



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2013. gada 28. februārī*

Valsts pienākumu neizpilde — Kopienas dzelzceļa attīstība — Direktīva 2001/14/EK —
Dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšana — Maksas iekasēšana — Maksa — Pārvaldības neatkarība

Lieta C-483/10

par prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi atbilstoši LESD 258. pantam, ko 2010. gada 6. oktobrī
cēla

Eiropas Komisija, ko pārstāv *H. Støvlbæk* un *R. Vidal Puig*, pārstāvji, kas norādīja adresi Luksemburgā,
prasītāja,

pret

Spānijas Karalisti, ko pārstāv *S. Centeno Huerta* un *B. Plaza Cruz*, pārstāves,
atbildētāja,

ko atbalsta

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

Francijas Republika, ko pārstāv *G. de Bergues* un *M. Perrot*, pārstāvji,
personas, kas iestājušās lietā.

TIESA (pirmā palāta)

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

ģenerālvokāts *N. Jēsķinens* [*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,

pasludina šo spriedumu.

* Tiesvedības valoda – spāņu.

Spriedums

- 1 Ar savu prasības pieteikumu Eiropas Komisija lūdz Tiesu konstatēt, ka, nepieņemot normatīvus un administratīvus aktus, kas ir vajadzīgi, lai izpildītu:
 - 4. panta 1. punktu, 11. pantu, 13. panta 2. punktu, 14. panta 1. punktu un 30. panta 1. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvā 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu (OV L 75, 29. lpp.), kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Direktīvu 2007/58/EK (OV L 315, 44. lpp.; turpmāk tekstā – “Direktīva 2001/14”), un
 - 10. panta 7. punktu Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīvā 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 237, 25. lpp.), kas grozīta ar Padomes 2006. gada 20. novembra Direktīvu 2006/103/EK (OV L 363, 344. lpp.; turpmāk tekstā – “Direktīva 91/440”),

Spānijas Karaliste nav izpildījusi šajās tiesību normās paredzētos pienākumus.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

- 2 Saskaņā ar Direktīvas 91/440 4. pantu, kas ir ietverts tās II iedaļā ar virsrakstu “Pārvaldības neatkarība”:
 - “1. Dalībvalstis veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to, ka, ciktāl tas attiecas uz apsaimniekošanu, vadību un iekšējo administratīvo, saimniecisko un uzskaites lietu kontroli, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir neatkarīgs statuss, saskaņā ar kuru viņu rīcībā ir tādi līdzekļi, budžeti un konti, kas ir nošķirti no valsts līdzekļiem, budžeta un kontiem.
 - 2. Ievērojot izmaksu un piešķiršanas īpašu noteikumu sistēmu, ko nosaka dalībvalstis, infrastruktūras pārvaldītājs atbild par savu apsaimniekošanu, vadību un iekšējo kontroli.”
 - 3 Direktīvas 2001/14 preambulas 11.–13. un 34. apsvērumi 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.
 - (12) Dalībvalstu norādītajās robežās maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jārosina dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus uzlabot savu infrastruktūru.
 - (13) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem saistībā ar jaudas iedalīšanas shēmām būtu jāsaņem skaidri un saskaņoti signāli, kas ļautu pieņemt racionālus lēmumus.
- [..]
- (34) Ieguldījumi dzelzceļa infrastruktūrā ir vēlamī, un infrastruktūras maksas iekasēšanas shēmām būtu jāstimulē infrastruktūras pārvaldītāji veikt attiecīgus ieguldījumus, kur tas ir ekonomiski izdevīgi.”

- 4 Direktīvas 2001/14 4. panta ar virsrakstu “Maksas ieviešana, noteikšana un iekasēšana” 1. punktā ir noteikts:

“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.”

- 5 Direktīvas 2001/14 11. panta ar virsrakstu “Darbības uzlabošanas shēma” 1. punktā ir paredzēts:

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

- 6 Minētās direktīvas 13. panta ar virsrakstu “Ar jaudu saistītās tiesības” 2. punktā ir noteikts:

“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.”

- 7 Tās pašas direktīvas 14. panta ar virsrakstu “Jaudas iedalīšana” 1. punkts ir formulēts šādi:

“Dalībvalstis var izstrādāt vispārīgus dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanas principus, vienlaikus respektējot Direktīvas 91/440/EEK 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.”

Spānijas tiesības

- 8 2003. gada 17. novembra Likuma Nr. 39/2003 par dzelzceļa nozari (*Ley 39/2003 del Sector Ferroviario*) (2003. gada 18. novembra *BOE* Nr. 276, 40532. lpp., turpmāk tekstā – “*LSF*”) 21. pantā ir uzskaitītas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pilnvaras un funkcijas, tostarp maksas iekasēšana par šīs 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 *LSF* 76. panta 1. un 2. punktā ir noteikts:

“1. Dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksas pārvaldību veic infrastruktūras pārvaldītājs, kas saistībā ar maksu par staciju un citu dzelzceļa iekārtu izmantošanu var pieprasīt uzrādīt jebkādas dokumentus, kas ir nepieciešami, lai veiktu attiecīgu samaksu.

2. Summas var tikt samaksātas individuāli vai kopīgi atbilstoši noteikumiem, kas ir paredzēti ministrijas rīkojumā, kurā ir noteikta samaksas kārtība, kā arī termiņi un līdzekļi, kas ļauj faktiski iekasēt maksājamās summas.”

