumā. Tātad pēc šīs dalībvalsts domām Komisija nav sniegusi nekādus faktiskus vai juridiskus argumentus, kas pierādītu, ka Ungārija šo mērķi nav sasniegusi.

Tiesas vērtējums

- 42 Savā pirmajā iebildumā Komisija būtībā pārmet, ka Ungārijas tiesību aktos ir paredzēts, ka satiksmes pārvaldību veic tikai divas infrastruktūras pārvaldītājas sabiedrības, proti, MÁV un GySEV, kas ir arī dzelzceļa uzņēmumi, nevis VPE, kura ir neatkarīga iestāde, ciktāl satiksmes pārvaldība daļēji, pēc tās domām, ir saistīta ar sliežu ceļu piešķiršanu.
- 43 Komisija un Ungārija šajā ziņā nav vienprātis par to, vai satiksmes pārvaldība, it īpaši satiksmes traucējumā un briesmu gadījumā, ir saistīta ar lēmumiem par sliežu ceļu piešķiršanu, un apstiprinošas atbildes gadījumā – vai šo pārvaldību drīkst veikt tikai neatkarīga iestāde.
- 44 Jāatgādina, ka ar Direktīvu 91/440 tika uzsākta dzelzceļa pārvaldījumu liberalizācija, kuras mērķis bija dzelzceļa uzņēmumiem nodrošināt taisnīgu un nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai. Lai nodrošinātu šādu piekļuvi, Direktīvas 91/440 6. panta 3. punkta pirmajā daļā ir paredzēts iestādes, kam ir uzdots veikt būtiskas funkcijas, kuras ir uzskaitītas šīs direktīvas II pielikumā, neatkarības princips.
- 45 Saskaņā ar šī II pielikuma noteikumiem par būtiskām funkcijām minētā 6. panta 3. punkta nozīmē uzskata lēmumu sagatavošanu un pieņemšanu par licences piešķiršanu dzelzceļa uzņēmumiem, lēmumu pieņemšanu par sliežu ceļu piešķirumu, ieskaitot pieejamības definīciju un vērtējumu, kā arī atsevišķu sliežu ceļu piešķirumu, lēmumu pieņemšanu par infrastruktūras maksām un to publisko pakalpojumu saistību izpildes uzraudzību, ko prasa sakarā ar dažu pakalpojumu sniegšanu.

