Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

28. veebruar 2013 *

Liikmesriigi kohustuste rikkumine — Ühenduse raudteede arendamine — Raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamine — Raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamine — Direktiivid 91/440/EMÜ ja 2001/14/EÜ — Mittetäielik ülevõtmine

Kohtuasjas C-473/10,

mille ese on ELTL artikli 258 alusel 29. septembril 2010 esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi,

Euroopa Komisjon, esindajad: H. Støvlbæk, B. Simon ja A. Sipos, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

hageja,

versus

Ungari, esindajad: M. Fehér, G. Koós ja K. Szíjjártó,

kostja,

keda toetavad:

Tšehhi Vabariik, esindajad: M. Smolek, T. Müller ja J. Očková,

Poola Vabariik, esindajad: M. Szpunar, B. Majczyna ja M. Laszuk,

menetlusse astujad,

EUROOPA KOHUS (esimene koda),

koosseisus: koja president A. Tizzano, kohtunikud A. Borg Barthet (ettekandja), E. Levits, J.-J. Kasel ja M. Berger,

kohtujurist: N. Jääskinen,

kohtusekretär: ametnik C. Strömholm,

arvestades kirjalikus menetluses ja 23. mai 2012. aasta kohtuistungil esitatut,

olles 6. septembri 2012. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: ungari.

otsuse

1 Euroopa Komisjon palub oma hagis Euroopa Kohtul tuvastada, et kuna Ungari Vabariik ei ole vastu võtnud kõiki vajalikke õigus- ja haldusnorme, et järgida:

— nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT L 237, lk 25; ELT eriväljaanne 07/01, lk 341), mida on muudetud nõukogu 20. novembri 2006. aasta direktiiviga 2006/103/EÜ (ELT L 363, lk 344; edaspidi „direktiiv 91/440"), artikli 6 lõiget 3 ja II lisa, ning

— Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ja tasude kehtestamise kohta raudtee infrastruktuuri kasutamise eest (EÜT L 75, lk 29; ELT eriväljaanne 07/05, lk 404), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiiviga 2007/58/EÜ (ELT L 315, lk 44; edaspidi „direktiiv 2001/14"), artikli 4 lõiget 2, artikli 14 lõiget 2, artikli 6 lõikeid 1 ja 2, artikli 7 lõiget 3, artikli 8 lõiget 1 ja artiklit 11,

siis on Ungari rikkunud nendest sätetest tulenevaid kohustusi.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

2 Direktiivi 91/440 artikli 6 lõige 3 näeb ette:

„Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks, et II lisas loetletud olulisimad ülesanded, millega määratletakse infrastruktuuri võrdne ja mittediskrimineeriv kasutamine, antakse organitele või äriühingutele, kes ise raudteeveoteenuseid ei osuta. Sõltumata organisatsioonilistest struktuuridest tuleb tõendada, et see eesmärk on saavutatud.

Liikmesriigid võivad siiski määrata raudtee-ettevõtjatele või muudele organitele maksude kogumise ja vastutuse raudteeinfrastruktuuri majandamise, näiteks investeeringute, hoolduse ja rahastamise eest."

3 Direktiivi 91/440 II lisas toodud artikli 6 lõikes 3 osundatud olulisimate ülesannete loetelu on sõnastatud järgmiselt:

— „ettevalmistustööd ja otsuste tegemine seoses raudtee-ettevõtete litsentseerimisega, sealhulgas üksiklitsentside andmine,

— otsuste tegemine seoses liinide eraldamisega, sealhulgas nii kasutatavuse määratlemine ja hindamine kui ka individuaalsete rongiliinide eraldamine,

— otsuste tegemine seoses infrastruktuuri kasutusmaksuga,

— järelevalve teatavate teenuste osutamiseks vajalike avaliku teenindamise kohustuste üle."

4 Direktiivi 2001/14 põhjendused 11, 15 ja 20 on sõnastatud nii:

„(11) Maksustamise ja läbilaskevõimsuse jaotamise skeemid peaksid võimaldama kõikidele ettevõtjatele ühetaolise ja diskrimineerimata juurdepääsu ning ausalt ja diskrimineerimata vastama kõikide kasutajate ning transpordiliikide vajadustele, niipalju kui võimalik.

[…]

(15) On soovitatav, et raudtee-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja jaoks nähakse ette soodustused häirete minimeerimiseks ja võrgu tõhususe suurendamiseks.

[…]

(20) Soovitatav on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele võimaldada mõningast paindlikkust, et infrastruktuurivõrgustikku oleks võimalik tõhusalt kasutada."

5 Direktiivi 2001/14 artikli 4 lõiked 1 ja 2 sätestavad:

„1. Liikmesriigid kehtestavad tasude kogumise raamistiku, rikkumata seejuures raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja majandamise sõltumatust, mis on ette nähtud direktiivi 91/440/EMÜ artikliga 4.

Nimetatud majandamise sõltumatuse nõuet silmas pidades kehtestavad liikmesriigid ka konkreetsed maksustamiseeskirjad või delegeerivad vastavad volitused raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale. Infrastruktuuri kasutustasu kindlaksmääramist ja kõnealuse tasu kogumist korraldab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja.

2. Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei ole õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas kõikidest raudtee-ettevõtjatest sõltumatu, teostab käesolevas peatükis kirjeldatud funktsioone, v.a tasude kogumine, õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas kõikidest raudtee-ettevõtjatest sõltumatu maksustamisorgan."

6 Direktiivi artikli 6 lõike 1 esimese lõigu ja lõike 2 kohaselt:

„1. Liikmesriigid kehtestavad tingimused, vajadusel ka ettemaksud, tagamaks et tavapärastes äritingimustes ning mõistliku ajavahemiku jooksul oleks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja bilansis tasakaalus ühelt poolt tulud infrastruktuuri kasutustasudest, ülejääk muust majandustegevusest ja riiklik toetus ning teiselt poolt infrastruktuurikulud.

[…]

2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid ergutatakse vähendama infrastruktuuri käigushoidmise kulusid ja kasutustasusid, pidades nõuetekohaselt silmas ohutust ning infrastruktuuriteenuse kvaliteedi säilitamist ja parandamist."

7 Sama direktiivi artikli 7 lõige 3 näeb ette:

„Olenemata lõigetest 4 või 5 või artiklist 8, kehtestatakse tasu minimaalse teenustepaketi ning teenindusrajatistele raudteed mööda juurdepääsu eest lähtuvalt kuludest, mis kõnealuse rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad."