- 11 *LSF* 77. panta 1. punktā ir paredzēts, ka vispārējo interešu dzelzceļa tīklam piederošu dzelzceļa līniju lietošanas maksas lielumu un staciju un citu dzelzceļa iekārtu izmantošanas maksas lielumu nosaka ar ministrijas rīkojumu.
- 12 *LSF* 81. panta 1. punkta j) apakšpunktā ir paredzēts, ka dzelzceļa infrastruktūras lietošanas maksas lieluma noteikšana vai attiecīgi grozīšana ir Aprikojuma un transporta ministrijas kompetencē.
- 13 *LSF* 88. un 89. pantā par attiecīgi smagiem un ļoti smagiem pārkāpumiem, par kuriem tiek piemēroti sodi, tiek uzskatīta atsevišķa dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumu rīcība, kas ir saistīta ar tīkla darbības traucējumiem.
- 14 Karaļa 2004. gada 30. decembra Dekrētā Nr. 2395/2004, ar ko apstiprina valsts uzņēmuma, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja, statūtus (2004. gada 31. decembra *BOE* Nr. 315, 42785. lpp.), proti, tā pielikumā, ir ietverts šī valsts uzņēmuma (turpmāk tekstā – “*ADIF*”) statūtu teksts, kuru 1. pantā ir precizēts, ka pēdējais minētais ir valsts iestāde, ko pielīdzina valsts uzņēmumu kategorijai, kas ir paredzēti 1997. gada 14. aprīļa Likuma Nr. 6 par valsts pārvaldes iestāžu organizāciju un darbību 43. panta 1. punkta b) apakšpunktā. *ADIF* ir pakļauts Aprikojuma un transporta ministrijai, kuras uzdevumā atbilstoši tā paša 43. panta 2. punktam ir šī uzņēmuma darbības stratēģiskā vadība, novērtēšana un pārraudzība.
- 15 *ADIF* statūtu 3. panta 1. punktā ir uzskaitītas šī valsts uzņēmuma pilnvaras un funkcijas, kuru starpā ir arī dzelzceļa infrastruktūras lietošanas maksas iekasēšana.
- 16 Karaļa 2004. gada 30. decembra Dekrētā Nr. 2396/2004, ar ko apstiprina valsts uzņēmuma *RENFE-Operadora* statūtus (2004. gada 31. decembra *BOE* Nr. 315, 42797. lpp.), ir noteikts, ka *RENFE-Operadora* ir valsts uzņēmums, kas ir pakļauts Aprikojuma un transporta ministrijai, kuras uzdevumā ir šī uzņēmuma darbības stratēģiskā vadība, novērtēšana un pārraudzība.
- 17 Ministrijas 2005. gada 8. aprīļa rīkojumā FOM/898/2005 (2005. gada 9. aprīļa *BOE* Nr. 85, 12331. lpp.) ir noteikts, pirmkārt, vispārējo interešu dzelzceļa tīklam piederošu dzelzceļa līniju lietošanas maksas lielums un, otrkārt, staciju un citu dzelzceļa iekārtu izmantošanas maksas lielums.
- 18 Ministrijas 2005. gada 7. aprīļa rīkojuma FOM/897/2005 par deklarāciju saistībā ar tīklu un dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanas procedūru (2005. gada 9. aprīļa *BOE* Nr. 85, 12324. lpp.; turpmāk tekstā – “ministrijas Rīkojums 897/2005”) 11. pantā ir paredzēts:

“Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs pieprasīto infrastruktūras jaudu iedala šādi:

[..]

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 pārvaldājumu pakalpojumus;

[..]

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

[..]”

Pirmstiesas procedūra un tiesvedība Tiesā

- 19 2007. gada 15. jūnijā Komisija nosūtīja Spānijas iestādēm anketu par Direktīvas 91/440 un Direktīvas 2001/14 piemērošanu.
- 20 Pēc vēstuļu apmaiņas ar minētajām iestādēm Komisija 2008. gada 27. jūnija vēstulē, kas adresēta Spānijas Karalistei, nosūtīja brīdinājumu, kurā tā pauda šaubas par dažu Spānijas dzelzceļa tiesību aktu aspektu saderību ar šīm direktīvām.
- 21 Minētā dalībvalsts uz brīdinājuma vēstuli atbildēja ar 2008. gada 16. oktobra vēstuli. Turklāt tā nosūtīja Komisijai papildu informāciju ar 2009. gada 5. februāra un 13. jūlija vēstulēm.
- 22 Ar 2009. gada 9. oktobra vēstuli Komisija nosūtīja Spānijas Karalistei argumentētu atzinumu, kurā tā norādīja, ka Spānijas tiesiskais regulējums dzelzceļa jomā nebija atbilstošs Direktīvai 91/440 un Direktīvai 2001/14 un aicināja pēdējo minēto veikt pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai izpildītu šo atzinumu divu mēnešu termiņā pēc tā paziņošanas. Šī dalībvalsts atbildi uz minēto atzinumu sniedza ar 2009. gada 16. septembra vēstuli.
- 23 Tā kā Komisija nebija apmierināta ar Spānijas Karalistes atbildi uz minēto argumentēto atzinumu, tā nolēma celt šo prasību, kas ir pamatota ar pieciem iebildumiem.
- 24 Ar Tiesas priekšsēdētāja 2011. gada 16. februāra un 8. septembra rīkojumiem attiecīgi Čehijas Republikai un Francijas Republikai tika atļauts iestāties lietā Spānijas Karalistes prasījumu atbalstam.
- 25 Ar 2012. gada 26. martā Tiesas kancelejā iesniegtu dokumentu Komisija informēja Spānijas Karalisti, ka, tā kā Spānijas Karaliste ir pieņēmusi 2011. gada 4. marta Likumu Nr. 2/2011 par ilgtspējīgu ekonomiku (*Ley 2/2011 de Economía Sostenible*; 2011. gada 5. marta *BOE* Nr. 55, 25033. lpp.), tā 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 pārkāpums.

Par prasību

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

Lietas dalībnieku argumenti

- 26 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 infrastruktūras pārvaldītājam, proti, *ADIF*, vienīgā funkcija ir maksas iekasēšana. Faktiski *ADIF* tikai katrā konkrētajā gadījumā aprēķina maksas lielumu, izmantojot formulu, ko jau iepriekš galīgā formā ir noteikusi ministrija. Līdz ar to šai struktūrai neesot nekādas rīcības brīvības, lai mainītu maksas lielumu atkarībā no konkrētā gadījuma.
- 27 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 ministrijai, tiesību akti atņem minētajam pārvaldītājam būtisku pārvaldības instrumentu.