- 46 Jākonstatē, ka, lai gan minētajā II pielikumā kā būtiska funkcija, kas ir jāuztic neatkarīgai iestādei, ir minēta lēmumu pieņemšana par sliežu ceļu piešķirumu, tajā tomēr nekādā ziņā nav minēta satiksmes pārvaldība. Ja Savienības likumdevējs būtu vēlējies to uzskatīt par būtisku funkciju, tas to skaidri būtu norādījis, iekļaujot šo funkciju šajā pielikumā.
- 47 Jānorāda arī, ka par mērķi ikvienam dzelzceļa uzņēmumam nodrošināt taisnīgus un nediskriminējošus piekļuves nosacījumus ir atgādināts Direktīvas 2001/14 preambulas 11. apsvērumā. Saskaņā ar šo apsvērumu maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jādod visiem uzņēmumiem vienlīdzīgas un nediskriminējošas piekļuves iespējas un, ciktāl iespējams, jāmeģina apmierināt visu lietotāju un transporta veidu vajadzības taisnīgi un bez diskriminācijas.
- 48 Šis mērķis ir izskaidrojams ar principu par jaudas iedalīšanas funkcijas neatkarību, kas ir paredzēts Direktīvas 2001/14 14. panta 2. punktā. Šajā tiesību normā ir paredzēts, ka, ja infrastruktūras pārvaldītājs ir atkarīgs no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, šī paša panta 1. punktā minētās un šīs direktīvas III nodaļā ar nosaukumu “Infrastruktūras jaudas iedalīšana” aprakstītās funkcijas veic par jaudas iedalīšanu atbildīga iestāde, kas ir neatkarīga no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.
- 49 Kā vieni no uzdevumiem, kas ir aprakstīti minētajā III nodaļā un kas ir jāuztic neatkarīgai iestādei, ir jāmin jaudas iedalīšanas procedūru īstenošana, sadarbība efektīvai tādas infrastruktūras jaudas iedalīšanai, kas attiecas uz vairāk nekā vienu tīklu, kustības grafiku plānošana, kas tiek sagatavots vienreiz kalendārajā gadā, atsevišķu sliežu ceļu piešķiršana *ad hoc* un pieprasīto vilcienu ceļu koordinēšana, lai nodrošinātu visu prasību iespējami labāku savienošanu. Tādējādi tiek uzskatīts, ka būtiskajā jaudas iedalīšanas funkcijā Direktīvas 91/440 un Direktīvas 2001/14 nozīmē ietilpst administratīva rakstura darbības, kas būtībā ir saistītas ar plānošanu, kustības grafiku sagatavošanu un atsevišķu sliežu ceļu piešķiršanu *ad hoc*.
- 50 Direktīvas 2001/14 2. panta l) punktā “vilcienu [sliežu] ceļš” ir definēts kā infrastruktūras jauda, kas ir vajadzīga, lai vilciena sastāvs noteiktā laika posmā varētu pārvietoties no vienas vietas uz otru. Sliežu ceļa piešķiršana dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, iekļaujot to kustības grafikā vai pieņemot *ad hoc* lēmumu saskaņā ar šīs direktīvas 23. pantu, šim uzņēmumam dod tiesības izmantot konkrētu infrastruktūras jaudu. Šo interpretāciju apstiprina šīs pašas direktīvas 13. panta 2. punkta pirmā daļa, kurā ir atsauce uz “tiesībām izmantot konkrētu infrastruktūras jaudu vilcienu ceļa veidā”.
- 51 No tā izriet, ka satiksmes pārvaldība, kā šķiet pirmajā brīdī, nav saistīta ar lēmumu pieņemšanu par sliežu ceļu piešķiršanu, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam nozīmē tiesību piešķiršanu izmantot dzelzceļa infrastruktūras jaudu, iekļaujot to kustības grafikā vai pieņemot atsevišķus *ad hoc* lēmumus.
- 52 Savukārt ir jānorāda, ka saskaņā ar Direktīvas 2001/14 2. panta h) punktu infrastruktūras pārvaldība var ietvert arī infrastruktūras kontroles un drošības sistēmu pārvaldīšanu.
- 53 Jāpiebilst, ka, lai gan Direktīvā 91/440 un Direktīvā 2001/14 satiksmes pārvaldība nav definēta, pēdējās minētās direktīvas II pielikuma 1. punktā ir sniegtas norādes šajā ziņā. Šajā tiesību normā ir uzskaitīti visi minimālie pakalpojumi, ko var saņemt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi. Šī 1. punkta d) apakšpunktā pie šiem pakalpojumiem ir minēta vilcienu kustības kontrole, ieskaitot signalizēšanu, regulēšanu, dispečera pakalpojumus, kā arī paziņojumus un informāciju par vilcienu kustību, kā arī minētā 1. punkta e) apakšpunktā ir minēta visa pārējā informācija, kas nepieciešama, lai ieviestu vai sniegtu pakalpojumu, kam iedalīta jauda.
- 54 No tā izriet, ka satiksmes pārvaldība ietver darbības, kas ir saistītas ar infrastruktūras pārvaldību un ko veido nevis lēmumu pieņemšana par sliežu ceļu piešķiršanu, bet gan šādu lēmumu īstenošana vai izpilde. Kā ģenerāladvokāts to ir norādījis secinājumā 59. punktā, satiksmes pārvaldība ir darbība, kuras mērķis ir ļaut efektīvi un pilnīgi droši īstenot tiesības lietot tīkla jaudu sliežu ceļu formā.