8 Direktiivi 2001/14 artikli 8 lõige 1 on sõnastatud järgmiselt:

„Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kulude täieliku tagasisaamise kindlustamiseks võib liikmesriik, kui turg seda talub, nõuda tõhusate, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate põhimõtete alusel lisatasusid, tagades samas eelkõige rahvusvahelise raudteekaubaveonduse optimaalse konkurentsivõime. Maksustamissüsteemi osas võetakse arvesse raudtee-ettevõtjate poolt saavutatud tootlikkuse kasvu.

Tasumäärade suurus ei või siiski takistada infrastruktuuri kasutamist turusegmentide poolt, kes suudaksid tasuda vähemalt raudteeveoteenuse osutamisega otseselt kaasnevad kulud ning turu jaoks vastuvõetava osa tootlusest.”

9 Selle direktiivi artikli 14 lõige 2 sätestab:

„Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei ole õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas kõikidest raudtee-ettevõtjatest sõltumatu, teostab lõikes 1 nimetatud ja käesolevas peatükis kirjeldatud funktsioone õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas kõikidest raudtee-ettevõtjatest sõltumatu jaotamisorgan.”

Ungari õigus

10 1993. aasta XCV seadusega raudteede kohta asutati 2004. aastal raudtee-ettevõtjate sõltumatu organisatsioon Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet Kft. (edaspidi „VPE”).

11 Vastavalt 2005 évi CLXXXIII törvény a vasúti közlekedésről (2005. aasta CLXXXIII seadus raudteeveo kohta, edaspidi „raudteeveoseadus”) artiklile 62 täidab rongiliinide eraldamise ja tasude kehtestamise ülesandeid VPE.

12 Raudteeveoseaduse artikli 28 lõige 1 on sõnastatud nii:

„Minister kohustub riigi nimel lepinguga – ja kokkuleppel eelarve eest vastutava ministriga – rahastama põhjendatuks tunnistatud kulutusi, mis tehti riiklikku raudtee-võrku ja selle kõrvalstruktuuri majandava raudtee-ettevõtja poolse võrgu ning regionaalsete raudteede ja nende kõrvalstruktuuri majandamise raames ning mida ei kaeta võrgule juurdepääsemise tasust ega selle ettevõtja muude tehingutega. Selle lepingu tingimused tuleb sätestada niisugused, et ergutavad võrguettevõtjat vähendama oma majandamiskulusid ja võrgule juurdepääsemise tasusid, vähendamata veoohutust ja teenuse kvaliteeti.”

13 Sama seaduse artikli 31 lõike 2 punktis b on nähtud ette, et „raudteeliikluse ohutuse huvides […] on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal – kuni ohtliku olukorra lõpuni – õigus sulgeda raudteed või raudteelõigud, mida see oht ähvardab, samuti kaotada asjaomastel lõikudel eraldatud rongiliine, teatades juhul, kui see sulgemine puudutab ülesõidukohta, sellest ametiasutusele, mis vastutab asjaomase maantee eest”.

14 Mainitud seaduse artikli 55 lõige 8 sätestab:

„Kui võrgule juurdepääsemise tasud ei kata kõigi prognooside kohaselt kõiki vaba juurdepääsuga infrastruktuuri majandaja põhjendatud kulusid ja kulutusi, võib artikli 54 lõigetes 1 ja 3-5 määratletud teenuste eest võetavat tasu üldiselt suurendada summa võrra, mis ei ületa kõikide põhjendatud kulude ja kulutuste katmiseks vajalikku ning mille puhul on võetud arvesse raudtee-ettevõtjate tootlikkuse suurenemisi, infrastruktuuri tõhusa kasutamise nõuet, rahvusvahelise raudteetransiidi konkurentsi, läbipaistvuse põhimõtet ja võrdset kohtlemist.”

15 Määrusega nr 83/2007 (X.6) GKM-PM kehtestati raudteeinfrastruktuurile juurdepääsemise tasude korra raamistik ja raudteeinfrastruktuurile juurdepääsemise tasu kindlaksmääramise põhieeskirjad (*Magyar Közlöny* 2007/134).

16 Määruse nr 101/2007 (XII.22) GKM raudteeinfrastruktuurile juurdepääsemise korra kohta (*Magyar Közlöny* 2007/181) artikli 23 lõikes 1 on sätestatud:

„Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kaotas [raudteeveoseaduse] artikli 31 lõike 2 punkti b alusel raudteeliini, pakub läbilaskevõimsuse eraldamise eest vastutav organ asjast huvitatud isiku taotlusel asemele teise rongiliini, mis valitakse vaba läbilaskevõimsuse hulgast."

17 VPE avaldab igal aastal võrgu käitamise eeskirja (Hálózati Üzletszabályzat). 2009.-2010. aasta võrgu käitamise eeskirja punkti 4.3 lõikes 9 on nähtud ette:

„[VPE] teavitab oma läbilaskevõimsuse jaotamise otsustest selle saajaid, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid ja raudteid majandavat organit."

18 Sama eeskirja punktis 4.8.1 „Tavapärase liikluse taastamise juhtpõhimõtted" on sätestatud:

„a) Kavast ja tavapärasest sõiduplaanist kõrvalekaldumise korral on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tööosakondade juhid kohustatud võtma meetmed, mis teevad häiretele lõpu ning taastavad kavale ja sõiduplaanile vastava liikluse. […]

b) Võrgule juurdepääsu saajate käsutuses on pidevalt kontaktisik, kellel on õigus teha otsuseid, või on neil oma juhtimisorgan, kellele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja juhtimisorgan teatab häirest või ohust ning kelle vajadusi võetakse tavapäraste kasutustingimuste taastamisel arvesse.

c) Vääramatu jõud ning muud erakorralised ja ettenägematud asjaolud:

— Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on tehnilistest riketest või õnnetustest tingitud raudteeliikluse häirete korral kohustatud tegema kõik endast oleneva tavapäraste kasutustingimuste taastamiseks. Selleks peab ta välja töötama erakorralise olukorra tegevuskava, milles on nimetatud ka organid, millele tuleb teatada rasketest õnnetustest ja tõsistest häiretest raudteeliikluses.

— Võrguettevõtja taotlusel on võrgule juurdepääsu saanud raudtee-ettevõtja kohustatud tagama tasu eest vahendid, mida peetakse tavapäraste kasutustingimuste kiireks taastamiseks kõige sobivamaks.

— Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib ohu korral, mis muudab raudteevõrgu ajutiselt kasutuskõlbmatuks, ja asjaomaseid isikuid sellest informeerides kaotada eraldatud rongiliinid ajavahemikuks, mis on olukorra taastamiseks vajalik. [VPE] pakub asjaomase isiku taotlusel talle selleks ajaks vastu teise rongiliini, mis valitakse vaba läbilaskevõimsuse hulgast."

Kohtueelne menetlus ja menetlus Euroopa Kohtus

19 Komisjon palus 26. jaanuari 2008. aasta kirjaga Ungaril esitada talle oma seisukohad nende kohustuste täitmata jätmise kohta, mis tulenevad direktiivi 91/440 artikli 6 lõikest 3 ja II lisast ning direktiivi 2001/14 artikli 4 lõikest 2, artikli 14 lõikest 2, artiklist 3, artikli 6 lõikest 1, artikli 6 lõigetest 2-5, artikli 7 lõikest 3, artiklist 8, artiklist 11 ja artikli 30 lõikest 3.

20 Ungari vastas sellele märgukirjale 22. augusti 2008. aasta kirjaga. Sellele kirjale järgnesid teised kirjad, eelkõige 10. juuni 2009. aasta oma.

21 Komisjon saatis 8. oktoobri 2009. aasta kirjaga Ungarile põhjendatud arvamuse, milles tuvastas, et Ungari ei ole täitnud kohustusi, mis tulenevad direktiivi 91/440 artikli 6 lõikest 3 ja II lisast ning direktiivi 2001/14 artikli 4 lõikest 2, artikli 14 lõikest 2, artikli 6 lõigetest 1 ja 2, artikli 7 lõikest 3, artikli 8 lõikest 1 ja artiklist 11. Komisjon palus tal võtta põhjendatud arvamuse järgimiseks vajalikud meetmed kahe kuu jooksul alates selle kättesaamisest.

22 Ungari vastas põhjendatud arvamusele 16. detsembri 2009. aasta kirjaga ja vaidlustas rikkumise, mida komisjon talle ette heidab.

23 Kuna komisjon ei jäänud Ungari vastusega rahule, otsustas ta esitada käesoleva hagi, mis tugineb viiele etteheitele.

24 Euroopa Kohtu presidendi 15. veebruari 2011. aasta määrusega anti Tšehhi Vabariigile, Läti Vabariigile ja Poola Vabariigile luba astuda menetlusse Ungari nõuete toetuseks. Euroopa Kohtu presidendi 4. aprilli 2011. aasta määrusega lubati Itaalia Vabariigil Euroopa Kohtu kodukorra, kohtumääruse tegemise ajal kehtinud redaktsioonis, artikli 93 lõike 7 alusel astuda menetlusse Ungari nõuete toetuseks. Itaalia Vabariik ja Läti Vabariik kirjalikke märkusi ei esitanud ega osalenud ka suulises menetluses.

25 Komisjon teatas Euroopa Kohtu kantseleile 6. juunil 2012 esitatud dokumendiga, et loobub oma hagi viiendast etteheitest, mis tugineb direktiivi 2001/14 artikli 11 lõike 1 rikkumisele seoses raudteevõrgu toimivuse skeemi loomisega.

Hagi

Esimene etteheide, mis käsitleb rongiliinide eraldamise ülesande sõltumatust

Poolte argumendid

26 Komisjon väidab, et direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 kohaselt ei tohi raudtee-ettevõtja rongiliinide eraldamise otsust teha, sest rongiliinide jaotamine on üks olulisim ülesanne võrdse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu tagamisel infrastruktuurile – ülesanne, mida on nimetatud kõnealuse direktiivi II lisas ja mille suhtes kohaldatakse sõltumatusenõuet. Infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamine peaks seega olema sõltumatu jaotamisorgani ülesanne.

27 Liikluse juhtimine on aga osa rongiliini eraldamisest ja sellega peab Ungaris tegelema raudtee-ettevõtjate sõltumatu organisatsioon VKE, mitte MÁV Zrt. (edaspidi „MÁV”) ja GySEV Zrt. (edaspidi „GySEV”), kes on raudtee-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad.

28 Komisjon märgib esiteks, et liikluse juhtija peab olema läbilaskevõimsuse jaotamise otsustega kursis, et selle juhtimisega edukalt toime tulla. Kui Ungaris teavitatakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid MÁV-d ja GySEV-d vastavalt võrgu käituseeskirjale kõikidest nende konkurente puudutavatest läbilaskevõimsuse jaotamise otsustest, saab nendest sidusrühm selles läbilaskevõimsuse jaotamise protsessis.

29 Komisjon leiab lisaks, et raudtee-ettevõtja, kes tegeleb liikluse juhtimisega, saab sellest konkurentsieelise, sest selle haldamisega seotud ülesannete täitmiseks peab see ettevõtja tingimata tundma üksikasjalikult raudtee-ettevõtjate pakutavaid teenuseid, nii teenuste mahtu kui ka sõiduplaane. Direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 ja direktiivi 2001/14 artikli 14 lõike 2 kohaselt ei ole aga lubatud, et raudtee-ettevõtjal – ükskõik missugune ta ka ei oleks – oleksid liikluse juhtimise tegevuse

kaudu teadmised selle kohta, kuidas tema konkurendid infrastruktuuri kasutavad, või et ta saaks teatavatel tingimustel teha vastavaid otsuseid, mis käsitlevad rongiliinide eraldamist või infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamist.

30 Teiseks eeldaks liikluse juhtimine teenindushäire või ohu korral komisjoni arvates, et liikluse juhtija võtab meetmed, mis on vajalikud tavapäraste liiklustingimuste taastamiseks. Niisugusel juhul ei jää liikluse juhtijal muud üle, kui kalduda varem kindlaks määratud sõiduplaanist kõrvale, et rongiliinid ja vaba võrgu läbilaskevõimsus ümber jaotada. Ungaris peavad need kaks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat võtma meetmed, mille eesmärk on häire kõrvaldada, võttes seejuures arvesse raudtee-ettevõtjate vajadusi.

31 Komisjon ei vaidlusta seda, et tavalises olukorras piirdub liikluse juhtija tegevus sellega, et ta viib ellu VPE tehtud otsused, paneb rongid liikuma vastavalt sõiduplaanidele ega mõjuta läbilaskevõimsuse jaotamise või eraldamise otsuseid. Seevastu olukord, kus see ettevõtja võtab kohalikke meetmeid, et taastada liiklus ohu või häire korral, eeldab komisjoni meelest, et ta teeks otsuseid rongiliinide jaotamise kohta ja et tal oleks selles osas kaalutlusõigus. Rongiliini kaotamine on samuti sekkumine, mis kujutab endast rongiliinide jaotamisega seotud olulisimat ülesannet direktiivi 91/440 II lisa tähenduses.