- 28 Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta otrajā daļā ietvertā jēdziena “noteikšana” interpretācija, uz ko ir norādījusi Spānijas Karaliste, kā uzskata Komisija, ir pārāk šaura, ņemot vērā gan šī jēdziena parasto nozīmi, gan šī paša punkta pirmajā daļā ietverto prasību, kas nozīmē, ka ir jāievēro infrastruktūras pārvaldītāja pārvaldības autonomija. Šajā 4. pantā esot paredzēts, ka maksu par infrastruktūras lietošanu nosaka infrastruktūras pārvaldītājs, ne mazākajā mērā nenošķirot dažādus noteikšanas veidus, uz kuriem ir atsaukusies šī dalībvalsts.
- 29 Komisija turklāt uzskata, ka Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta interpretācija, uz ko ir atsaukusies minētā dalībvalsts, nav saderīga ar citām šīs direktīvas tiesību normām, kas noteikti nozīmējot, ka infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas ir saistītas ne tikai ar maksas samaksu un iekasēšanu.
- 30 Spānijas Karaliste apgalvo, ka maksas ir definētas kā nodevas. 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.
- 31 Minētā dalībvalsts norāda, ka *ADIF* ir valsts uzņēmums, kam saskaņā ar valsts tiesību aktiem noteikti ir jābūt atkarīgam no ministrijas un kam līdz ar to nav tiesību pieņemt tiesību aktus, jo šī kompetence ir ministrijai, kuras pakļautībā tas atrodas. *LSF* 76. pants uztic *ADIF* šīs maksas pārvaldību, kurā ietilpst arī dažas pārraudzības funkcijas, samaksa un maksas noteikšana katrā konkrētajā gadījumā, kā arī tās iekasēšana. *ADIF* turklāt varot ierosināt Aprikojuma un transporta ministrijai ieviest arī cita veida maksas gadījumos, kad tiek pārklasificēta kāda dzelzceļa līnija vai stacija.
- 32 Spānijas Karaliste uzskata, ka Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta otrajā daļā minētais jēdziens “noteikšana” noteikti neprasa maksas apmēra noteikšanu. Tā uzskata, ka būtu jāsaprot, ka šajā tiesību normā ir atsauce tikai uz konkrētas maksas noteikšanu, kas ir jāmaksā par infrastruktūras izmantošanu katrā atsevišķā gadījumā, kā arī uz tās iekasēšanu.
- 33 Tādējādi Spānijas tiesību aktos esot nošķirta, pirmkārt, vispārīga maksas noteikšana, paredzot atbilstošu maksas iekasēšanas režīmu un sistēmu, un infrastruktūras maksas iekasēšanas sistēmu noteikšana, ar ko nodarbojas Aprikojuma un transporta ministrs, un, otrkārt, konkrētas maksas noteikšana atbilstoši katram atsevišķam gadījumam, ar ko nodarbojas *ADIF*.
- 34 Pamatojoties uz šo nošķirumu, minētā dalībvalsts uzskata, ka tās veiktā Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta interpretācija ir saskaņā ar citām šīs direktīvas tiesību normām.
- 35 Spānijas Karaliste arī uzsver, ka Komisijas piedāvātā interpretācija ir grūti savietojama ar pašreiz spēkā esošajiem Spānijas tiesību aktiem, ja vien radikāli netiek grozīts valsts administratīvais un nodokļu tiesiskais regulējums.
- 36 Čehijas Republikas valdība norāda, ka, ieviešot maksas iekasēšanas sistēmu, dalībvalstīm ir jānodrošina “pārvadājumu uzņēmumu neatkarīgais statuss”, nevis par dzelzceļa infrastruktūru atbildīgā neatkarīgais statuss. Čehijas Republikas valdība no tā secina, ka attiecīgās dalībvalsts iejaukšanās, nosakot konkrētas maksas, ir pieņemams līdzeklis, ņemot vērā Direktīvas 2001/14 prasības.

Tiesas vērtējums

- 37 Ar savu pirmo iebildumu Komisija apgalvo, ka Spānijas tiesību akti neatbilst Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punktam, ciktāl, pirmkārt, ar tiem Aprikojuma un transporta ministrijai esot uzticēts ar ministrijas rīkojumu noteikt maksas apmēru, līdz ar to *ADIF*, kas ir infrastruktūras pārvaldītājs, esot uzticēta tikai maksas iekasēšana, un ciktāl, otrkārt, tie neesot saderīgi ar prasību par pārvaldītāja pārvaldības autonomiju.