- 55 No iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka satiksmes pārvaldību nevar uzskatīt par būtisku funkciju, kas ir jāuztic neatkarīgai iestādei. Kā tas izriet no Direktīvas 91/440 6. panta 3. punkta otrās daļas, atbildību par infrastruktūras pārvaldību ārpus būtisko funkciju jomas var uzticēt dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumiem. Tādējādi satiksmes pārvaldību var uzticēt veikt infrastruktūras pārvaldītājam, kas ir arī dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmums, kā tas ir Ungārijas gadījumā.
- 56 Šo secinājumu nevar atspēkot ar Komisijas argumentu, ka satiksmes traucējumu vai briesmu gadījumā tādu pasākumu veikšana, kas ir vajadzīgi normālu satiksmes apstākļu atjaunošanai, to skaitā sliežu ceļu anulēšana, ietilpst sliežu ceļu piešķiršanā.
- 57 Direktīvas 2001/14 29. pantā ir paredzēta iespēja veikt pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai reaģētu situācijā, kad vilcienu kustībā rodas traucējumi, kurus ir izraisījusi tehniska kļūme vai negadījums, kā arī ārkārtas gadījumā un ja tas ir noteikti nepieciešams tādas kļūmes dēļ, kas infrastruktūru uz laiku padara neizmantojamu.
- 58 Jānorāda, pirmkārt, ka, lai gan šī tiesību norma ir ietverta minētās direktīvas III nodaļā, kas attiecas uz jaudas iedalīšanu, tā nebija ietverta sākotnējā Komisijas direktīvas priekšlikumā un tā tika ietverta Padomes 2000. gada 28. marta Kopējā nostājā (EK) Nr. 28/2000, kas pieņemta saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 251. pantā paredzēto procedūru, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju (OV L 178, 28. lpp.).
- 59 Otrkārt, ir jākonstatē, ka šī tiesību norma attiecas uz īpašiem pasākumiem, kas ir jāveic gadījumā, ja vilcienu kustībā rodas traucējumi, lai drošības apsvērumu dēļ atjaunotu normālus satiksmes apstākļus, pretēji citiem III nodaļas noteikumiem, kuri attiecas uz kustības grafiku sagatavošanu un atsevišķu sliežu ceļu piešķiršanu *ad hoc*. Tādējādi pasākumus, kas ir veikti saskaņā ar Direktīvas 2001/14 29. pantu, nevar uzskatīt par tādiem, kuri tieši ir saistīti ar jaudas sadalīšanas vai sliežu ceļu piešķiršanas būtisko funkciju šīs direktīvas 14. panta 2. punkta nozīmē, kas ir jāuztic neatkarīgai jaudas iedalīšanas iestādei. Runa ir par specifiskiem pasākumiem, kas ir jāveic ārkārtas gadījumā, lai atrisinātu konkrētu situāciju un nodrošinātu, ka tiesības uz jaudu sliežu ceļu formā to saņēmējs varētu faktiski izmantot atbilstoši kustības grafikam.
- 60 Tādējādi šādu pasākumu veikšana ir saistīta ar satiksmes pārvaldību un nav pakļauta neatkarības prasībai, līdz ar to infrastruktūras pārvaldītājam, kas ir arī dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmums, var uzticēt veikt šādu funkciju.
- 61 Šo secinājumu apstiprina, pirmkārt, Direktīvas 2001/14 2. panta h) punkts, kurā ir noteikts, ka infrastruktūras pārvaldītājam var uzticēt infrastruktūras kontroles un drošības sistēmu pārvaldīšanu. Otrkārt, šāds secinājums atbilst šīs pašas direktīvas mērķiem. No tās preambulas 15. un 20. apsvēruma izriet, ka infrastruktūras pārvaldītājs ir jānodrošina līdz minimumam samazināt traucējumus, kā arī veikt uzlabojumus dzelzceļa tīkla darbībā un ka ir vēlams dot infrastruktūras pārvaldītājiem noteiktu rīcības brīvību, lai varētu efektīvāk izmantot infrastruktūru.
- 62 Šajā gadījumā Ungārijā tiesību uz jaudu, kas ir noteikta sliežu ceļu formā, piešķiršana ir būtiska funkcija, kura ir uzticēta tikai VPE. Saskaņā ar attiecīgajiem Ungārijas tiesību aktiem satiksmes kustības traucējumu vai briesmu gadījumā infrastruktūras pārvaldītāji, proti, MÁV un GySEV, veic pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai nodrošinātu normālās situācijas atjaunošanu, un drošības apsvērumu dēļ var arī anulēt sliežu ceļus. Šajā gadījumā VPE ir no jauna jāpiešķir sliežu ceļš.
- 63 Šajos apstākļos pretēji tam, ko apgalvo Komisija, nevar uzskatīt, ka Ungārijas tiesību akti neatbilst prasībām, kas ir paredzētas Direktīvas 91/440 6. panta 3. punktā un Direktīvas 2001/14 14. panta 2. punktā, tāpēc, ka tie ļauj infrastruktūras pārvaldītājiem veikt pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai atjaunotu normālu satiksmi satiksmes kustības traucējumu vai briesmu gadījumā.