32 Mis puudutab liikluse juhtimise ja infrastruktuuri majandamise seost, siis meenutab komisjon, et sõltumatusenõuet, millest tuleb rongiliinide eraldamisel juhinduda, kohaldatakse ka siis, kui see eraldamine leiab aset liikluse juhtimise raames. Viimane hõlmab paljusid ülesandeid, millel puudub ilmne seos rongiliinide eraldamisega, näiteks hooldus, teede ehitamine ja muud investeeringud, mille raudtee-ettevõtjad saaksid enda peale võtta.

33 Ungari väidab, et direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 kohaselt peetakse olulisimateks ülesanneteks tegevusi, mis on sõnaselgelt nimetatud selle direktiivi II lisas. Selle lõike teises lõigus on ammendavalt määratletud ülesanded, mis võivad küll olla tegevused II lisa tähenduses või kuuluda nende hulka, kuid mida võivad täita ka raudtee-ettevõtjad.

34 Ungari õigusnormid ei võimalda liikluse juhtijal rongiliine ümber jaotada ning seda isegi ohu või häire korral. Rongiliinide eraldamine ja infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamine on üksnes VPE kui sõltumatu organi ülesanne.

35 Esiteks on liikluse juhtija põhiülesandeks viia ellu VPE tehtud läbilaskevõimsuse jaotamise ja rongiliinide eraldamise otsused. Liikluse juhtijal ei ole selles valdkonnas otsustusõigust ja ta ei saa kontrollida eraldatud rongiliine ega läbilaskevõimsust. 24-tunnise valve teenuse raames suudab VPE vastu võtta ja menetleda rongiliinide taotlusi ükskõik missugusel ajal ööpäevas.

36 Teiseks ei ole liikluse juhtijal ka ohu või teenindushäire korral õigust jaotada läbilaskevõimsust. Niisugusel juhul saab see juhtija tavapärase liikluse taastamiseks kohe sekkuda ja võtab meetmeid, mis tagavad nii kiiresti kui võimalik maksimaalse arvu VPE eraldatud rongiliinide ja läbilaskevõimsuse maksimaalse osa kasutamise. Rongiliinide puhul, mida ei õnnestu võetud meetmetest hoolimata käiku lasta, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja siiski rongiliini kaotada. Ungari täpsustab, et rongiliine on võimalik kaotada ainult siis, kui raudteelõik on muutunud ajutiselt kasutuskõlbmatuks ja liiklus on ohuolukorra tõttu nagunii võimatu. Tegemist ei ole seega mitte diskretsiooniotsusega, millega keelatakse teed kasutada, vaid raudteelõigu ajutise sulgemisega ohutuse huvides, mille jooksul püüab VPE anda asjaomase raudtee-ettevõtja käsutusse mõnda teist rongiliini.

37 Liikmesriigi sõnul on ühelt poolt tavapärase rongiliikluse taastamine, mis hõlmab tehnilist laadi ja raudteeohutusmeetmeid, ning teiselt poolt rongiliinide ümberjaotamine, mida peab tegema VPE, kaks erinevat tegevust.

38 Sellest tuleb Ungari sõnul järeldada, et liikluse juhtija ei mõjuta rongiliinide jaotamist kuidagi, sest see toimub enne liikluse käivitamist. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal on kohustus sõlmida juurdepääsuõiguse saanuga leping, mis on vastavuses eraldatud rongiliiniga, ja panna tema rong vastavalt sellele käima, nii et nimetatud kohustuse mittetäitmine toob raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale kaasa lepingus ette nähtud õiguslikud tagajärjed. Järelikult ei ole see, kui läbilaskevõimsuse eraldamise otsustega tutvutakse pärast nende tegemist, sama, mis rongiliinide eraldamise otsuse tegemine, ning see ei võimalda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal sellest ka mingit konkurentsieelist saada.

39 Liikmesriik leiab, et liikluse juhtimine kuulub pigem infrastruktuuri majandamise valdkonda, nii et nende kahe tegevuse eristamine on ebareaalne ja praktikas ei ole seda võimalik kohaldada. Tihedale seosele liikluse juhtimise ja infrastruktuuri majandamise vahel on lisaks osutatud direktiivis 91/440, mille artikli 3 teises taandes on sätestatud, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ülesannete hulka võib kuuluda vastutamine kontrolli- ja ohutussüsteemide eest.

40 Poola Vabariik toetab Ungari argumente, et liikluse juhtija võimalik sekkumine liikluse häire või ohu korral ei too kaasa mingit rongiliinide ümberjaotamist. Tegemist on *ad hoc* reageerimisega, milleks on valmis ainult üksus, mis tagab raudteeliikluse igapäevase juhtimise.

41 Poola Vabariik meenutab ka, et direktiivi 91/440 artikli 6 lõikes 3 on nõutud ainult seda, et saavutataks eesmärk, milleks on võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs infrastruktuurile. Direktiivi 2001/14 põhjenduses 11 on sellele eesmärgile viidatud. Liikmesriigi sõnul ei ole komisjon esitanud ühtegi faktilist ega õiguslikku argumenti, mis tõendaks, et Ungari ei ole seda eesmärki saavutanud.

Euroopa Kohtu hinnang

42 Oma esimese etteheitega heidab komisjon Ungari õigusnormidele ette seda, et liikluse juhtimine on usaldatud kahele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale, st MÁV-le ja GySEV-le, kes on ka raudtee-ettevõtjad, mitte aga VPE-le, kes on sõltumatu organ, kuna komisjoni sõnul kuulub liikluse juhtimise hulka osaliselt ka liinide eraldamine.

43 Komisjon ja Ungari on eriarvamusel küsimuse osas, kas liikluse juhtimine – ja konkreetsemalt juhul, kui liiklus on häiritud ja on ohuolukord – tähendab liinide eraldamise otsuste tegemist, ning kui see on nii, siis kas see juhtimine peab olema antud sõltumatule organile.

44 Meenutagem, et direktiiviga 91/440 algas raudteeveo liberaliseerimine, mille eesmärk on tagada raudtee-ettevõtjatele võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs infrastruktuurile. Sellise juurdepääsu tagamiseks kehtestas direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 esimene lõik põhimõtte, et direktiivi II lisas loetletud olulisimate ülesannete eest vastutav organ peab olema sõltumatu.