- 38 Šajā ziņā Komisija un Spānijas Karaliste nav vienisprātis par to, kā ir interpretējama Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta otrajā daļā ietvertā frāze “maksas noteikšana”. Šī dalībvalsts uzskata, ka šī frāze attiecas tikai uz konkrētas maksas noteikšanu, kas ir jāmaksā par infrastruktūras izmantošanu katrā atsevišķā gadījumā, nevis uz maksas apmēra noteikšanu, pamatojoties uz dalībvalstu noteikto maksas iekasēšanas režīmu. Spānijā šādai maksai esot fiskāls raksturs un tās noteikšana ir tikai valsts ziņā.
- 39 Saskaņā ar Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punktu dalībvalstīm jāizveido maksas iekasēšanas sistēma un tās var arī paredzēt specifiskus maksas iekasēšanas noteikumus, allaž ievērojot infrastruktūras pārvaldītāja pārvaldības neatkarību. Atbilstoši šai tiesību normai pēdējam minētajam, pirmkārt, ir jānosaka maksa par infrastruktūras izmantošanu un, otrkārt, jāveic tās iekasēšana.
- 40 Vispirms ir jākonstatē, ka minētajā Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta otrajā daļā ir paredzēta tikai “maksas noteikšana”, neparedzot nekādus citus precizējumus un nenoskaidrojot dažādus maksas noteikšanas veidus vai līmeņus, pretēji tam, kas ir paredzēts attiecīgajos Spānijas tiesību aktos.
- 41 Pēc tam ir jānorāda, ka tajā pašā 4. pantā ir noteikta kompetenču sadale starp dalībvalstīm un infrastruktūras pārvaldītāju saistībā ar maksas iekasēšanas sistēmām. Dalībvalstīm ir jāizveido maksas iekasēšanas sistēma, bet maksas noteikšana un tās iekasēšana ir infrastruktūras pārvaldītāja ziņā.
- 42 Lai ievērotu šādu kompetenču sadalījumu, kā ģenerālvokāts to ir norādījis savu secinājumu 45. punktā, jēdziens “noteikšana” ir interpretējams plašāk nekā jēdziens “samaksa”, kas ir minēts *LSF* 76. panta 1. punktā. Tā kā samaksa ir tikai viens maksas iekasēšanas procedūras posms, kā to norāda Komisija, tā ir jāuzskata par tādu, uz ko attiecas jēdziens “iekasēšana”, kurš ir ietverts Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta otrās daļas otrajā teikumā.
- 43 Visbeidzot šo interpretāciju apstiprina minētās direktīvas mērķi, kā arī normatīvais konteksts, kurā iekļaujas tās 4. panta 1. punkts.
- 44 Pirmkārt, viens no mērķiem, kas ir izvirzīts ar Direktīvu 2001/14 ieviestajai maksas iekasēšanas sistēmai, ir nodrošināt infrastruktūras pārvaldītāja pārvaldības neatkarību. Citiem vārdiem sakot, maksas iekasēšanas sistēma tam ir jāizmanto kā pārvaldības instruments, kā ģenerālvokāts to ir norādījis savu secinājumu 50. punktā. No šīs direktīvas preambulas 12. apsvēruma izriet, ka dalībvalstu norādītajās robežās maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas sistēmām būtu jānodrošina dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji uzlabot savas infrastruktūras izmantošanu. Šie pārvaldītāji nevar panākt šādu optimizāciju, izmantojot maksas iekasēšanas sistēmu, ja to uzdevums ir tikai aprēķināt maksas apmēru katrā konkrētā gadījumā, piemērojot iepriekš ministrijas rīkojumā noteiktu formulu. Tādējādi minētajiem pārvaldītājiem ir jābūt zināmai rīcības brīvībai, nosakot maksas apmēru.
- 45 Tāpat arī minētās direktīvas preambulas 34. apsvērumā ir noteikts, ka ieguldījumi dzelzceļa infrastruktūrā ir vēlamī, un maksas iekasēšanas shēmām būtu jāstimulē infrastruktūras pārvaldītāji veikt attiecīgus ieguldījumus, kur tas ir ekonomiski izdevīgi. Pārvaldītāji nedrīkst tikt mudināti ieguldīt infrastruktūrā, ja tiem nav zināmas rīcības brīvības maksas iekasēšanas sistēmas ietvaros.
- 46 Otrkārt, citi Direktīvas 2001/14 noteikumi apstiprina tādu tās 4. panta 1. punkta otrajā daļā ietvertā jēdziena “maksas noteikšana” interpretāciju, kas ir plašāka nekā tā, kuru atbalsta Spānijas Karaliste. Saskaņā ar šīs direktīvas 6. panta 2. punktu infrastruktūras pārvaldītājs ar stimulējošiem pasākumiem tiek mudināts samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un piekļuves maksas lielumu. Šīs pašas direktīvas 8. panta 2. punktā ir noteikts, ka infrastruktūras pārvaldītājs var noteikt vai turpināt noteikt augstāku maksu, pamatojoties uz atsevišķu ieguldījumu projektu ilgtermiņa izmaksām. Minētās direktīvas 9. pantā infrastruktūras pārvaldītājam ir ļauts ieviest no operatoriem iekasētās maksas atlaizņu sistēmas.

- 47 Tāpat arī no Direktīvas 2001/14 30. panta 2. un 3. punkta izriet, ka par lēmumiem, ko infrastruktūras pārvaldītājs pieņēmis saistībā ar maksas iekasēšanas sistēmu vai infrastruktūras izmantošanas maksas apmēru vai struktūru, var iesniegt apelācijas sūdzību kontroles iestādē. Pašai šādu lēmumu kontroles esamībai nebūtu jēgas, ja pārvaldītāja loma būtu ierobežota, kā to apgalvo Spānijas Karaliste, un tas varētu noteikt tikai konkrētu maksu, piemērojot iepriekš ministrijas rīkojumā noteiktu formulu.
- 48 Turklāt saskaņā ar attiecīgo Spānijas tiesisko regulējumu Aprīkojuma un transporta ministrijai ir jārikojas kā kontroles iestādei. Kaut arī Direktīvas 2001/14 30. panta 1. punktā patiešām ir atļauts kā kontroles iestādi izraudzīties ministriju, kas ir atbildīga par transporta jautājumiem, šajā tiesību normā savukārt ir prasīts, ka tai ir jābūt neatkarīgai no maksas iekasēšanas iestādēm. Tādējādi nevar uzskatīt, ka šī ministrija savu kontroles uzdevumu pilda atbilstoši minētajai tiesību normai, ciktāl vienlaikus ar savu kontroles funkciju šī ministrija nosaka arī maksas apmēru.
- 49 No iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka, lai garantētu infrastruktūras pārvaldītāja pārvaldības neatkarības mērķi, tam maksas iekasēšanas ietvaros, ko ir noteikušas dalībvalstis, ir jābūt zināmai rīcības brīvībai, lai maksas apmēru noteiktu tādā veidā, kas tam ļautu to izmantot kā pārvaldības instrumentu.
- 50 Šajā gadījumā no lietas materiāliem izriet, ka *ADIF* nav pārvaldības neatkarības, kas ir vajadzīga, lai īstenotu savu kompetenci, jo tā kompetencē ir tikai noteikt konkrētu maksu katrā atsevišķā gadījumā, piemērojot iepriekš ministrijas rīkojumā noteiktu formulu. Tādējādi ir jāsecina, ka Spānijas tiesību akti šajā ziņā neatbilst Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punktam.
- 51 Šo secinājumu nevar atspēkot grūtības, ar kurām, kā apgalvo Spānijas Karaliste, tā sastapusies, pielāgojot valsts tiesību aktus Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta prasībām. Saskaņā ar pastāvīgo Tiesas judikatūru dalībvalsts nevar aizbildināties ar valsts tiesību sistēmas normām, praksi vai situāciju, lai pamatotu direktīvā paredzētu pienākumu un termiņu neievērošanu (it īpaši skat. 2009. gada 7. jūlija spriedumu lietā *C-369/07 Komisija/Grieķija*, Krājums, I-5703. lpp., 45. punkts, un 2010. gada 25. februāra spriedumu lietā *C-295/09 Komisija/Spānija*, 10. punkts).
- 52 No iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka pirmajam iebildumam, ko Komisija ir norādījusi savas prasības pamatojumam, ir jāpiekrīt.

