



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2021. gada 8. jūlijā *

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Dzelzceļa pārvadājumi – Dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšana un maksājumu iekasēšana par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu – Direktīva 2001/14/EK – 4. panta 5. punkts – Maksājumu iekasēšana – 30. pants – Valsts regulatīvā iestāde, kuras uzdevums ir rūpēties par infrastruktūras maksas atbilstību šai direktīvai – Infrastruktūras izmantošanas līgums, kas noslēgts starp infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu – Nepareiza transponēšana – Valsts atbildība – Prasība par zaudējumu atlīdzību – Iepriekšēja vēršanās valsts regulatīvajā iestādē

Lietā C-120/20

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Sąd Najwyższy* (Augstākā tiesa, Polija) iesniedza ar 2019. gada 28. novembra lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2020. gada 3. martā, tiesvedībā

Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.

pret

Skarb Państwa – Minister Infrastruktury i Budownictwa obecnie Minister Infrastruktury i Prezes Urzędu Transportu Kolejowego,

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,

piedaloties

Rzecznik Praw Obywatelskich (RPO),

TIESA (piektā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs J. Regans [*E. Regan*], tiesneši M. Ilešičs [*M. Ilešič*], E. Juhāss [*E. Juhász*] (referents), K. Likurģs [*C. Lycourgos*] un I. Jarukaitis [*I. Jarukaitis*],

ģenerālvokāts: E. Tančevs [*E. Tanchev*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

* Tiesvedības valoda – poļu.

nemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.* vārdā – *P. Duda, advokat,*
- *Skarb Państwa – Minister Infrastruktury i Budownictwa obecnie Minister Infrastruktury i Prezes Urzędu Transportu Kolejowego* vārdā – *P. Dobroczek,*
- *PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.* vārdā – *J. Kowalczyk, advokat,* kā arī *C. Wiśniewski* un *M. Szrajer, radcowie prawni,*
- Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna,* pārstāvis,
- Spānijas valdības vārdā – *J. Rodríguez de la Rúa Puig,* pārstāvis,
- Eiropas Komisijas vārdā – *W. Mölls* un *P. J. O. Van Nuffel,* kā arī *C. Vrignon* un *B. Sasinowska,* pārstāvji,

ņemot vērā pēc ģenerālvokāta uzklauššanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerālvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 4. panta 5. punktu, kā arī 30. panta 1.–3., 5. un 6. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksājumu iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu (OV 2001, L 75, 29. lpp.), kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Direktīvu 2007/58/EK (OV 2007, L 315, 44. lpp.) (turpmāk tekstā – “Direktīva 2001/14”).
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp *Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.* (turpmāk tekstā – “*KM*”), no vienas puses, un *Skarb Państwa – Minister Infrastruktury i Budownictwa obecnie Minister Infrastruktury i Prezes Urzędu Transportu Kolejowego* (Valsts kase, ko pārstāv infrastruktūras un celtniecības ministrs, šobrīd – infrastruktūras ministrs un Dzelzceļa transporta iestādes priekšsēdētājs, Polija) (turpmāk tekstā – “*UTK*”), kā arī *PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.* (turpmāk tekstā – “*PKP PLK*”), no otras puses, par *KM* celto prasību atlīdzināt zaudējumus Direktīvas 2001/14 nepareizas transponēšanas dēļ.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

- 3 Direktīvas 2001/14 11., 16. un 46. apsvērumā ir noteikts:

“(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.

[..]

- (16) Maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jāļauj uzņēmējiem godīgi konkurēt dzelzceļa pakalpojumu sniegšanā.

[..]

- (46) Dzelzceļa infrastruktūras efektīvai apsaimniekošanai un taisnīgai un nediskriminējošai lietošanai ir jāizveido regulatīvā iestāde, kas pārrauga minēto Kopienas noteikumu ievērošanu un pilda pārsūdzības iestādes funkcijas neatkarīgi no iespējas piemērot tiesu iestāžu uzraudzību.”

4 Šīs direktīvas 2. pantā “Definīcijas” ir noteikts:

“Šajā direktīvā:

[..]

- b) “pretendents” nozīmē licencētu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un/vai starptautisku dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu grupējumu, un – dalībvalstīs, kur šāda iespēja ir paredzēta – citas fiziskas un/vai juridiskas personas, kam ir ar sabiedriskiem pakalpojumiem saistīta vai komerciāla interese iegūt infrastruktūras jaudu, piemēram, valsts iestādes saskaņā ar 1969. gada 26. jūnija [Padomes] Regulu (EEK) Nr. 1191/69 [par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē (OV 1969, L 156, 1. lpp.)] un kravas sūtītāji, kravas ekspeditori un kombinēto pārvadājumu veicēji, kuru mērķis ir nodrošināt dzelzceļa satiksmi savās attiecīgajās teritorijās;

[..]

- f) “pamata vienošanās” nozīmē ar publiskajām vai privāttiesībām pamatotu juridiski saistošu vispārīgu vienošanos, kurā izklāstītas pretendenta un infrastruktūras pārvaldītāja vai atbildīgās iestādes tiesības un pienākumi, kas attiecas uz iedalāmo infrastruktūras jaudu un iekasējamo maksu un kas skar ilgāku laikposmu nekā viena kustības grafika spēkā esamības ilgums;

[..]