- 64 Jāpārbauda arī Komisijas arguments, saskaņā ar kuru, lai satiksmes pārvaldītājs varētu pildīt savus pārvaldības pienākumus, tam ir jābūt informētam par lēmumiem par jaudas iedalīšanu, līdz ar to, tā kā *MÁV* un *GySEV* esot informēti par ikvienu lēmumu par jaudas piešķiršanu viņu konkurentiem, tie tādējādi būtībā kļūstot par ieinteresēto personu jaudas iedalīšanas procesā.
- 65 Šim argumentam nevar piekrist, ciktāl satiksmes pārvaldītājs ietekmē šo lēmumu pieņemšanas procesu ne jau tāpēc, ka tas ir informēts par lēmumiem par jaudas iedalīšanu. Kā tas ir noteikts šī sprieduma 54. punktā, satiksmes pārvaldību veido tādu lēmumu par sliežu ceļu piešķiršanu īstenošana, ko ir pieņēmusi neatkarīga jaudas iedalīšanas iestāde, līdz ar to satiksmes pārvaldības darbība noteikti tiek īstenota pēc minēto lēmumu pieņemšanas. Turklāt saskaņā ar attiecīgajiem Ungārijas tiesību aktiem infrastruktūras pārvaldītājam ir jānoslēdz līgums par piešķirto sliežu ceļu ar piekļuves tiesību saņēmēju un jālaiž apgrozībā viņa vilciens atbilstoši minētajam sliežu ceļam, pretējā gadījumā tam tiks noteikti sodi. Tādējādi nevar uzskatīt, ka *MÁV* un *GySEV* varētu ietekmēt lēmumu par jaudas iedalīšanu pieņemšanu.
- 66 Tāpat arī informācija par lēmumiem par jaudas piešķiršanu konkurentiem nevar radīt konkurences priekšrocību *MÁV* un *GySEV*, jo, pirmkārt, šī informācija kļūst zināma pēc tam, kad neatkarīgā iestāde, šajā gadījumā – *VPE*, ir pieņēmusi šos lēmumus, un, otrkārt, parasti tie ir ietverti kustības grafikos, kas būtībā ir pieejami trešajām personām. Turklāt ir jāatgādina, ka Direktīvas 91/440 6. panta 3. punkta otrajā daļā ir ļauts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam būt atbildīgam par infrastruktūras pārvaldību, izņemot būtiskās funkcijas. Līdz ar to Savienības likumdevējs noteikti ir atzinis, ka tad, ja tikla uzturēšanu īsteno dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, pat ja tas nav atbildīgs par satiksmes pārvaldību, šim uzņēmumam ir jābūt iespējai piekļūt informācijai par sliežu ceļu piešķirumu.
- 67 No visiem iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka pirmajam iebildumam, ko Komisija ir izvirzījusi savas prasības pamatojumam, nevar piekrist.

Par otro iebildumu, kas ir saistīts ar maksas iekasēšanas neatkarību

Lietas dalībnieku argumenti

- 68 Komisija norāda, ka saskaņā ar Direktīvas 91/440 6. panta 3. punktu un Direktīvas 2001/14 4. panta 2. punktu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nevar pieņemt lēmumu par maksas noteikšanu, jo šāds uzņēmums var būt pilnvarots tikai iekasēt šo maksu. Saskaņā ar šiem pašiem noteikumiem maksas noteikšana un aprēķini jānodrošina neatkarīgai maksas iekasēšanas iestādei.
- 69 Komisija uzskata, ka Ungārijas tiesiskais regulējums ir pretrunā šiem abiem noteikumiem, ciktāl detalizētus rēķinus par maksu par infrastruktūras lietošanu sagatavo infrastruktūras pārvaldītāji, proti, *MÁV* un *GySEV*, kas ir arī dzelzceļa uzņēmumi.
- 70 Komisija norāda, ka frāze “maksu par infrastruktūras lietošanu nosaka”, kas ir minēta Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punktā, no vienas puses, ir jāsaprot kā vispārēja maksas noteikšana, kas nozīmē katram posmam tikla ekspluatācijas nolikumā nozīmēt maksas summu par kilometru, un, no otras puses, konkrētus to summu aprēķinus, kas dažādiem lietotājiem jāmaksā atkarībā no lietotā posma garuma. Saskaņā ar šīs direktīvas 4. panta 2. punktu iespēja, ka kāds infrastruktūras pārvaldītājs, kurš nav neatkarīgs, varētu uzņemties maksas iekasēšanu, ir jāinterpretē šauri, jo runa ir par atkāpi no vispārējas normas.
- 71 Komisija uzskata, ka dzelzceļa uzņēmums, kam ir uzticēts sagatavot detalizētus rēķinus par iekasējamo maksu, no tā gūst konkurences priekšrocības, ciktāl šajos rēķinos neizbēgami ir atsauce uz konkurējošo dzelzceļa uzņēmumu izmantotajiem pakalpojumiem, to apjomu un izmantošanas laiku. Bet Direktīvas 91/440 6. panta 3. punktā esot skaidri minēts princips par taisnīgu un nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai.