Par otro iebildumu, kas attiecas uz Direktīvas 2011/14 11. panta pārkāpumu

Lietas dalībnieku argumenti

- 53 Komisija pārmet, ka Spānijas tiesību aktos nav neviena pasākuma, ar ko varētu tikt īstenots Direktīvas 2001/14 11. pants, kurā ir paredzēts izveidot darbības uzlabošanas sistēmu.
- 54 *LSF* 88. un 89. pants, kuros daži dzelzceļa tiesību aktu pārkāpumi ir kvalificēti attiecīgi kā smagi vai ļoti smagi, neietilpst "maksas iekasēšanas sistēmā". Naudas sodi, ko var noteikt par šiem pārkāpumiem, ļauj sodīt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, nevis infrastruktūras pārvaldītāju.
- 55 Komisija arī uzskata, ka *LSF* 73. panta 5. punkts 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 šajā direktīvā noteikta prasība.
- 56 Komisija arī norāda, ka deklarācijas par dzelzceļa tīklu 2010. gadā 6.2.5. punktā ar nosaukumu "Darbības uzlabošanas pasākumu sistēma" *ADIF* stimulējošo pasākumu sistēmas ieviešanu ir minējusi tikai kā iespēju, nevis kā pienākumu, kas ir paredzēts Direktīvas 2001/14 11. pantā.

- 57 Spānijas Karaliste apstrīd iebildumu, saskaņā ar kuru valsts tiesību aktos neesot noteikumu, ar kuriem būtu transponēts Direktīvas 2001/14 11. pants.
- 58 Pirmkārt, minētā dalībvalsts 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 sekmēt nepietiekami lietotu līniju ekspluatāciju, jebkurā gadījumā garantējot optimālu konkurenci dzelzceļa uzņēmumu starpā.
- 59 Otrkārt, *LSF* 88. un 89. pantā zināma rīcība, kas ir saistīta ar tīkla traucējumiem, ir kvalificēta kā administratīvi pārkāpumi, par kuriem piemēro sankcijas naudas sodu formā.
- 60 Treškārt, Spānijas Karaliste norāda, ka saskaņā ar deklarācijas par dzelzceļa tīklu 2010. gadā 6.2.5. punktu *ADIF* ir iecerējis piesaistīt tādus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, kas lielā mērā ievēro kritērijus saistībā ar piešķirto infrastruktūras jaudu. Turpmāk minētajā punktā īpaši ir norādīts, ka Direktīvas 2001/14 11. pantā, izmantojot darbības uzlabošanas sistēmu, ir paredzēta arī “iespēja mudināt” līdz minimumam samazināt trūkumus un tādējādi uzlabot dzelzceļa tīkla darbību.
- 61 Ceturtkārt, minētā dalībvalsts apgalvo, ka ikvienam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kas pieprasa sliežu ceļu un to saņemt, ir jāmaksā rezervācijas maksa tā piešķiršanas brīdī un pirms faktiskas šī ceļa izmantošanas. Šīs maksas samaksa nozīmē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma apņemšanos lietot tā pieprasīto tīklu atbilstīgā veidā, pretējā gadījumā tam nāktos zaudēt samaksāto maksu.
- 62 Francijas Republika tiesas sēdē norādīja, 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. Tāpat kā Spānijas Karaliste tā uzskata, ka šī direktīva neprasa, lai veiktie pasākumi noteikti iekļautos neatkarīgā darbības uzlabošanas sistēmā.

Tiesas vērtējums

- 63 Saskaņā ar Direktīvas 2001/14 11. panta 1. punktu ar infrastruktūras maksas iekasēšanas sistēmām dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus un infrastruktūras pārvaldītāju mudina līdz minimumam samazināt traucējumus un veikt uzlabojumus dzelzceļa tīkla darbībā, izveidojot darbības uzlabošanas sistēmu. Saskaņā ar šo pašu tiesību normu šajā sistēmā var būt ietverti sodi, kompensācijas un prēmijas.
- 64 No tā izriet, pirmkārt, ka dalībvalstīm infrastruktūras maksas iekasēšanas sistēmās ir jāiekļauj darbības uzlabošanas sistēma, kuras mērķis ir mudināt gan dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, gan infrastruktūras pārvaldītāju uzlabot tīkla darbību. Otrkārt, runājot par to stimulējošo pasākumu veidu, ko var veikt dalībvalstis, pēdējās minētās saglabā brīvību izvēlēties konkrētus pasākumus, kuri ietilpst minētajā sistēmā, ja tie veido saskaņotu un pārskatāmu veselumu, ko varētu kvalificēt kā “darbības uzlabošanas sistēmu”, kā ģenerāladvokāts to ir norādījis savu secinājumu 69. un 70. punktā.
- 65 Lai pārbaudītu otrā Komisijas izvirzītā iebilduma pamatotību, ir jānoskaidro, vai pasākumi, kas šajā ziņā ir paredzēti Spānijas tiesību aktos, atbilst Direktīvas 2001/14 11. panta prasībām.
- 66 Runājot par *LSF* 73. panta 5. punktā paredzēto iespēju ņemt vērā apsvērumus, kas attiecas uz tīkla darbības uzlabošanu un uz tā attīstību, lai noteiktu maksas apmēru, ir jākonstatē, ka, lai gan šī tiesību norma ietilpst maksas iekasēšanas sistēmā, ar iespēju ieviest darbības uzlabošanas sistēmu vien nepietiek, lai īstenotu Direktīvas 2001/14 11. pantu. Kā tas ir atzīts šī sprieduma 64. punktā, pēdējā minētajā pantā ir prasīts, ka dalībvalstīm maksas iekasēšanas sistēmā faktiski ir jāietver darbības uzlabošanas sistēma. Tāpat arī tā paša iemesla dēļ ir jānoraida Spānijas Karalistes paustais arguments, kas attiecas uz deklarāciju par dzelzceļa tīklu 2010. gadā.