45 Selle II lisa kohaselt loetakse artikli 6 lõike 3 tähenduses olulisimateks ülesanneteks ettevalmistustööd ja otsuste tegemist seoses raudtee-ettevõtete litsentseerimisega, sealhulgas üksiklitsentside andmine, otsuste tegemist seoses liinide eraldamisega, sealhulgas nii kasutatavuse määratlemine ja hindamine kui ka individuaalsete rongiliinide eraldamine, otsuste tegemist seoses infrastruktuuri kasutustasude kehtestamisega, järelevalvet teatavate teenuste osutamiseks vajalike avaliku teenindamise kohustuste üle.

46 Tuleb tõdeda, et kuigi mainitud II lisa nimetab olulisima ülesandena, mida peab täitma sõltumatu organ, otsuste tegemist seoses liinide eraldamisega, ei ole seal siiski kuidagi viidatud liikluse juhtimisele. Kui liidu seadusandja oleks soovinud liikluse juhtimise olulisimaks ülesandeks lugeda, oleks ta seda sõnaselgelt väljendanud, pannes selle ülesande sellesse lisasse kirja.

47 Samuti tuleb märkida, et eesmärki tagada igale raudtee-ettevõtjale võrdsed ja mittediskrimineerivad juurdepääsutingimused, on meenutatud direktiivi 2001/14 põhjenduses 11. Selle põhjenduse kohaselt peaksid maksustamise ja läbilaskevõimsuse jaotamise skeemid võimaldama kõikidele ettevõtjatele ühetaolise ja diskrimineerimata juurdepääsu ning ausalt ja diskrimineerimata vastama kõikide kasutajate ning transpordiliikide vajadustele, niipalju kui võimalik.

48 See eesmärk saavutatakse direktiivi 2001/14 artikli 14 lõikes 2 esitatud põhimõtte kaudu, et läbilaskevõimsuse jaotamine peab toimuma sõltumatult. See säte näeb ette, et kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei ole raudtee-ettevõtjatest sõltumatu, teostab sama artikli lõikes 1 nimetatud ja direktiivi III peatükis „Infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamine" kirjeldatud funktsioone raudtee-ettevõtjatest sõltumatu jaotamisorgan.

49 Ülesannete hulgast, mida III peatükis on kirjeldatud ja mis tuleb anda sõltumatule organile, tuleks ära märkida eelkõige läbilaskevõimsuse jaotamise menetluste täitmine, koostöö, mille eesmärk on enam kui üht infrastruktuurivõrku hõlmava infrastruktuuri läbilaskevõimsuse tõhus jaotamine, üks kord kalendriaastas kehtestatava sõiduplaani koostamine, individuaalsete rongiliinide eraldamine *ad hoc*, taotletud rongiliinide kooskõlastamine, selleks et tagada kõikide taotluste parim võimalik ühildamine. Seega kuuluvad läbilaskevõimsuse jaotamise olulisima ülesande hulka direktiivide 91/440 ja 2001/14 tähenduses administratiivset laadi toimingud, mis puudutavad sisuliselt sõiduplaanide koostamist, kehtestamist ja individuaalsete rongiliinide eraldamist *ad hoc*.

50 Direktiivi 2001/14 artikli 2 punkt l defineerib „rongiliini" kui infrastruktuuri läbilaskevõimsuse, mis on vajalik rongi liikumiseks ühest punktist teise teatava ajavahemiku jooksul. Raudtee-ettevõtjale rongiliini eraldamine selle lisamisega sõiduplaani või *ad hoc* otsusega vastavalt direktiivi artiklile 23 annab sellele ettevõtjale õiguse kasutada konkreetset infrastruktuuri läbilaskevõimsust. Seda tõlgendust kinnitab sama direktiivi artikli 13 lõike 2 esimene lõik, mis viitab „õiguse[le] kasutada konkreetset infrastruktuuri läbilaskevõimsust rongiliinina".

51 Sellest tuleneb, et liikluse juhtimine ei tähenda esmapilgul rongiliinide eraldamist puudutavate otsuste tegemist, kuna raudtee-ettevõtja jaoks tulenevad need raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse kasutamise õiguse andmisest sõiduplaani lisamisega või individuaalsete *ad hoc* otsustega.

52 Märkigem aga, et vastavalt direktiivi 2001/14 artikli 2 punktile h võib raudteeinfrastruktuuri majandamine hõlmata ka infrastruktuuri kontrolli- ja ohutussüsteemide majandamist.

53 Tuleb lisada, et kuigi direktiivid 91/440 ja 2001/14 liikluse juhtimist ei defineeri, annab viimasena mainitud direktiivi II lisa punkt 1 selle kohta viiteid. Nimelt toob see säte välja minimaalse teenustepaketi, mida raudtee-ettevõtjad võivad osutada. See pakett sisaldab täpsemalt punkti 1 alapunktis d nimetatud liikluskorraldust, sealhulgas signaalimist, suunamist, dispetšjuhtimist ja sidet ning teabe andmist rongi liikumise kohta, ja punkti 1 alapunktis e nimetatud mis tahes muud teavet, mida on tarvis selle teenuse käitamiseks, mille jaoks on läbilaskevõimsus eraldatud.

54 Sellest tuleneb, et liikluse juhtimine sisaldab toiminguid, mis kuuluvad infrastruktuuri majandamise alla ning see ei seisne mitte rongiliinide eraldamist puudutavate otsuste tegemises, vaid selliste otsuste rakendamises või täitmises. Nagu on välja toonud kohtujurist oma ettepaneku punktis 59, kujutab liikluse juhtimine endast tegevust, mille eesmärk on tagada läbilaskevõimsuse rongiliinidena kasutamise õiguste tegelik kasutamine täiesti ohutult.

55 Eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et liikluse juhtimist ei saa pidada olulisimaks ülesandeks, mille täitmine tuleb anda sõltumatule organile. Nagu nähtub ka direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 teisest lõigust, võib vastutuse raudteeinfrastruktuuri majandamise eest väljaspool olulisimaid ülesandeid panna raudtee-ettevõtjatele. Seega võib liikluse juhtimise anda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale, kes on ka raudtee-ettevõtja, nagu see on Ungaris.

56 Seda tõdemust ei sea kahtluse alla komisjoni argument, et rongiliikluse häirete või ohu korral tavapäraste liiklustingimuste taastamiseks vajalike meetmete võtmine kuulub rongiliinide eraldamise alla.