- 72 Ungārija apstrīd apgalvojumu, ka infrastruktūras pārvaldītāji, proti, *MÁV* un *GySEV*, pieņem lēmumus par maksas noteikšanu, ciktāl šiem uzņēmumiem ir uzticēts tikai sagatavot rēķinus, kas nozīmē maksas iekasēšanu, kura nav būtiska funkcija Direktīvas 91/440 izpratnē, kas būtu veicama neatkarīgā iestādē. Rēķinu sagatavošana esot tikai tehnisks līdzeklis, kas nepieciešams minētās maksas saņemšanai.
- 73 Ungārija nošķir maksas veidošanu, tās faktisku noteikšanu un tās iekasēšanu. Pirmais no šiem jēdzieniem atbilst dažādu maksas iekasēšanas noteikumu izveidei, ko veic attiecīgā dalībvalsts vai infrastruktūras pārvaldītājs. Maksas faktiska noteikšana savukārt nozīmē noteikt atšķirīgas atsevišķās maksas, par kurām attiecīgajam dzelzceļa uzņēmumam konkrētajā situācijā ir jānorēķinās atkarībā no tā saņemtajiem pakalpojumiem. Uzdevumus, kas ir saistīti ar maksas veidošanu un noteikšanu, pilda *VPE* kā neatkarīga Komisijas atzīta iestāde. Maksas iekasēšana esot konkrēta maksāšanas darbība, ar kuru noteiktā maksa tiek samaksāta infrastruktūras pārvaldītājam. Rēķinu sagatavošana esot tikai tehniska *VPE* aprēķinos balstītās maksas pārveide, un līdz ar to tā nenozīmējot ne maksas veidošanu, ne tās konkrētu noteikšanu, bet gan tikai maksas iekasēšanu.
- 74 Minētā dalībvalsts apšaubā apgalvojumu, ka pieeja informācijai, kas ir iegūta, pateicoties detalizētajiem rēķiniem, varētu radīt konkurences traucējumus, ciktāl infrastruktūras pārvaldītājs reāli neietekmē to, kā tiek noteikta maksa par piekļuvi tīklam. Turklāt šis pārvaldītājs noteikti zina šo informāciju arī no citiem avotiem, piemēram, no līguma, kas ir noslēgts ar dzelzceļa uzņēmumu.
- 75 Polijas Republika tāpat kā Ungārija apgalvo, ka rēķinu sagatavošana nenozīmē nedz maksājamās summas noteikšanu, nedz arī jebkādu tādu lēmumu pieņemšanu, kas ir saistīti ar maksas iekasēšanu, bet ir maksas iekasēšanas elements Direktīvas 2001/14 4. panta 2. punkta izpratnē. Faktiski rēķinu sagatavošana esot pakārtota darbība, kuras mērķis ir ar matemātisku darbību palīdzību iegūt rezultātu saskaņā ar iepriekš noteiktām maksas likmēm un atkarībā no sliežu ceļiem, kas piešķirti pirms šīs rēķinu sagatavošanas, un to lietojuma.

Tiesas vērtējums

- 76 No Direktīvas 91/440 6. panta 3. punkta, kas aplūkots kopā ar tās II pielikumu, un no Direktīvas 2001/14 4. panta 2. punkta izriet, ka maksas noteikšana ir būtiska funkcija, lai nodrošinātu taisnīgu un nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai, kas ir jāveic no dzelzceļa uzņēmumiem juridiski, organizatoriski un lēmumu pieņemšanas ziņā neatkarīgai maksas iekasēšanas iestādei. Dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmums, kas rīkojas kā infrastruktūras pārvaldītājs, saskaņā ar šīm tiesību normām var būt tiesīgs tikai iekasēt maksu vai to saņemt.
- 77 Ar šo iebildumu Komisija būtībā pārmet, ka Ungārijas tiesību aktos rēķinu sagatavošanas funkcija ir piešķirta *MÁV* un *GySEV*, proti, diviem dzelzceļa uzņēmumiem, kas ir arī infrastruktūras pārvaldītāji, kaut gan rēķinu sagatavošana ir saistīta ar maksas noteikšanu un šie uzņēmumi no tā gūst konkurences priekšrocību.
- 78 Runājot par to, vai rēķinu sagatavošana ir saistīta ar maksas noteikšanu, ir jāatgādina, ka saskaņā ar Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punktu dalībvalstīm ir jāievieš maksāšanas sistēma un tās var arī paredzēt konkrētus maksāšanas noteikumus, ievērojot infrastruktūras pārvaldītāja pārvaldības neatkarību. Pēdējam minētajam ir jānosaka maksa un jāuzņemas tās iekasēšana.
- 79 Izmantojot jēdzienu “noteikšana”, Direktīvā 2001/14, kā ģenerālvokāts to ir norādījis secinājumā 82. punktā, ir paredzēts, ka maksas iekasēšanas sistēma ir jāuztīc tikai infrastruktūras pārvaldītājam, kas ir neatkarīgs no dzelzceļa uzņēmumiem. Maksas noteikšana nozīmē, ka šim pārvaldītājam ir jābūt zināmai rīcības brīvībai, kas tam ļauj pieņemt vismaz lēmumus, kuri ietver izvēli un vērtējumus, kas ir saistīti ar faktoriem vai parametriem, pamatojoties uz kuriem tiek veikts aprēķins.
- 80 Šo secinājumu apstiprina normatīvais konteksts, kurā iekļaujas minētās direktīvas 4. panta 1. punkts.