- 67 Runājot par sodiem, kas ir paredzēti *LSF* 88. un 89. pantā, ir jānorāda, ka tie nav daļa no maksas iekasēšanas sistēmas, jo tie ir ietverti *LSF* VII sadaļā ar nosaukumu “Sodu un kontroles režīms”. Turklāt šie sodi ir noteikti par atsevišķiem pārkāpumiem, kas ir saistīti ar tīkla trūkumiem un ko ir izdarījuši tikai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, nevis infrastruktūras pārvaldītājs.
- 68 Visbeidzot, runājot par rezervācijas maksu, kas ir paredzēta Spānijas tiesību aktos, ir jānorāda, ka infrastruktūras pārvaldītājam paredzētajai iespējai iekasēt šādu maksu par pieprasīto, bet neizmantoto dzelzceļa jaudu, kas ir paredzēta Direktīvas 2001/14 12. pantā, ir šaurāks mērķis nekā mērķis mudināt samazināt trūkumus un uzlabot tīkla darbību, proti, mērķis jaudu izmantot efektīvi.
- 69 No iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka otrajam iebildumam, ko Komisija ir izvirzījusi savas prasības pamatojumam, ir jāpiekrīt.

Par piekto iebildumu, kas attiecas uz Direktīvas 2001/14 13. panta 2. punkta un 14. panta 1. punkta pārkāpumu

Lietas dalībnieku argumenti

- 70 Komisija norāda, ka infrastruktūras jaudas iedalīšanas prioritāte, kas ir paredzēta ministrijas Rīkojuma 897/2005 11. panta b) punkta 1. apakšpunktā (turpmāk tekstā – “pirmā iedalīšanas prioritāte”), ir pretrunā Direktīvas 2001/14 14. panta 1. punktam, ciktāl tā aprīkojuma un transporta ministram piešķir rīcības brīvību, kaut gan 14. pantā ir paredzēts, ka ir jāpieņem īpaši noteikumi par jaudas iedalīšanu.
- 71 Komisija arī apgalvo, ka infrastruktūras jaudas iedalīšanas prioritāte, kas ir paredzēta minētā ministrijas rīkojuma 11. panta b) punkta 4. apakšpunktā (turpmāk tekstā – “ceturtā iedalīšanas prioritāte”), ir, pirmkārt, pretrunā Direktīvas 2001/14 13. panta 2. punktam, ciktāl tā faktiski varētu likt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam iegūt tiesības izmantot sliežu ceļu nenoteiktā veidā, kā rezultātā savu lietderīgo iedarbību zaudētu pēdējā minētajā tiesību normā paredzētais aizliegums, saskaņā ar kuru sliežu ceļus nevar piešķirt uz laiku, kas pārsniedz viena kustības grafika spēkā esamības ilgumu.
- 72 Otrkārt, Komisija uzskata, ka ceturtā iedalīšanas prioritāte neatbilst Direktīvas 2001/14 14. panta 1. punkta prasībām, jo tā praksē varētu jaunienācējiem – lielākoties, uzņēmumiem no dalībvalstīm, kas nav Spānijas Karaliste, – neļaut piekļūt izdevīgākiem sliežu ceļiem un saglabāt priekšrocības parastajiem lietotājiem, kuri lielākoties ir spāņu uzņēmumi, kas nozīmētu diskrimināciju.
- 73 Spānijas Karaliste nepiekrīt, ka pirmā iedalīšanas prioritāte būtu pretrunā Direktīvas 2001/14 14. panta 1. punktam. Tajā paredzētais iedalīšanas kritērijs pieļaujot iespēju konkrētos vai izņēmuma apstākļos piešķirt prioritātes statusu arī cita veida pakalpojumiem, kas būtu atšķirīgi no kravas pārvadājumu pakalpojumiem, lai izvairītos no dzelzceļa tīkla pārslodzes. Tā precizē, ka kopš ministrijas Rīkojuma 897/2005 stāšanās spēkā Aprīkojuma un transporta ministrija nekad nav izmantojusi šo iespēju, kas pierādot, ka šai jautājumā nav tikusi īstenota nekāda rīcības brīvība.
- 74 Minētā dalībvalsts nepiekrīt arī tam, ka ceturtā iedalīšanas prioritāte būtu pretrunā Direktīvas 2001/14 13. panta 2. punkta un 14. panta 1. punkta prasībām.
- 75 Faktiski minētā ministrijas rīkojuma 11. panta b) punkta 4. apakšpunktā paredzētais kritērijs esot tikai viens kritērijs citu starpā, kas ļauj iedalīt jaudu, kad tā nav pietiekama vai kad ir vairāki pieprasījumi uz vienu un to pašu sliežu ceļu. Spānijas Karaliste uzskata, ka šis kritērijs netieši ietver racionālu un taisnīgu diskrimināciju, ciktāl ir saprātīgi ņemt vērā faktisko uzņēmumu jaudas lietojuma priekšvēsturi, lai optimizētu dzelzceļa tīkla izmantošanu.

- 76 Minētā dalībvalsts atsaucas uz Direktīvas 2001/14 22. panta 4. punktu, saskaņā ar kuru infrastruktūras pārslodzes gadījumā prioritātes kritērijiem jāatspoguļo pakalpojuma nozīmīgums kopienai saistībā ar jebkuru citu pakalpojumu, kuru tad attiecīgi izslēdz.
- 77 Pēc šīs pašas dalībvalsts uzskatiem Direktīvas 2001/14 13. panta 2. punkts neparedz absolūtu aizliegumu kādam uzņēmumam bezgalīgi izmantot sliežu ceļu. Šādu interpretāciju apstiprinot tas, ka minētās tiesību normas otrajā daļā ir paredzēta iespēja noslēgt pamata vienošanās par attiecīgās dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu uz laiku, kas pārsniedz viena kustības grafika spēkā esamības ilgumu.
- 78 Savā replikas rakstā Komisija saistībā ar pirmo iedalīšanas prioritāti norāda, ka ministrijas Rikojuma 897/2005 11. panta b) punkta 1. apakšpunktā nav nekādas atsaucē uz tādu izņēmuma vai konkrētu apstākļu esamību, kādus ir minējusi Spānijas Karaliste. Tā piebilst, ka pirmās prioritātes esamība vien pati par sevi ir avots juridiskajai nenoteiktībai, ar ko sastopas operatori.
- 79 Saistībā ar ceturto iedalīšanas prioritāti Komisija uzsver, ka Direktīvas 2001/14 12. pants skaidri paredz iespēju infrastruktūras pārvaldītājiem iekasēt rezervēšanas maksu, lai padarītu dzelzceļa sistēmas ekspluatāciju pēc iespējas rentablāku.
- 80 Minētā iestāde precizē, ka Direktīvas 2001/14 22. pants ir piemērojams tikai noslogotas infrastruktūras gadījumā, bet ministrijas Rikojuma 897/2005 11. panta b) punkta 4. apakšpunkts ir piemērojams ne tikai šajā gadījumā, bet gan vispārīgi arī tad, kad ir vērojama pieprasījumu pārklāšanās uz vienu un to pašu sliežu ceļu. Katrā ziņā neviens no šī 22. panta noteikumiem neļauj dalībvalstīm pieņemt tādas iedalīšanas kritērijus, pret kādiem ir vērsti šis iebildums.
- 81 Komisija apgalvo, ka Direktīvas 2001/14 13. panta 2. punktā paredzētā iespēja noslēgt pamata vienošanās ir izņēmums no vispārēja noteikuma un šī izņēmuma īstenošana ir pakļauta Direktīvas 2001/14 17. pantā paredzētajiem nosacījumiem.
- 82 Savā atbildes rakstā uz repliku Spānijas Karaliste saistībā ar pirmo iedalīšanas prioritāti norāda, ka, lai gan Direktīvas 2001/14 14. panta 1. punktā skaidri nav paredzēta situācija, saskaņā ar kuru izņēmuma apstākļi liek mainīt iepriekš noteiktās prioritātes, tas arī neaizliedz ņemt vērā šādu situāciju.
- 83 Saistībā ar ceturto iedalīšanas prioritāti minētā dalībvalsts uzskata, ka tas, ka, ņemot vērā izmantošanas priekšvēsturi, vērā tiek ņemti salīdzināmi sliežu ceļi, rada papildu juridiskās nenoteiktības elementu, ciktāl to salīdzināmais raksturs nav definēts.