57 Nimelt näeb direktiivi 2001/14 artikkel 29 ette võimaluse võtta kõik vajalikud meetmed, et reageerida tehnilisest rikkest või õnnetusest tingitud rongiliikluse häiretele ja tegutseda eriolukorras ning infrastruktuuri ajutise kasutamiskõlbmatuseni viivast rikkest tuleneval äärmisel vajadusel.

58 Esiteks tuleb märkida, et kuigi see säte sisaldub mainitud direktiivi III peatükis, mis käsitleb läbilaskevõimsuse jaotamist, ei olnud seda komisjoni direktiivi esialgses ettepanekus ja et see lisati nõukogu 28. märtsi 2000. aasta ühisesse seisukohta (EÜ) nr 28/2000, toimides Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras, eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT C 178, lk 28).

59 Teiseks tuleb tõdeda, et see säte käsitleb konkreetseid meetmeid, mida on vaja võtta rongiliikluse häirete korral selleks, et taastada turvalisuse tagamiseks tavapärased liiklustingimused, erinevalt III peatüki sätetest, mis käsitlevad sõiduplaani kehtestamist ja individuaalsete rongiliinide *ad hoc* eraldamist. Direktiivi 2001/14 artikli 29 alusel võetud meetmeid ei saa seega lugeda meetmeteks, mis puudutavad otseselt läbilaskevõimsuse jaotamise või rongiliinide eraldamise olulisimat ülesannet selle direktiivi artikli 14 lõike 2 tähenduses ehk ülesannet, mille täitmine tuleb anda sõltumatule jaotamisorganile. Eelkõige on tegemist konkreetsete meetmetega, mida tuleb võtta viivitamatult, et lahendada tekkinud olukord ja tagada, et huvitatud isikud saaksid rongiliinide kujul antud läbilaskevõimsusega seonduvaid õigusi vastavalt sõiduplaanile tõhusalt kasutada.

60 Seega kuulub selliste meetmete võtmine liikluse juhtimise alla ning selle suhtes ei kehti sõltumatuse nõue, mistõttu võib sellise ülesande täitmise anda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale, kes on ka raudtee-ettevõtja.

61 Seda järeldust kinnitab esiteks direktiivi 2001/14 artikli 2 punkti h sõnastus, mille kohaselt võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ülesannete hulka kuuluda ka infrastruktuuri kontrolli- ja ohutussüsteemide majandamine. Teiseks kinnitavad sellist järeldust sama direktiiviga kavandatud eesmärgid. Nimelt nähtub direktiivi põhjendustest 15 ja 20, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja jaoks tuleb ette näha soodustused häirete minimeerimiseks ja raudteevõrgu tõhususe suurendamiseks ning et talle tuleb võimaldada mõningast paindlikkust, et infrastruktuurivõrgustikku oleks võimalik tõhusalt kasutada.

62 Ungaris on konkreetse läbilaskevõimsuse kujul rongiliinidele õiguste määramine olulisim ülesanne, mis on antud eranditult VPE-le. Asjaomaste Ungari õigusnormide kohaselt võtavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad MÁV ja GySEV liiklushäire või ohu korral meetmed, mis on vajalikud, et tagada tavapärase olukorra taastamine, ja nad võivad ohutuse kaalutlustel ka rongiliine kaotada. Sellisel juhul peab VPE eraldama uue rongiliini.

63 Neil asjaoludel ei saa erinevalt komisjoni väidetust tõdeda, et Ungari õigusnormid ei ole kooskõlas direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 ja direktiivi 2001/14 artikli 14 lõike 2 nõuetega asjaolu tõttu, et need lubavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal võtta liiklushäire või ohu korral tavapärase liikluse taastamiseks vajalikke meetmeid.

64 Samuti tuleb kontrollida komisjoni argumenti, mille kohaselt peaks liikluse juht oma juhtimiskohustuste täitmiseks olema kursis läbilaskevõimsuse jaotamise otsustega, mistõttu kuna MÁV-d ja GySEV-d teavitatakse kõikidest nende konkurentidega seonduvatest läbilaskevõimsuse jaotamise otsustest, saab neist läbilaskevõimsuse jaotamise protsessis sisuliselt sidusrühm.

65 Selle argumendiga ei saa nõustuda, kuna liikluse juht ei mõjuta läbilaskevõimsuse jaotamise otsuste vastuvõtmist seetõttu, et teda on neist otsustest teavitatud. Nimelt, nagu on tuvastatud käesoleva kohtuotsuse punktis 54, seisneb liikluse juhtimine rongiliinide jaotamise otsuste rakendamises, mille on teinud sõltumatu jaotamisorgan, nii et liikluse juhtimise toimingud tehakse tingimata peale mainitud otsuste vastuvõtmist. Lisaks sellele peab asjakohaste Ungari õigusnormide kohaselt raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja sõlmima juurdepääsuõiguse saanuga lepingu, mis on vastavuses eraldatud rongiliiniga, ja panema rongi vastavalt sellele käima, arvestades, et selle kohustuse mittetäitmine toob kaasa sanktsioonid. Seega ei saa tõdeda, et MÁV ja GySEV võiksid mõjutada läbilaskevõimsuse jaotamise otsuste vastuvõtmist.

66 Samamoodi ei anna teave nende konkurente puudutavate läbilaskevõimsuse jaotamise otsuste kohta MÁV-le ja GySEV-le konkurentsieelist, sest esiteks saab see teave teatavaks pärast seda, kui sõltumatu organ ehk konkreetsel juhul VPE on otsused vastu võtnud, ja teiseks sisaldub see üldjuhul sõiduplaanides, mis on iseenesest kolmandatele isikutele kättesaadavad. Lisaks tuleb meenutada, et direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 teine lõik lubab raudtee-ettevõtjale panna vastutuse raudteeinfrastruktuuri majandamise eest, mis ei kuulu olulisimate ülesannete hulka. Järelikult on liidu seadusandja tingimata nõustunud, et kui võrku hooldab raudtee-ettevõtja – isegi kui ta ei vastuta liikluse juhtimise eest –, peab sel ettevõtjal olema juurdepääsuõigus rongiliinide eraldamist puudutavale teabele.

67 Kõikidest eespool esitatud kaalutlustest tuleneb, et esimese etteheitega, mille komisjon on oma hagi põhjendamiseks esitanud, ei saa nõustuda.

Teine etteheide, mis käsitleb tasude kehtestamise ülesande sõltumatust

Poolte argumendid

68 Komisjon väidab, et direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 ja direktiivi 2001/14 artikli 4 lõike 2 kohaselt ei tohi raudtee-ettevõtja teha tasude kindlaksmääramise otsust, kuna niisugusel üksusel saab olla ainult nende tasude kogumise õigus. Vastavalt samadele õigusnormidele peab tasud kindlaks määrama ja kehtestama sõltumatu maksustamisorgan.