- 81 Direktīvas 2001/14 30. pantā ir izveidota iestāde, kas kontrolē lēmumus, kurus ir pieņēmis infrastruktūras pārvaldītājs saistībā ar maksas iekasēšanas sistēmu un infrastruktūras izmantošanas maksas apmēru vai struktūru. Šīs direktīvas 8. panta 2. punktā ir noteikts, ka infrastruktūras pārvaldītājs var noteikt vai turpināt noteikt augstāku maksu, pamatojoties uz dažu konkrētu ieguldījuma projektu ilgtermiņa izmaksām. Minētās direktīvas 9. pantā infrastruktūras pārvaldītājam ir ļauts ieviest no uzņēmējiem iekasētās maksas atlaižu sistēmas, lai ņemtu vērā administratīvo izmaksu faktisko ietaupījumu un lai sekmētu nepietiekami izmantotu līniju izmantošanu.
- 82 Tomēr saskaņā ar Direktīvas 2001/14 4. panta 2. punktu, ja infrastruktūras pārvaldītājs savas juridiskās formas, organizatoriskā vai lēmumu pieņemšanas ziņā ir atkarīgs no kāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, tam var uzticēt tikai maksas iekasēšanu. Tādējādi šī funkcija nav uzskatāma par būtisku, lai nodrošinātu taisnīgu un nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai. Kā izņēmums no vispārējā noteikuma par šī pārvaldītāja neatkarību šīs iekasēšanas jēdziens, kā to uzsver Komisija, ir interpretējams šauri.
- 83 Ungārija nošķir, pirmkārt, maksas veidošanu un noteikšanu, kas ir jāveic *VPE*, un, otrkārt, maksas iekasēšanu, kura ir uzticēta infrastruktūras pārvaldītājiem. Šī dalībvalsts uzskata, ka rēķinu sagatavošana ir tikai tehnisks maksas, kas ir pamatota ar *VPE* veiktajiem aprēķiniem, atspoguļojums un tādējādi ir saistīta ar tās iekasēšanu.
- 84 Jānorāda, ka Komisija neapstrīd rēķinu sagatavošanas tehnisko vai mehānisko raksturu. Jākonstatē arī, ka maksas noteikšana papildus vispārējai maksas noteikšanai Tikla ekspluatācijas nolikumā, kā uzskata Komisija, ietver konkrētu to summu aprēķinu, kas ir jāmaksā dažādiem lietotājiem, pamatojoties uz izmantotā sliežu ceļa posma garumu.
- 85 No Ungārijas iesniegtajiem procesuālajiem rakstiem izriet, ka *VPE* Tikla ekspluatācijas nolikumā izstrādā vispārējos maksas iekasēšanas noteikumus un nosaka summas, kas ir jāmaksā atsevišķiem lietotājiem, ņemot vērā tā sliežu ceļa posma garumu, kuru viņi vēlas lietot, tā raksturlielumus un pakalpojumus, kas tiek piedāvāti, laižot vilcienu apgrozībā.
- 86 Tā kā Ungārijā maksas apmēra konkrētu aprēķinu veic *VPE*, pirmajam Komisijas izvirzītajam argumentam par to, ka rēķinu sagatavošana ir saistīta ar maksas noteikšanu, nevar piekrist.
- 87 Otrais Komisijas izvirzītais arguments ir saistīts ar apgalvojumu, ka rēķinu sagatavošana ļaujot attiecīgajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, proti, *MÁV* un *GySEV*, no tā gūt konkurences priekšrocību, ciktāl tie var piekļūt informācijai par konkurējošo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu izmantotajiem pakalpojumiem, šo pakalpojumu apjomu un to izmantošanas laiku.
- 88 Jānorāda, ka Direktīvas 91/440 6. panta 3. punkts un Direktīvas 2001/14 4. panta 2. punkts ļauj dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam iekasēt vai saņemt maksu. Šajā ziņā nevar izslēgt, ka šādam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir zināmi pamatelementi, kas veido pamatojumu rēķiniem, kuru samaksu tie nodrošina. Šajā ziņā, kā ģenerāladvokāts to ir norādījis secinājumā 85. punktā, nav būtiskas atšķirības starp rēķinu sagatavošanu, kas tiek veikta, aprēķina formulu mehāniski piemērojot datiem, kuri tiek sniegti iekasētājai iestādei, un to summu iekasēšanu, kas ir ietvertas rēķinos, kurus ir sagatavojusi trešā persona.
- 89 Tādējādi otrajam argumentam, ko Komisija ir izvirzījusi sava otrā iebilduma pamatojumam, nevar piekrist un tāpēc tas ir jānoraida.