Tiesas vērtējums

- 84 Pirmkārt, runājot par Komisijas argumentāciju, kas attiecas uz pirmās iedalīšanas prioritātes neatbilstību Direktīvas 2001/14 14. panta 1. punktam, ir jāatgādina, ka ministrijas Rikojuma 897/2005 11. panta b) punkta 1. apakšpunktā ir paredzēts, ka tad, kad ir vērojama pieprasījumu pārklāšanās uz vienu un to pašu sliežu ceļu vai kad ir tikla pārslodze, aprīkojuma un transporta ministrs attiecīgā gadījumā var noteikt iedalīšanas prioritātes dažādiem pakalpojumu veidiem katrā līnijā, īpaši ņemot vērā kravas pārvadājumu pakalpojumus.
- 85 Direktīvas 2001/14 14. panta 1. punktā ir skaidri paredzēts, ka konkrēti jaudas iedalīšanas noteikumi ir jāizstrādā dalībvalstīm. Tās atbilstoši šai tiesību normai var arī ieviest jaudas iedalīšanas sistēmu, vienlaikus ievērojot Direktīvas 91/440 4. pantā paredzēto pārvaldības neatkarību.
- 86 Jānorāda, ka saskaņā ar Direktīvas 2001/14 preambulas 13. apsvērumu jaudas iedalīšanas sistēmām ir jānodrošina skaidri un saskaņoti signāli, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ļauj pieņemt racionālus lēmumus.

- 87 No tā izriet, ka konkrētus jaudas iedalīšanas noteikumus, kas ir paredzēti Direktīvas 2001/14 14. panta 1. punktā, nevar interpretēt kā tādus, kas Aprikojuma un transporta ministrijai piešķir rīcības brīvību, lai piešķirtu infrastruktūras jaudu, kā ģenerāladvokāts to ir norādījis savu secinājumu 91. punktā.
- 88 Šo secinājumu apstiprina Direktīvas 2001/14 20. panta 2. punkts, kurā ir noteikts, ka tikai infrastruktūras pārvaldītājs var piešķirt prioritāti atsevišķiem pakalpojumiem, bet tikai gadījumos, kas ir paredzēti šīs direktīvas 22. un 24. pantā, kas attiecas uz infrastruktūras pārslogojumu un specializēto infrastruktūru.
- 89 No tā izriet, ka ministrijas Rikojuma 897/2005 11. panta b) punkta 1. apakšpunktu nevar uzskatīt par tādu, kurā ir ievērota prasība, kas ir paredzēta Direktīvas 2001/14 14. panta 1. punktā, saskaņā ar kuru ir jāizstrādā konkrēti jaudas iedalīšanas noteikumi.
- 90 Šo secinājumu nevar atspēkot ar interpretāciju, kādu Spānijas Karaliste sniedz pirmajai iedalīšanas prioritātei un saskaņā ar kuru konkrētos vai izņēmuma apstākļos pastāv iespēja piešķirt prioritāti citam pakalpojuma veidam, kas nav kravas pārvadājumu pakalpojums. Ministrijas Rikojuma 897/2005 11. panta b) punkta 1. apakšpunkta formulējumā nav nekādas atsauces uz to, ka pastāv “konkrēti vai izņēmuma apstākļi”, un vienīgais šajā tiesību normā minētais kritērijs ir tas, ka īpaši ir jāņem vērā kravas pārvadājumu pakalpojumi. Tāpat arī tas, ka šo pašu tiesību normu Aprikojuma un transporta ministrija vēl nekad nav piemērojusi, nekādā veidā tai neatņem iespēju attiecīgā gadījumā noteikt papildu iedalīšanas prioritātes atbilstoši minētajai tiesību normai. Tas vien, ka pastāv šī pirmā iedalīšanas prioritāte, pats par sevi ir juridiskās nenoteiktības avots operatoriem, kā to norāda Komisija, un to nevar uzskatīt par tādu, kas atbilst Direktīvas 2001/14 14. panta 1. punktā paredzētajai prasībai.
- 91 Otrkārt, runājot, no vienas puses, par iespējamo ceturtās iedalīšanas prioritātes neatbilstību Direktīvas 2001/14 13. panta 2. punktam, šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar šīs tiesību normas pirmo daļu, maksimālais noteiktās infrastruktūras jaudas izmantošanas ilgums vilcienu ceļa veidā atbilst viena kustības grafika ilgumam. Tā paša punkta otrajā daļā ir paredzēts, ka dzelzceļa uzņēmums, ievērojot pamata vienošanos, kā izklāstīts šīs direktīvas 17. pantā, var izmantot dzelzceļa infrastruktūras jaudu laikposmā, kas pārsniedz viena kustības grafika spēkā esamības ilgumu.
- 92 Kā tas īpaši izriet no Direktīvas 2001/14 preambulas 11. apsvēruma, viens no tās mērķiem ir dzelzceļa uzņēmumiem garantēt vienlīdzīgas un nediskriminējošas piekļuves iespējas dzelzceļa tīklam. Ņemot vērā šo mērķi, aizlieguma izmantot infrastruktūras jaudu laikposmā, kas pārsniedz šīs direktīvas 13. panta 2. punkta pirmajā daļā paredzēto kustības grafika ilgumu, mērķis ir novērst, ka uzņēmums izmanto tiesības lietot sliežu ceļu nenoteiktā veidā. Tomēr tā paša punkta otrajā daļā ir pieļauts izņēmums no šī aizlieguma, ja starp infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa uzņēmumu ir noslēgta pamata vienošanās saskaņā ar šīs pašas direktīvas 17. pantu.
- 93 Šajā ziņā ir jākonstatē, ka attiecīgajās Spānijas tiesību normās, proti, ministrijas Rikojuma 897/2005 11. panta b) punkta 4. apakšpunktā, ir paredzēts, ka tad, kad ir vērojama pieprasījumu pārklāšanās uz vienu un to pašu sliežu ceļu vai kad ir tīkla pārslodze, tiek ņemts vērā tas, vai kustības grafiks, kuru pieprasītājs ir pieprasījis agrāk nekā [patlaban] pieprasītie sliežu ceļi, ir iedalīts un efektīvi izmantots, un šī ņemšana vērā nav atkarīga no pamata vienošanās noslēgšanas.
- 94 Otrkārt, runājot par Komisijas argumentu, kas attiecas uz iespējami diskriminējošo ceturtās iedalīšanas prioritātes raksturu, ir jāatgādina, ka Direktīvas 2001/14 14. panta 1. punktā ir noteikts, ka infrastruktūras pārvaldītājs īpaši nodrošina, ka infrastruktūras jauda tiek iedalīta taisnīgā un nediskriminējošā veidā, ievērojot Savienības tiesības.