- h) “infrastruktūras pārvaldītājs” nozīmē jebkuru iestādi vai uzņēmumu, kas ir atbildīgs jo īpaši par dzelzceļa infrastruktūras izveidi un darbību. Šie pienākumi var ietvert arī infrastruktūras kontroles un drošības sistēmu pārvaldīšanu. Infrastruktūras pārvaldītāja pienākumus visā tīklā vai tīkla daļā var uzticēt veikt dažādām iestādēm vai uzņēmumiem;

- i) “tīkls” nozīmē visu dzelzceļa infrastruktūru, kas pieder infrastruktūras pārvaldītājam un/vai ko pārvalda infrastruktūras pārvaldītājs;

[..]

k) “dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums” nozīmē jebkuru publisku vai privātu uzņēmumu, kas ir licencēts saskaņā ar attiecīgajiem Kopienas tiesību aktiem un kura galvenais darbības veids ir dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšana attiecībā uz kravām un/vai pasažieriem, ar noteikumu, ka uzņēmumam jānodrošina vilce; šī definīcija ietver arī uzņēmumus, kas nodrošina tikai vilci;

l) “vilcienu ceļš” nozīmē infrastruktūras jaudu, kas vajadzīga, lai vilciena sastāvs noteiktā laika posmā varētu pārvietoties no vienas vietas uz otru;

[..]”

5 Direktīvas 2001/14 II nodaļas “Infrastrukturā maksas” ietver šīs direktīvas 4.–12. pantu.

6 Minētās direktīvas 4. pantā “Maksas ieviešana, noteikšana un iekasēšana” ir paredzēts:

“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.

[..]

5. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka maksāšanas shēmas piemērošanas iznākums ir līdzvērtīgs un nediskriminējošs maksas piemērošana dažādiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz līdzīgus pakalpojumus līdzīgās tirgus daļās, un ka faktiski piemērojamā maksa ir saskaņā ar noteikumiem, kas izklāstīti tikla pārskatā.

[..]”

7 Šīs pašas direktīvas 6. panta “Infrastrukturā izmaksas un to uzskaitē” 2. punktā ir noteikts:

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

8 Direktīvas 2001/14 7. panta “Maksas iekasēšanas principi” 2. un 3. punktā ir noteikts:

“2. Dalībvalstis var prasīt, lai infrastruktūras pārvaldītājs sniedz visu vajadzīgo informāciju par iekasēto maksu. Šajā sakarā infrastruktūras pārvaldītājam jāspēj pierādīt, ka infrastruktūras maksa, kas faktiski aprēķināta visiem operatoriem, ievērojot 4. līdz 12. pantu, ir aprēķināta atbilstīgi metodoloģijai, noteikumiem un, attiecīgā gadījumā, ierobežojumiem, kas izklāstīti tikla pārskatā.

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

9 Šīs direktīvas 9. pantā “Atlaides” ir noteikts:

“1. Neierobežojot Līguma 81., 82., 86. un 87. pantu un neatkarīgi no šīs direktīvas 7. panta 3. punkta, visām atlaidēm no tās maksas, ko par jebkādiem pakalpojumiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam piemēro infrastruktūras pārvaldītājs, jāatbilst šajā pantā izklāstītajiem kritērijiem.

[..]

4. Atlaides var attiekties tikai uz maksu, ko piemēro konkrētai infrastruktūras daļai.

5. Līdzīgiem pakalpojumiem piemēro līdzīgas atlaižu sistēmas.”

10 Saskaņā ar minētās direktīvas 30. pantu “Regulatīvā iestāde”:

“1. Neierobežojot 21. panta 6. punktu, dalībvalstis izveido regulatīvo iestādi. Šī iestāde, kas var būt par transporta jautājumiem atbildīgā ministrija vai jebkura cita iestāde, savā uzbūvē, finansējuma saņemšanā, juridiskajā formā un lēmumu pieņemšanā nav atkarīga ne no viena infrastruktūras pārvaldītāja, par maksas iekasēšanu atbildīgās iestādes, par jaudas iedalīšanu atbildīgās iestādes vai pretendenta. Turklāt tā savu funkciju izpildē ir neatkarīga no jebkuras kompetentas iestādes, kas iesaistīta pakalpojumu valsts līguma piešķiršanā. Iestāde darbojas saskaņā ar šajā pantā izklāstītajiem principiem, kas ļauj pārsūdzības un regulatīvās funkcijas piešķirt atsevišķām struktūrām.

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

[..]

d) maksas iekasēšanas shēmu;

e) tādu infrastruktūras maksas apjomu vai struktūru, ko pretendentam prasa vai var prasīt samaksāt;

[..]

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

[..]

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

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

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

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

Polijas tiesības

11 *Kodeks cywilny* (Civilkodekss) (1964. gada *Dz. U.*, Nr. 16, 93. pozīcija) 417. pantā ir noteikts:

“1. Valsts kase, teritoriāla pašvaldība vai cita juridiskā persona, kas īsteno valsts varu saskaņā ar likumu, ir atbildīga par kaitējumu, kas nodarīts prettiesiskas darbības vai bezdarbības dēļ, īstenojot valsts varu.

2. Ja sabiedriskā pakalpojuma uzdevumu izpilde ar līgumu ir uzticēta teritoriālai pašvaldībai vai citai juridiskai personai, solidāra atbildība par radīto kaitējumu ir jāuzņemas līgumslēdzējam un atbildīgajai teritoriālajai pašvaldībai vai Valsts kasei.”

12 Šī kodeksa 417.¹ pantā ir paredzēts:

“1. Prasīt atlīdzināt zaudējumus, kas radušies, pieņemot normatīvu aktu, var pēc tam, kad saskaņā ar atbilstošo procedūru ir konstatēts, ka tas ir pretrunā Konstitūcijai, ratificētam starptautiskam līgumam vai likumam.