Par trešo iebildumu, kas ir saistīts ar infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvaru un izmaksu un maksas samazināšanas stimulēšanas pasākumiem

Lietas dalībnieku argumenti

- 90 Komisija pārmet Ungārijai, ka tā nav definējusi nosacījumus, kas garantē infrastruktūras pārvaldītāju finanšu līdzsvaru, pretēji tam, kas ir prasīts Direktīvas 2001/14 6. panta 1. punktā. Tā norāda, ka Likuma par dzelzceļu 28. panta 1. punktā ir paredzēts, ka kompetentais ministrs līgumā apņemas finansēt par pamatotiem atzītos izdevumus, kas ir radušies tam dzelzceļa tīkla pārvaldīšanas uzņēmumam, kuram ir uzticēts pārvaldīt infrastruktūru. Šāda līguma noslēgšana vēl neesot notikusi.
- 91 Tāpat arī Komisija norāda, ka Ungārijas tiesību aktos neesot pasākumu, kas stimulētu samazināt izmaksas un maksu, pretēji Direktīvas 2001/14 6. panta 2. un 3. punkta prasībām. Tā atsaucas uz minēto 28. panta 1. punktu, kurā esot paredzēts, ka tajā minētajam līgumam ir jāstimulē infrastruktūras pārvaldītāji samazināt pārvaldīšanas izmaksas, kā arī maksu par piekļuvi tīklam.
- 92 Ungārija šajā ziņā norāda, ka šobrīd tiek gatavots līguma projekts Likuma par dzelzceļu 28. panta 1. punkta izpratnē.
- 93 Replikas rakstā Komisija norāda, ka tā vēl aizvien nav saņēmusi šādu līguma projektu un ka tā līdz ar to nespēj novērtēt, vai minētā projekta normas atbilst Direktīvas 2001/14 prasībām.

Tiesas vērtējums

- 94 Vispirms ir jāatgādina, ka saskaņā ar Direktīvas 2001/14 6. panta 1. punkta pirmo daļu dalībvalstīm ir jāizstrādā nosacījumi, kas ir piemēroti, lai normālos uzņēmējdarbības apstākļos un saprātīgā laikposmā infrastruktūras pārvaldītāja grāmatvedības rēķinos ienākumi no infrastruktūras maksas, citas saimnieciskās darbības un valsts iemaksām, no vienas puses, ir vismaz līdzsvarā ar infrastruktūras izdevumiem, no otras puses. Saskaņā ar šī paša panta 2. punktu infrastruktūras pārvaldītājs ar stimulējošiem pasākumiem tiek mudināts samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un piekļuves maksas lielumu.
- 95 Šajā ziņā pietiek konstatēt, ka Ungārija neapstrīd šo iebildumu. Tā tikai norāda, ka Likuma par dzelzceļu 28. panta 1. punktā paredzētais līguma projekts, kurā kompetentais ministrs apņemas finansēt ar infrastruktūras pārvaldību saistītos izdevumus un kuram ir jāmudina infrastruktūras pārvaldītāji samazināt savas pārvaldības izmaksas, kā arī piekļuves maksu, tiek gatavots.
- 96 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru pienākumu neizpildes esamība ir jāvērtē atkarībā no situācijas dalībvalstī, kāda tā bija argumentētajā atzinumā noteiktā termiņa beigās (it īpaši skat. 2010. gada 16. decembra spriedumu lietā C-89/09 Komisija/Frāncija, Krājums, I-12941. lpp., 18. punkts, un 2011. gada 14. aprīļa spriedumu lietā C-390/10 Komisija/Luksemburga, Krājums, I-62. lpp., 11. punkts).
- 97 Šajā gadījumā ir skaidrs, ka argumentētajā atzinumā noteiktā termiņa beigās līguma projekts, kura mērķis būtu īstenot Direktīvas 2001/14 6. panta 1. un 2. punkta prasības, vēl nebija pieņemts.
- 98 No tā izriet, ka trešais iebildums, ko Komisija ir izvirzījusi savas prasības pamatošanai, ir pamatots.