- 95 Šajā ziņā ir jākonstatē, kā turklāt to atzīst pati Spānijas Karaliste, ka tīkla faktiskas izmantošanas kritērijs kā infrastruktūras jaudas iedalīšanas kritērijs ir diskriminējošs, ciktāl tas, ja ir vērojama pieprasījumu pārklāšanās uz vienu un to pašu sliežu ceļu vai ja ir tīkla pārslodze, izraisa to, ka parastajiem lietotājiem tiek saglabātas priekšrocības un jaunienācējiem tiek bloķēta piekļuve vispievilcīgākajiem sliežu ceļiem.
- 96 Minētā dalībvalsts šo diskriminējošo raksturu attaisno ar centieniem, lai sasniegtu mērķi garantēt visefektīvāko infrastruktūru izmantošanu.
- 97 Tomēr pat tad, ja pieņem, ka šāds mērķis varētu attaisnot ceturtais iedalīšanas prioritātes diskriminējošo raksturu, pietiek norādīt, ka, lai to sasniegtu, nekādā ziņā nav vajadzīgs, lai attiecīgais pasākums radītu diskrimināciju tīkla operatoru starpā, ne arī lai tas jaunienācējiem bloķētu piekļuvi šim tīklam.
- 98 Direktīvā 2001/14 ir ietverti īpaši noteikumi, kuru mērķis ir sekmēt infrastruktūras jaudas efektīvu izmantošanu, vienlaikus garantējot vienlīdzīgu un nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa tīklam, kā ģenerāladvokāts to ir norādījis savu secinājumā 97. punktā. Piemēram, šīs direktīvas 27. panta 2. punktā ir paredzēts, ka infrastruktūras pārvaldītājs var pieņemt nosacījumus, ar kādiem tiek ņemts vērā agrākais sliežu ceļu izmantojuma līmenis, jaudas iedalīšanas procedūras ietvaros nosakot prioritātes. Tāpat arī šīs pašas direktīvas 12. pantā ir noteikts, ka infrastruktūras pārvaldītājs var iekasēt rezervācijas maksu par pieprasīto, bet neizmantojot jaudu, lai sekmētu efektīvu infrastruktūras jaudas izmantošanu.
- 99 Tāpat arī ceturtais iedalīšanas prioritātes diskriminējošo raksturu nevar attaisnot ar iespējamo tās atbilstību Direktīvas 2001/14 22. panta 4. punktam, saskaņā ar kuru infrastruktūras pārslodzes gadījumā prioritārās secības kritērijos tiek ņemta vērā pakalpojuma sabiedriskā nozīmība salīdzinājumā ar jebkuru citu pakalpojumu, kas attiecīgi vairs nebūs pieejams. Šajā ziņā pietiek norādīt, ka šajā tiesību normā nav paredzēts tāds iedalīšanas kritērijs kā tas, kas ir paredzēts ceturtajā iedalīšanas prioritātē, ciktāl saskaņā ar minētās tiesību normas otro daļu pārslogotas infrastruktūras gadījumā infrastruktūras jaudas iedalīšana ir jāveic “nediskriminējošos apstākļos”.
- 100 No iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka šīs prasības piektais iebildums ir jāpieņem. Tātad Komisijas prasība ir jāapmierina kopumā.
- 101 Tādējādi ir jākonstatē, ka, neveicot normatīvus un administratīvus pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai izpildītu Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta, 11. panta, 13. panta 2. punkta un 14. panta 1. punkta prasības, Spānijas Karaliste nav izpildījusi šajās tiesību normās paredzētos pienākumus.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 102 Atbilstoši Reglamenta 138. panta 1. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Komisija ir prasījusi piespriež Spānijas Karalistei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā tai spriedums ir nelabvēlīgs, jāpiespriež Spānijas Karalistei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus. Saskaņā ar tā paša Reglamenta 140. panta 1. punktu Čehijas Republika un Francijas Republika, kas iestājās lietā, sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) nospriež:

- 1) neveicot normatīvus un administratīvus pasākumus, 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, 4. panta 1. punkta, 11. panta, 13. panta 2. punkta un 14. panta 1. punkta prasības, Spānijas Karaliste nav izpildījusi šajās tiesību normās paredzētos pienākumus;

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

[Paraksti]