2. Ja vien nav noteikts citādi, prasīt atlīdzināt zaudējumus, kas nodarīti ar galīgu spriedumu vai galīgu nolēmumu, var pēc tam, kad saskaņā ar atbilstošo procedūru ir konstatēta to nelikumība. Tas pats attiecas uz gadījumu, kad galīgais spriedums vai galīgais nolēmums ir pieņemts, pamatojoties uz normatīvu aktu, kurš ir pretrunā Konstitūcijai, ratificētam starptautiskajam līgumam vai likumam.

3. Ja vien nav noteikts citādi, prasīt atlīdzināt zaudējumus, kas nodarīti tāda sprieduma vai nolēmuma nepieņemšanas dēļ, kurš jāpieņem atbilstoši likumam, var prasīt pēc tam, kad saskaņā ar atbilstošo procedūru ir konstatēts, ka šī bezdarbība ir prettiesiska.

4. Ja zaudējumi radušies tādēļ, ka nav pieņemts normatīvs akts, kurš jāpieņem atbilstoši likumam, šīs bezdarbības prettiesiskumu konstatē tiesa, kurā celta prasība par zaudējumu atlīdzību.”

13 2003. gada 28. marta *Ustawa o transporcie kolejowym* (Likums par dzelzceļa transportu; *Dz. U.* Nr. 86, 789. pozīcija), redakcijā, kas piemērojama pamatlietas faktiem, 33. pantā ir noteikts:

“1. Pārvaldītājs nosaka maksas apmēru, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir jāmaksā par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu.

2. Pamatmaksā par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu tiek noteikta, ņemot vērā izmaksas, ko sedz pārvaldītājs un kas ir tieši saistītas ar dzelzceļa pakalpojumu sniegšanu, kuru veic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi.

3. Maksu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu veido pamatmaksā un papildmaksas.

3.a Pamatmaksas ietvaros pārvaldītājs piemēro atsevišķu maksu par:

- 1) minimālo piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas aptver likuma pielikuma I daļas 1. punktā paredzētos pakalpojumus;
 - 2) piekļuvi iekārtām, kas ir saistītas ar vilcienu apkopi, kurā ietilpst likuma pielikuma I daļas 2. punktā paredzētie pakalpojumi.”
- 14 Likuma par dzelzceļa transportu 35. pantā ir paredzēts, ka likumdošanas pilnvaras regulatīvās varas jomā tiek deleģētas satiksmes ministram.
- 15 2009. gada 27. februāra *rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej* (infrastruktūras ministra Noteikumi par dzelzceļa infrastruktūras piekļuves un izmantošanas nosacījumiem, *Dz. U.* Nr. 35, 274. pozīcija), redakcijā, kas piemērojama pamatlīnijas faktiem, 8. pantā ir noteikts:

“1. Lai aprēķinātu dzelzceļa infrastruktūras nodrošināšanas likmes, pārvaldītājs ņem vērā:

- 1) tiešās izmaksas, kas ietver:
 - a) uzturēšanas izmaksas,
 - b) dzelzceļa satiksmes pārvaldības izmaksas,
 - c) amortizācijas izdevumus;
- 2) darbības netiešās izmaksas, kas ietver saprātīgas pārvaldītāja izmaksas, kuras nav 1. un 3. punktā minētās izmaksas;
- 3) finanšu izmaksas, kas ir saistītas ar to aizdevumu atmaksu, kurus pārvaldītājs ir paņēmis, lai attīstītu un modernizētu nodrošināto infrastruktūru;
- 4) uzturēšanas darbu, kas saistīts ar dažādām 7. pantā paredzētajām līniju un vilcienu kategorijām.

2. Likme atšķiras atkarībā no dzelzceļa līnijas kategorijas un kopējās vilciena bruto masas, ņemot vērā, ka šī likme pieaug, šiem parametriem palielinoties.”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

- 16 *PKP PLK* ir infrastruktūras pārvaldītāja Polijā Direktīvas 2001/14 2. panta h) punkta izpratnē. To izveidoja *Polskie Koleje Państwowe S.A.*, kas kopā ar Valsts kasi ir tās akcionāre.
- 17 *KM* ir valsts dzelzceļa pārvaldījuma uzņēmums, kura akcijas pieder *Województwo Mazowieckie* (Mazovijas vojevodiste, Polija).
- 18 2009. gada 19. maijā *KM* ar Mazovijas vojevodisti noslēdza pamata vienošanos par pasažieru reģionālo dzelzceļa pārvaldījuma pakalpojumu sniegšanu šīs teritoriālās pašvaldības teritorijā. Šī pamata vienošanās tostarp paredzēja, ka visas ar sabiedriskā pakalpojuma sniegšanu saistītās izmaksas, kas pārsniedz dzelzceļa pārvaldījuma uzņēmuma ieņēmumus, tiks segtas ar Mazovijas vojevodistes maksāto kompensāciju, tai pieskaitot saprātīgu peļņu, ko arī maksās pēdējā minētā.