69 Komisjoni meelest on Ungari õigusnormid nende kahe sättega vastuolus, sest infrastruktuuri kasutamise eest maksmisele kuuluvate tasude üksikasjalikud arved koostavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad MÁV ja GySEV, kes on ka raudtee-ettevõtjad.

70 Komisjon märgib, et direktiivi 2001/14 artikli 4 lõike 1 teises lõigus kasutatud väljendit „infrastruktuuri kasutustasu kindlaksmääramine" tuleb mõista esiteks kui tasude üldist kehtestamist, mis seisneb selles, et võrgu käitamise eeskirjas määratakse iga raudteelõigu puhul kindlaks tasu summa kilomeetri kohta, ning teiseks kui erinevatel kasutajatel maksta tulevate summade konkreetset väljaarvutamist kasutatava raudteelõigu pikkuse põhjal. Selle direktiivi artikli 4 lõike 2 kohaselt tuleb võimalust, et mittesõltumatu raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib tegeleda tasude kogumisega, tõlgendada kitsalt, sest tegemist on erandiga reeglist.

71 Komisjon on seisukohal, et raudtee-ettevõtja, kelle ülesanne on koostada tasude üksikasjalikud arved, saab sellest konkurentsieelise, sest need on tingimata seotud teenustega, mida kasutavad konkureerivad raudtee-ettevõtjad, nende teenuste mahu ja nende kasutamise kellaaegadega. Direktiivi 91/440 artikli 6 lõikes 3 on aga sõnaselgelt viidatud raudteeinfrastruktuuri võrdse ja mittediskrimineeriva kasutamise põhimõttele.

72 Ungari vaidlustab väite, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad MÁV ja GySEV teevad otsuseid tasude kindlaksmääramise kohta, sest nende ülesanne on üksnes arvete koostamine, mis on osa tasude kogumisest, mis omakorda ei ole olulisim ülesanne direktiivi 91/440 tähenduses, mida peaks täitma sõltumatu organ. Arvete koostamine on ainult tehniline vahend, mis on vajalik nende tasude sissenõudmiseks.

73 Ungari teeb vahet tasude kujundamise, nende tegeliku kehtestamise ja sissenõudmise vahel. Esimene mõiste tähistab erinevate maksustamiseeskirjade kindlaksmääramist, mida teeb liikmesriik või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja. Nende tasude kehtestamise raames määratakse kindlaks erinevad üksiktasud, mida konkreetne raudtee-ettevõtja peab konkreetses olukorras tasuma sõltuvalt teenustest, mida ta vajas. Tasude kujundamise ja kehtestamisega seotud ülesandeid täidab VPE kui komisjoni tunnustatud sõltumatu organ. Tasude sissenõudmine tähistab tasu konkreetse maksmise toimingut, millega raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale makstakse kehtestatud tasud ära. Arvete koostamine kujutab endast ainult toimingut, mille käigus kasutatakse tehniliselt VPE arvutustel põhinevaid tasusid, ning see ei kujuta endast seega mitte nende kujundamise ega nende konkreetse kehtestamise, vaid nende sissenõudmise toimingut.

74 Mainitud liikmesriik seab kahtluse alla asjaolu, et juurdepääs teabele, mis saadi üksikasjalike arvete kaudu, toob kaasa konkurentsi moonutamise, sest raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei mõjuta võrgule juurdepääsemise tasude kehtestamist materiaalselt. Lisaks on see teave paratamatult raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja käsutuses tänu teistele allikatele, näiteks raudtee-ettevõtjaga sõlmitud leping.

75 Poola Vabariik väidab nagu Ungarigi, et arvete koostamine ei seisne mitte selles, et määratakse kindlaks tasude summa või tehakse ükskõik missugune otsus nende sissenõudmise küsimuses, vaid just maksustamises direktiivi 2001/14 artikli 4 lõike 2 tähenduses. Maksustamine on nimelt teisejärguline tegevus, millega leitakse matemaatiliste arvutuste abil tulemus, võttes aluseks tasu määra, mis on eelnevalt eraldatud rongiliinide ja nende kasutamise põhjal ette kindlaks määratud.

Euroopa Kohtu hinnang

76 Direktiivi 91/440 artikli 6 lõikest 3 koostoimes direktiivi II lisaga ja direktiivi 2001/14 artikli 4 lõikest 2 tuleneb, et tasude kindlaksmääramine on olulisim ülesanne, mille eesmärk on tagada võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs infrastruktuurile ja mida peab täitma raudtee-ettevõtjatest õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas sõltumatu maksustamisorgan. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjana tegutsevat raudtee-ettevõtjat võib nende samade sätete kohaselt volitada üksnes neid tasusid saama või neid koguma.

77 Komisjon vaidlustab käesoleva etteheitega asjaolu, et Ungari õigusnormidega on tasude maksmise eest arvete esitamine antud MÁV-le ja GySEV-le ehk kahele raudtee-ettevõtjale, kes on ka raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad, olgugi et arvete esitamine kuulub tasude kindlaksmääramise alla ja et need ettevõtjad saavad sellest konkurentsieelise.

78 Mis puudutab küsimust, kas arvete esitamine kuulub tasude kindlaksmääramise alla, siis tuleb meenutada, et direktiivi 2001/14 artikli 4 lõike 1 kohaselt peavad liikmesriigid kehtestama tasude kogumise raamistiku ja võivad kehtestada ka konkreetsed maksustamiseeskirjad, järgides raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja majandamise sõltumatust. Viimase ülesanne on tasu kindlaks määrata ja seda koguda.

79 Kasutades mõistet „kindlaksmääramine”, näeb direktiiv 2001/14 ette, nagu selle on välja toonud kohtujurist oma ettepaneku punktis 82, et tasude kehtestamise süsteem peab jääma raudtee-ettevõtjatest sõltumatu raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja pädevusse. Tasude kindlaksmääramine eeldab, et sellel ettevõtjal on teatud kaalutlusruum, mis võimaldab tal teha vähemalt otsuseid, mis sisaldavad arvutuse aluseks olevate tegurite ja parameetrite valikuid ja hinnanguid.