Par ceturto iebildumu, kas ir saistīts ar maksas noteikšanu, pamatojoties uz tiešajām izmaksām

Lietas dalībnieku argumenti

- 99 Komisija norāda, ka Ungārijas tiesiskais regulējums neatbilst Direktīvas 2001/14 7. panta 3. punktam, jo, neraugoties uz šo noteikumu prasībām, tajā šobrīd neesot nevienas normas, kas garantētu tā sauktā “tiešo izmaksu” principa piemērošanu.
- 100 Iebildumu rakstā Ungārija apgalvo, ka VPE ir pieņēmusi Nolikumu Nr. 83/2007 (X.6) *GKM-PM*, kurā ir reglamentēta maksas noteikšanas metode, kura stājas spēkā 2010. gada 12. decembrī uz pieciem gadiem, sākot no 2010./2011. finanšu gada. Atbilstoši šai metodei maksas noteikšana esot balstīta uz faktiskiem datiem par infrastruktūras pārvaldītāja izmaksām un darbības rezultātiem pēdējā finanšu gadā. Šī dalībvalsts piebilst, ka atbilstoši Likuma par dzelzceļu 55. panta 8. punktam ir noteikts vispārējs uzcenojums attiecībā uz pamatpakalpojumiem, lai maksa par piekļuvi infrastruktūrai segtu minēto pārvaldītāju attaisnotās izmaksas. Valsts transporta iestāde kontrolē šo maksas uzcenojumu.
- 101 Replikas rakstā Komisija norāda, ka dokuments, ar kuru ir apstiprināta maksas noteikšanas metode, vēl nav tai nosūtīts, un apgalvo, ka, lasot iebildumu rakstu, tai nešķiet, ka šī metode apmierinātu Direktīvas 2001/14 7. panta prasības.
- 102 Polijas Republika norāda, ka Komisija argumentētajā atzinumā ir norādījusi, ka Direktīvas 2001/14 7. panta 3. punktā minētajām tiešajām izmaksām būtu jāatbilst 35 % no kopējām infrastruktūras uzturēšanas izmaksām. Šī dalībvalsts uzskata, ka šādam apgalvojumam nav nekāda pamata Direktīvā 2001/14, ciktāl tajā nav definēts jēdziens tiešās izmaksas, kas ir radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumu, un ciktāl dalībvalstīm ir zināma rīcības brīvība noteikt maksu par piekļuvi infrastruktūrai.

Tiesas vērtējums

- 103 Ar savu ceturto iebildumu Komisija būtībā pārmet, ka Ungārijas tiesību aktos netiek piemērots tiešo izmaksu princips, kā tas ir prasīts Direktīvas 2001/14 7. panta 3. punktā.
- 104 Saskaņā ar minēto tiesību normu maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkopes iekārtām nosaka tādu, kādas ir tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, neierobežojot tā paša Direktīvas 2001/14 7. panta 4. vai 5. punkta vai 8. panta noteikumus.
- 105 Šajā gadījumā ir skaidrs, ka argumentētajā argumentā noteiktā termiņa beigās, proti, 2009. gada 8. decembrī, Ungārijas tiesību aktos nebija tādas maksas aprēķināšanas metodes, kas būtu izstrādāta, pamatojoties uz tiešajām izmaksām, jo tie stājas spēkā 2010. gada 12. decembrī.
- 106 No tā izriet, ka ceturtais iebildums, ko Komisija ir izvirzījusi savas prasības pamatošanai, ir pamatots.
- 107 No visiem iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka, pirmkārt, noteiktajā termiņā nepieņemot visus normatīvos un administratīvos aktus, kas ir vajadzīgi, lai izpildītu Direktīvas 2001/14 6. panta 1. un 2. punkta, kā arī 7. panta 3. punkta prasības, Ungārija nav izpildījusi šajās tiesību normās paredzētos pienākumus un ka, otrkārt, prasība pārējā daļā ir jānoraida.

Par tiesāšanās izdevumiem

¹⁰⁸ 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 Ungārijai spriedums ir daļēji labvēlīgs un daļēji nelabvēlīgs attiecībā uz diviem no četriem pamatiem, jānolemj, ka tās savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas. Atbilstoši tā paša Reglamenta 140. panta 1. punktam, saskaņā ar kuru dalībvalstis, kas ir iestājušās lietā, sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas, Čehijas Republika un Polijas Republika sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) nospriež:

- 1) **noteiktajā termiņā nepieņemot visus normatīvos un administratīvos 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 2007. gada 23. oktobra Direktīvu 2007/58/EK, 6. panta 1. un 2. punkta, kā arī 7. panta 3. punkta prasības, Ungārija nav izpildījusi šajās tiesību normās paredzētos pienākumus;**
- 2) **prasību pārējā daļā noraidīt;**
- 3) **Eiropas Komisija un Ungārija sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas;**
- 4) **Čehijas Republika un Polijas Republika sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.**

[Paraksti]