- 19 Attiecībā uz laikposmiem, kas aptver 2009./2010. un 2010./2011. gadu, *PKP PLK* un *KM* noslēdza līgumus par sliežu ceļu izmantošanu, saskaņā ar kuriem pirmā piešķīra otrajai piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai. *PKP PLK* noteiktās vienotās nodevas likmes, kas jāmaksā *KM*, tika apstiprinātas ar *UTK* lēmumu.
- 20 Tā kā starp *PKP PLK* un *KM* nebija panākta nekāda vienošanās par laikposmiem, kas aptver 2011./2012. un 2012./2013. gadu, *UTK* noteica dzelzceļa infrastruktūras nodrošināšanas nosacījumus.
- 21 Tiesa 2013. gada 30. maija spriedumā Komisija/Polija (C-512/10, EU:C:2013:338) nosprieda, ka, neveicot pasākumus, kas paredzēti, lai mudinātu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un piekļuves maksas apmēru, kā arī pieļaujot, ka maksas, kas iekasēta par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkalpes iekārtām, aprēķinā tiek iekļautas izmaksas, kuras nevar uzskatīt par tiešajām izmaksām, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, Polijas Republika nebija izpildījusi attiecīgi Direktīvas 2001/14 6. panta 2. punktā un 7. panta 3. punktā paredzētos pienākumus.
- 22 Pēc šī sprieduma pasludināšanas *KM* vērsās *Sąd Okręgowy w Warszawie* (Varšavas apgabaltiesa, Polija), lai panāktu, ka Valsts kasei, ko pārstāv infrastruktūras ministrs, un *UTK* priekšsēdētājs, kā arī *PKP PLK* tiktu piespriests solidāri samaksāt summu 220 204 408,72 Polijas zlotu (PLN) (aptuveni 48 miljoni EUR) kopā ar procentiem par zaudējumiem, kas tai radušies saistībā ar nepamatoti izsniegtajiem rēķiniem par pamatsummu, kura jāmaksā par minimālo piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai kustības grafika spēka esamības laikā par laikposmiem no 2009/2010. līdz 2012/2013. gadam.
- 23 Prasības pamatojumam *KM* apgalvoja, ka infrastruktūras ministra Noteikumi par dzelzceļa infrastruktūras piekļuves un izmantošanas nosacījumiem nav saderīgi ar Direktīvu 2001/14, kā to ir interpretējusi Tiesa 2013. gada 30. maija spriedumā Komisija/Polija (C-512/10, EU:C:2013:338), ciktāl ar šiem ministrijas noteikumiem esot atļauts maksas, kas iekasēta par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi, aprēķinā ietvert izmaksas, kuras nevar uzskatīt par tādām, kas radušās tieši, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus. *KM* arī atsaucās uz tiesību normām, kas piemērojamas nepamatotu maksājumu atgūšanas jomā.
- 24 Ar 2016. gada 24. marta spriedumu *Sąd Okręgowy w Warszawie* (Varšavas apgabaltiesa) noraidīja prasību, it īpaši pamatojoties uz to, ka, pirmkārt, ar Direktīvu 2001/14 dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumiem nav paredzētas subjektīvas tiesības uz to, lai tiktu samaksāta maksimālā maksa par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, un, otrkārt, ka 2013. gada 30. maija spriedums Komisija/Polija (C-512/10, EU:C:2013:338) neskar valsts iestāžu rīcības prettiesiskumu, jo Direktīvas 2001/14 noteikumi, kuru pārkāpums tika apgalvots, bija pietiekami precīzi, lai iestātos valsts atbildība, un, visbeidzot, ka *KM* nav apgalvojusi, ka apstrīdēto *UTK* lēmumu prettiesiskums tika konstatēts saskaņā ar atbilstošo procedūru.
- 25 Ar 2017. gada 18. decembra spriedumu *Sąd Apelacyjny w Warszawie* (Varšavas apelācijas tiesa, Polija) noraidīja *KM* iesniegto apelācijas sūdzību.
- 26 Šajā ziņā minētā tiesa tostarp norādīja, ka Direktīvā 2001/14 nav paredzēta noteikta maksas summa un ka katrā ziņā no 2013. gada 30. maija sprieduma Komisija/Polija (C-512/10, EU:C:2013:338) neizriet, ka *KM* samaksātās maksas būtu bijušas pārmērīgas.
- 27 Par šo spriedumu *KM* iesniedza kasācijas sūdzību *Sąd Najwyższy* (Augstākā tiesa, Polija).

- 28 Iesniedzējtiesa norāda, ka attiecībā uz infrastruktūras izmantošanas maksu no 2013. gada 30. maija sprieduma Komisija/Polija (C-512/10, EU:C:2013:338) izriet, ka Polijas Republika ir nepareizi transponējusi Direktīvu 2001/14, it īpaši tās 7. panta 3. punktu, un iespējamās kaitīgās sekas tam ir nepamatoti samaksāta daļa no šīs maksas.
- 29 Tomēr minētā tiesa norāda, ka atbilstoši šīs direktīvas 30. pantam regulatīvās iestādes uzdevums ir tostarp nodrošināt, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilst minētās direktīvas II nodaļas prasībām un nav diskriminējoša.
- 30 Tā norāda, ka 2017. gada 9. novembra spriedumā *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2017:834), it īpaši tā 97. punktā, ir sniegts būtisks precizējums par Direktīvas 2001/14 piemērošanu, jo Tiesa attiecībā uz maksas atlīdzināšanu atbilstoši civiltiesību normām ir uzskatījusi, ka šāda atlīdzināšana ir iedomājama tikai tādā gadījumā, kad atbilstoši valsts tiesību normām šīs maksas prettiesiskumu iepriekš ir konstatējusi regulatīvā iestāde vai tiesa, kas ir pilnvarota pārbaudīt šīs iestādes lēmumu. Citu tiesu iejaukšanās maksājumu iekasēšanas pārbaudē apdraudētu minētās iestādes veiktās kontroles vienveidību.
- 31 Tādējādi iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai saistībā ar civiltiesiskās atbildības prasību par tādu zaudējumu atlīdzību, kas radušies Direktīvas 2001/14 nepareizas transponēšanas dēļ, ko veido dzelzceļa maksas pārākums, dzelzceļa pārvaldītāja uzņēmums var vērsties pret infrastruktūras pārvaldītāju un valsti – tieši vispārējās jurisdikcijas civillietu tiesās, iepriekš nepārbaudot tiesā regulatīvās iestādes lēmumu.
- 32 Turklāt attiecībā uz valsts atbildību par Direktīvas 2001/14 nepareizu transponēšanu iesniedzējtiesa uzsver, ka Tiesas judikatūra, kas tostarp izriet no 1996. gada 5. marta sprieduma *Brasserie du pêcheur* un *Factortame* (C-46/93 un C-48/93, EU:C:1996:79), šķiet, pieļauj, ka šāda atbildība var iestāties, pamatojoties uz valsts tiesībām, ja šajās tiesībās paredzētie nosacījumi ir mazāk stingri nekā Savienības tiesību nosacījumi.
- 33 Iesniedzējtiesa uzsver, ka saskaņā ar Polijas tiesībām valsts ārpuslīgumiskā atbildība attiecas ne tikai uz acīmredzamas nelikumības gadījumiem, bet saskaņā ar Civilkodeksa 417.¹ panta 1. un 4. punktu var iestāties arī gadījumā, ja valsts tiesību akts ir pretrunā Polijas Konstitūcijai, starptautiskam līgumam vai likumam un ja kaitējums radies tādēļ, ka nav pieņemts normatīvs tiesību akts, kurš ir jāpieņem atbilstoši likumam – ja ir konstatēts, ka tas nav pieņemts.
- 34 Turklāt atšķirībā no Tiesas judikatūras valsts atbildība saskaņā ar Civilkodeksa 361. panta 1. punktu var iestāties pat tad, ja cēloņsakarība starp valsts vainu un nodarīto kaitējumu ir netieša.
- 35 Tādējādi iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai Savienības tiesībām ir pretrunā tas, ka valsts tiesībās civiltiesiskās atbildības jomā indivīdu tiesības saņemt atlīdzību par zaudējumiem, kas radušies tādēļ, ka dalībvalsts ir pārkāpusi Savienības tiesības, ir pakļautas mazāk ierobežojošiem nosacījumiem nekā Savienības tiesībās paredzētie.

36 Šādos apstākļos *Sąd Najwyższy* (Augstākā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

- “1) Vai Direktīvas [2001/14] noteikumi, jo īpaši tās 4. panta 5. punkts un 30. panta 1., 3., 5. un 6. punkts, ir jāinterpretē tādējādi, ka tie liedz dzelzceļa uzņēmējam bez regulatīvās iestādes lēmuma pārbaudes tiesā celt prasību par zaudējumu atlīdzību pret dalībvalsti direktīvas nepareizas transpozīcijas dēļ, ja atlīdzībā ietilpst pārmaksātā maksa par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu?
- 2) Vai pieņēmums, ka – saskaņā ar Savienības tiesībām – tiesības uz atlīdzību par šo tiesību kļūdainu piemērošanu un jo īpaši par Direktīvas 2001/14 nepareizu transponēšanu vai tās netransponēšanu ir tikai tad, ja pārkāptās tiesību normas mērķis ir piešķirt tiesības indivīdiem, tiesību pārkāpums ir kvalificēts (jo īpaši acīmredzamas un smagas dalībvalsts diskrecionārās varas pārsniegšanas, transponējot direktīvu, gadījumā) un starp pārkāpumu un kaitējumu ir tieša saikne, nepieļauj dalībvalsts tiesisko regulējumu, kurā šādos gadījumos ir paredzētas tiesības uz atlīdzību, ja ir izpildīti mazāk stingri nosacījumi?”

Par pieteikumu atkārtoti sākt tiesvedības mutvārdu daļu

- 37 Ar 2021. gada 1. jūlijā Tiesas kancelejā iesniegtu aktu *Rzecznik Praw Obywatelskich* (ombuds, Polija) atbilstoši Tiesas Reglamenta 83. pantam iesniedza motivētu pieteikumu atkārtoti sākt tiesvedības mutvārdu daļu.
- 38 Tiesa, uzklaušījusi ģenerālvokātu, uzskata, ka attiecīgajā datumā šādu pieteikumu vairs nevarēja iesniegt. Līdz ar to minētais pieteikums ir jānoraida.

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

- 39 Iesniedzējtiesas pirmais jautājums būtībā ir par to, vai Direktīvas 2001/14 noteikumi, it īpaši tās 4. panta 5. punkts un 30. pants, ir jāinterpretē tādējādi, ka tie nepieļauj, ka dalībvalsts vispārējās jurisdikcijas tiesa lemj par prasību par valsts atbildību, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir cēlis šīs direktīvas nepareizas transponēšanas dēļ, kura ir pamatā apgalvotajai maksas pārmaksai infrastruktūras pārvaldītājam, ja šī regulatīvā iestāde un, attiecīgajā gadījumā, tiesa, kuras kompetencē ir izskatīt pārsūdzības par šīs iestādes lēmumiem, vēl nav lēmušas par minētās maksas tiesiskumu.
- 40 Vispirms ir jāatgādina, ka Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta otrajā daļā ir paredzēts, ka maksu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu nosaka un iekasē infrastruktūras pārvaldītājs, un tā 5. punktā ir precizēts, ka šim pārvaldītājam ir jānodrošina, lai maksāšanas shēmas piemērošanas iznākums būtu līdzvērtīgs un nediskriminējošas maksas piemērošana dažādiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz līdzīgus pakalpojumus līdzīgās tirgus daļās, un ka faktiski piemērojamā maksa ir saskaņā ar tikla pārskatā izklāstītajiem noteikumiem.
- 41 Ar Direktīvas 2001/14 4. panta 5. punkta noteikumiem tiek īstenoti šīs direktīvas 11. un 16. apsvērumā ietvertie principi, atbilstoši kuriem maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jānodrošina visiem uzņēmumiem vienlīdzīgas un nediskriminējošas piekļuves

iespējas un, ciktāl iespējams, būtu jāmēģina visu lietotāju un satiksmes veidu vajadzības apmierināt taisnīgi un nediskriminējošā veidā, lai ļautu uzņēmējiem godīgi konkurēt dzelzceļa pakalpojumu sniegšanā.

- 42 Šis vienlīdzīgas attieksmes princips pret dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un to nediskriminācijas princips, kas tostarp īstenots ar Direktīvas 2001/14 9. panta 5. punktu, saskaņā ar kuru līdzīgiem pakalpojumiem ir piemērojamas līdzīgas atlaižu sistēmas, ir centrālais kritērijs infrastruktūras izmantošanas maksas noteikšanai un iekasēšanai (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 9. novembris, *CTL Logistics*, C-489/15, EU:C:2017:834, 47. punkts).
- 43 Tādēļ infrastruktūras pārvaldītājiem, kuriem nediskriminējošā veidā jānosaka un jāiekasē maksas, ir ne tikai vienādi visiem jāpiemēro dzelzceļa tīkla izmantošanas nosacījumi, bet arī jāraugās, lai faktiski iekasētās maksas atbilstu šiem nosacījumiem (spriedums, 2017. gada 9. novembris, *CTL Logistics*, C-489/15, EU:C:2017:834, 50. punkts).
- 44 Attiecībā uz regulatīvo iestādi ir jānorāda, ka saskaņā ar Direktīvas 2001/14 46. apsvērumu dzelzceļa infrastruktūras efektīvai apsaimniekošanai un taisnīgai un nediskriminējošai lietošanai ir jāizveido regulatīvā iestāde, kas pārrauga šo Savienības tiesību normu piemērošanu un pilda pārsūdzības iestādes funkcijas neatkarīgi no iespējas piemērot tiesu iestāžu uzraudzību.
- 45 Saskaņā ar šīs direktīvas 30. panta 1. punktu dalībvalstīm ir jāizveido šāda iestāde, kurā atbilstoši minētās direktīvas 30. panta 2. punktam pretendents ir tiesības iesniegt apelāciju, ja tas uzskata, ka “notikusi netaisnība, diskriminācija vai [tas] ir cietis jebkādā citā veidā”. Šajā saistībā celtā prasība saskaņā ar šo pēdējo minēto tiesību normu it īpaši attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāja lēmumiem par maksas iekasēšanas shēmu vai infrastruktūras izmantošanas maksas apmēru vai struktūru, kas pretendents ir vai varētu būt jāmaksā.
- 46 Turklāt atbilstoši šīs pašas direktīvas 30. panta 3. punktam regulatīvā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilst šīs direktīvas II nodaļas prasībām un nav diskriminējoša.
- 47 Visbeidzot, saskaņā ar Direktīvas 2001/14 30. panta 5. punktu regulatīvajai iestādei ir jālemj par visām tai iesniegtajām sūdzībām un tās lēmumi ir saistoši visām iesaistītajām pusēm, savukārt saskaņā ar šīs direktīvas 30. panta 6. punktu dalībvalstīm ir jānodrošina, lai minētie lēmumi būtu pakļauti tiesu iestāžu uzraudzībai.
- 48 Saistībā ar strīdu, kurā dzelzceļa infrastruktūras lietotājs ir cēlis prasību valsts vispārējās jurisdikcijas tiesā, lai saņemtu šīs infrastruktūras pārvaldītājam samaksātās maksas daļas atmaksu, Tiesa ir nospriedusi, ka šīs tiesību normas ir jāinterpretē tādējādi, ka ar tām netiek pieļauts piemērot valsts tiesisko regulējumu, kurā ir paredzēta dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksas taisnīga rakstura pārbaude katrā atsevišķā gadījumā, ko veic vispārējās jurisdikcijas tiesa, un pastāv iespēja attiecīgā gadījumā grozīt šo maksu apmēru neatkarīgi no minētās direktīvas 30. pantā paredzētās regulatīvās iestādes veiktās uzraudzības (spriedums, 2017. gada 9. novembris, *CTL Logistics*, C-489/15, EU:C:2017:834, 103. punkts).
- 49 Šāda tiesiskā regulējuma sekas būtu tādas, ka dažādu nesaistītu civillietu tiesu nolēmumi, kas attiecīgā gadījumā nav saskaņoti augstāku instanču tiesu judikatūrā, aizstātu kompetentās iestādes veiktās kontroles vienveidību, un tādējādi no tā izrietētu divu savstarpēji nekoordinētu

noņēmumu avotu pretnostatījums, kas būtu acīmredzamā pretrunā Direktīvas 2001/14 30. panta mērķim (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 9. novembris, *CTL Logistics*, C-489/15, EU:C:2017:834, 87. punkts).

- 50 Turklāt regulatīvās iestādes lēmumi, piemērojot Direktīvas 2001/14 30. panta 5. punktu, rada sekas visām attiecīgajām dzelzceļa nozares pusēm neatkarīgi no tā, vai tie būtu pārvaldājumu uzņēmumi vai infrastruktūras pārvaldītāji. Savukārt civillietu tiesu spriedumi, kas attiecīgā gadījumā ir pamatoti ar maksu aprēķināšanas regulējumā ietvertajiem kritērijiem, tiesiskās sekas radītu tikai attiecīgo to lietu dalībniekiem, ko izskata šīs tiesas (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 9. novembris, *CTL Logistics*, C-489/15, EU:C:2017:834, 94. punkts).
- 51 Tādējādi piekļuves atļaujas īpašnieks, kas ceļ prasību pret infrastruktūras pārvaldītāju vispārējās jurisdikcijas tiesās, lai apstrīdētu maksas apmēru, varētu iegūt priekšrocību salīdzinājumā ar tā konkurentiem, kuri nav cēlušies šādu prasību, kas apdraudētu mērķi nodrošināt taisnīgu konkurenci dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas nozarē (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 9. novembris, *CTL Logistics*, C-489/15, EU:C:2017:834, 95. un 96. punkts).
- 52 Šī sprieduma 48.–51. punktā minētā judikatūra ir pilnībā piemērojama pamatlietā.
- 53 Tā kā *KM* lūdz atmaksāt maksu, kas, iespējams pārmaksāta *PKP PLK*, infrastruktūras pārvaldītājam Polijā, Direktīvas 2001/14, it īpaši šīs direktīvas 7. panta 3. punkta, kas attiecas uz maksas iekasēšanas principiem, nepareizas transponēšanas dēļ, tās prasība vispārējās jurisdikcijas civillietu tiesās ir jāuzskata par tādu, kas ir tieši saistīta ar infrastruktūras pārvaldītāja iepriekš noteiktās individuālās maksas apmēra apstrīdēšanu.
- 54 Ja pieļautu, ka vispārējās jurisdikcijas tiesas var izskatīt šādu strīdu tad, ja regulatīvā iestāde un, iespējams, tiesa, kuras kompetencē ir izskatīt pārsūdzības par šīs iestādes lēmumiem, nav lēmušas par attiecīgās maksas tiesiskumu saskaņā ar Direktīvas 2001/14 30. panta 3., 5. un 6. punktu un, vajadzības gadījumā, noteikušas pasākumus, kas vajadzīgi, lai novērstu to iespējamo prettiesiskumu, tas nozīmētu apšaubīt kontroles iestādes uzdevumu un līdz ar to – šīs direktīvas 30. panta lietderīgo iedarbību.
- 55 No minētā izriet, ka vispārējās jurisdikcijas tiesa nevar lemt par pieteikumiem, kuri attiecas uz prasību sakarā ar atbildību saistībā ar apgalvoto Direktīvas 2001/14 nepareizu transponēšanu, ja regulatīvā iestāde vai tiesa, kuras kompetencē ir izskatīt pārsūdzības par tās lēmumiem, iepriekš nav lēmusi par to tīkla pārvaldītāja lēmumu tiesiskumu, kas ir apstrīdēti šajā vispārējās jurisdikcijas tiesā. Uz šo procesuālo noteikumu, kas attiecas uz prasībām tiesā, kuru mērķis ir nodrošināt, lai indivīdi, pamatojoties uz Savienības tiesībām, varētu saņemt atlīdzību par zaudējumiem, kas radušies tādēļ, ka dalībvalsts ir pārkāpusi šīs direktīvas noteikumus, tādējādi attiecas šī direktīva, nevis minētās dalībvalsts procesuālā autonomija.
- 56 Rakstveida apsvērumos *KM* tomēr apgalvo, ka praksē tai nebija iespējams apstrīdēt savas individuālās maksas apmēru valsts regulatīvajā iestādē. Proti, kā ir nospriedusi *Naczelny Sąd Administracyjny* (Augstākā administratīvā tiesa, Polija), šajā iestādē iesniegta sūdzība labākajā gadījumā varētu beigties ar tās veiktu pārbaudi, bet tās rezultātā nevarētu uzsākt administratīvo procesu, kurā minētajai iestādei būtu kompetence izskatīt strīdu starp attiecīgo dzelzceļa uzņēmumu, kam būtu procesa puses statuss, un infrastruktūras pārvaldītāju. Tādējādi dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumiem, kuri apelācijas sūdzību varētu iesniegt tikai par šādas pārbaudes rezultātu, būtu jāceļ prasība par zaudējumu atlīdzību vispārējās jurisdikcijas civillietu tiesās.

- 57 Pieņemot, ka šāds apstāklis ir pierādīts, un tas ir jāpārbauda iesniedzējtiesai, ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, ir jāatgādina, ka Direktīvas 2001/14 30. panta 2., 5. un 6. punkts attiecas uz dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmuma tiesībām vērsties regulatīvajā iestādē, apstrīdot infrastruktūras pārvaldītāja noteiktās individuālās maksas apmēru, un vajadzības gadījumā šīs iestādes pieņemto lēmumu pakļaut pārbaudei tiesā, vērsoties šajā ziņā kompetentajā tiesā.
- 58 Šajā ziņā vēl ir jāuzsver, ka Direktīvas 2001/14 30. panta 2., 5. un 6. punkta noteikumi ir beznosacījuma un pietiekami precīzi un tāpat tiem ir tiešā iedarbība (pēc analogijas skat. spriedumu, 2020. gada 14. maijs, *Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatóság*, C-924/19 PPU un C-925/19 PPU, EU:C:2020:367, 288. punkts). Līdz ar to šie noteikumi ir jāievēro visām dalībvalstu iestādēm, proti, ne tikai valsts tiesām, bet arī visām administratīvajām iestādēm, ieskaitot decentralizētās iestādes, un šīm iestādēm ir pienākums tās piemērot (spriedums, 2019. gada 5. marts, *Eesti Pagar*, C-349/17, EU:C:2019:172, 90. punkts).
- 59 Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 2001/14 noteikumi, it īpaši tās 4. panta 5. punkts, kā arī tās 30. pants, ir jāinterpretē tādējādi, ka tie nepieļauj, ka dalībvalsts vispārējās jurisdikcijas tiesa lemj par prasību par valsts atbildību, ko dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmums ir cēlis šīs direktīvas nepareizas transponēšanas dēļ, kura ir pamatā apgalvotajai maksas infrastruktūras pārvaldītājam pārmaksai, ja šī regulatīvā iestāde un, attiecīgajā gadījumā, tiesa, kuras kompetencē ir izskatīt pārsūdzības par šīs iestādes lēmumiem, vēl nav lēmušas par minētās maksas tiesiskumu. Šīs direktīvas 30. panta 2., 5. un 6. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka atbilstoši tam dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumam, kuram ir piekļuves atļauja, ir tiesības apstrīdēt infrastruktūras pārvaldītāja noteiktās individuālās maksas apmēru regulatīvā iestādē, ka šī iestāde pieņem lēmumu par šādu apstrīdēšanu un ka kompetentā tiesa var pārbaudīt šo lēmumu.

Par otro jautājumu

- 60 Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Savienības tiesības ir jāinterpretē tādējādi, ka tām ir pretrunā tas, ka valsts tiesībās civiltiesiskās atbildības jomā indivīdu tiesības uz to zaudējumu atlīdzību, kas radušies dalībvalsts izdarīta Savienības tiesību pārkāpuma dēļ, ir pakļautas mazāk ierobežojošiem nosacījumiem nekā Savienības tiesībās paredzētie.
- 61 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka Tiesa ir vairākkārt nospriedusi, ka Savienības tiesības paredz pienākumu atlīdzināt zaudējumus, ja ir izpildīti trīs nosacījumi, proti, ja pārkāptās normas mērķis ir piešķirt tiesības indivīdiem, ja pārkāpums ir pietiekami būtisks un, visbeidzot, ja pastāv tieša cēloņsakarība starp valstij uzliktā pienākuma pārkāpšanu un indivīdiem nodarīto kaitējumu (spriedumi, 1996. gada 5. marts, *Brasserie du pêcheur* un *Factortame*, C-46/93 un C-48/93, EU:C:1996:79, 51. punkts, kā arī 2019. gada 29. jūlijs, *Hochtief Solutions Magyarországi Fióktelepe*, C-620/17, EU:C:2019:630, 35. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 62 Jānorāda, ka Tiesa tikpat atkārtoti ir nospriedusi, ka iepriekšējā punktā minētie trīs nosacījumi neizslēdz to, ka valsts atbildība var iestāties ar mazāk ierobežojošiem nosacījumiem, pamatojoties uz valsts tiesībām (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1996. gada 5. marts, *Brasserie du pêcheur* un *Factortame*, C-46/93 un C-48/93, EU:C:1996:79, 66. punkts; 2006. gada 12. septembris, *Eman* un *Sevinger*, C-300/04, EU:C:2006:545, 69. punkts, kā arī 2019. gada 29. jūlijs, *Hochtief Solutions Magyarországi Fióktelepe*, C-620/17, EU:C:2019:630, 37. un 38. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).

- 63 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz otro jautājumu ir jāatbild, ka Savienības tiesības ir jāinterpretē tādējādi, ka tās pieļauj, ka valsts tiesībās civiltiesiskās atbildības jomā individuālo tiesību saņemšanai atbildību par kaitējumu, kas radies dalībvalsts izdarīta Savienības tiesību pārkāpuma dēļ, ir pakļautas mazāk ierobežojošiem nosacījumiem nekā Savienības tiesībās paredzētie.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 64 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (piektā palāta) nospriež:

- 1) **Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksājumu iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Direktīvu 2007/58/EK, noteikumi, it īpaši tās 4. panta 5. punkts, kā arī tās 30. pants, ir jāinterpretē tādējādi, ka tie nepieļauj, ka dalībvalsts vispārējās jurisdikcijas tiesa lemj par prasību par valsts atbildību, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir cēlis šīs direktīvas nepareizas transponēšanas dēļ, kura ir pamatā apgalvotajai maksas infrastruktūras pārvaldītājam pārmaksai, ja šī regulatīvā iestāde un, attiecīgajā gadījumā, tiesa, kuras kompetencē ir izskatīt pārsūdzības par šīs iestādes lēmumiem, vēl nav lēmušas par minētās maksas tiesiskumu.**

Direktīvas 2001/14, kas grozīta ar Direktīvu 2007/58, 30. panta 2., 5. un 6. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka atbilstoši tam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kuram ir piekļuves atļauja, ir tiesības apstrīdēt infrastruktūras pārvaldītāja noteiktās individuālās maksas apmēru regulatīvā iestādē, ka šī iestāde pieņem lēmumu par šādu apstrīdēšanu un ka kompetentā tiesa var pārbaudīt šo lēmumu.

- 2) **Savienības tiesības ir jāinterpretē tādējādi, ka tās pieļauj, ka valsts tiesībās civiltiesiskās atbildības jomā individuālo tiesību saņemšanai atbildību par kaitējumu, kas radies dalībvalsts izdarīta Savienības tiesību pārkāpuma dēļ, ir pakļautas mazāk ierobežojošiem nosacījumiem nekā Savienības tiesībās paredzētie.**

[Paraksti]