80 Seda tõdemust kinnitab õigusnormide kontekst, kus mainitud direktiivi artikli 4 lõige 1 asetseb.

81 Nimelt sätestab direktiivi 2001/14 artikkel 30 organi, kes kontrollib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja otsuseid, mis puudutavad eelkõige maksustamissüsteemi ja infrastruktuuri kasutustasude taset või struktuuri. Selle direktiivi artikli 8 lõige 2 sätestab, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib kehtestada või kehtima jätta teatud konkreetsete investeerimisprojektide pikaajalistest kuludest lähtuvad kõrgemad tasud. Kõnealuse direktiivi artikkel 9 võimaldab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal kehtestada operaatoritelt saadavate tasude vähendamise skeeme vastavalt tegelikule kokkuhoiule halduskulude osas või soodustada märkimisväärselt alakoormatud liinide kasutamist.

82 Direktiivi 2001/14 artikli 4 lõike 2 kohaselt aga, kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei ole õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt või otsustusfunktsioonide osas raudtee-ettevõtjatest sõltumatu, võib talle panna vaid tasude kogumise ülesande. Seda ülesannet ei peeta seega olulisimaks, et tagada infrastruktuurile võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs. Tasude kogumise mõistet kui erandit üldisest sellise ettevõtja sõltumatuse nõudest tuleb seega tõlgendada kitsalt, nagu seda rõhutab ka komisjon.

83 Ungari teeb vahet ühelt poolt tasude kujundamisel ja kindlaksmääramisel, mis on VPE ülesanne, ja teiselt poolt nende tasude kogumisel, mis on usaldatud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale. Liikmesriik on seisukohal, et arvete esitamine on VPE arvutustel põhinevate tasude pelgalt tehniline väljendus ja kuulub seega tasude kogumise alla.

84 Tuleb märkida, et komisjon ei vaidle vastu sellele, et arvete esitamine on tehnilist või mehaanilist laadi tegevus. Samuti tuleb tõdeda, et komisjoni sõnul hõlmab tasude kindlaksmääramine lisaks tasude üldisele kinnitamisele võrgu käitamise eeskirjas konkreetsete summade arvutamist, mida erinevad kasutajad peavad maksma kasutatud raudteelõigu pikkuse alusel.

85 Ungari esitatud kohtudokumentidest nähtub, et VPE kehtestab võrgu käitamise eeskirjas tasude kehtestamise üldeeskirjad ja kinnitab individuaalsete kasutajate poolt tasutava summa, võttes arvesse kasutada soovitud raudteelõigu pikkust, selle tunnuseid ja liikluse raames pakutud teenuseid.

86 Kuna Ungaris teostab tasude konkreetse summa arvutuse VPE, ei saa nõustuda komisjoni esimese argumendiga, et arvete esitamine kuulub tasude kindlaksmääramise alla.

87 Komisjoni teine argument seisneb selles, et arvete esitamine võimaldab asjaomastel raudtee-ettevõtjatel ehk MÁV-l ja GySEV-l saada sellest konkurentsieelise, kuna nad pääsevad ligi teabele, mis puudutab konkureerivate raudtee-ettevõtjate kasutatavaid teenuseid, nende teenuste mahtu ja nende kasutamise aegu.

88 Tuleb märkida, et direktiivi 91/440 artikli 6 lõige 3 ja direktiivi 2001/14 artikli 4 lõige 2 lubavad raudtee-ettevõtjal tasusid koguda või sisse nõuda. Seda arvestades ei saa välistada, et selline raudtee-ettevõtja on teadlik põhjendavatest asjaoludest, mille alusel ta tasude kogumiseks arveid esitab. Nagu kohtujurist on oma ettepaneku punktis 85 välja toonud, ei erine arvete mehaaniline koostamine valemi põhjal, mis sisaldab tasusid koguvale üksusele ette antud andmeid, otsustavalt kolmandate isikute koostatud arvetes näidatud summade sissenõudmisest.

89 Seega ei saa komisjoni teise etteheite põhjendamiseks esitatud teise argumendiga nõustuda ja järelikult tuleb teine etteheide tagasi lükata.

Kolmas etteheide, mis käsitleb raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja finantstasakaalu ning meetmeid, millega ergutatakse kulusid ja tasusid vähendama

Poolte argumendid

90 Komisjon heidab Ungarile ette, et viimane ei ole kindlaks määranud tingimusi, mis tagavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate finantstasakaalu, ning on nii rikkunud direktiivi 2001/14 artikli 6 lõiget 1. Ta märgib, et raudteeveoseaduse artikli 28 lõikes 1 on nähtud ette, et pädev minister kohustub lepingu alusel rahastama põhjendatuks tunnistatud kulutusi, mida infrastruktuuri majandav raudtee-ettevõtja on teinud võrgu majandamise raames. Niisugust lepingut ei ole aga veel sõlmitud.

91 Komisjon väidab ka, et Ungari õigusnormid ei sisalda – vastupidi direktiivi 2001/14 artikli 6 lõigetele 2 ja 3 - kulude ja tasude vähendamisele ergutavaid meetmeid. Ta viitab raudteeveoseaduse artikli 28 lõikele 1, milles on nähtud ette, et selles nimetatud leping peab ergutama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid vähendama majandamiskulusid ja võrgule juurdepääsemise tasusid.

92 Ungari väidab selles osas, et lepingu projekt raudteeveoseaduse artikli 28 lõike 1 tähenduses on praegu ettevalmistamisel.

93 Komisjon märgib oma repliigis, et ta ei ole seda lepingu projekti veel saanud ja et ta ei saa seega hinnata, kas selle tingimused on direktiiviga 2001/14 kooskõlas.

Euroopa Kohtu hinnang

94 Meenutagem kõigepealt, et direktiivi 2001/14 artikli 6 lõike 1 esimese lõigu kohaselt peavad liikmesriigid kehtestama tingimused, tagamaks, et tavapärastes äritingimustes ning mõistliku ajavahemiku jooksul oleks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja bilansis tasakaalus ühelt poolt tulud infrastruktuuri kasutustasudest, ülejääk muust majandustegevusest ja riiklik toetus ning teiselt poolt infrastruktuurikulud. Sama artikli lõike 2 kohaselt ergutatakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid vähendama infrastruktuuri käigushoidmise kulusid ja kasutustasude taset.

95 Piisab, kui selles osas tõdeda, et Ungari sellele etteheitele vastu ei vaidle. Nimelt piirdub ta vaid väitega, et raudteeveoseaduse artikli 28 lõikes 1 viidatud lepingu projekt, mille alusel kohustub pädev minister rahastama infrastruktuuri majandamise raames tehtud kulutusi ja mis peab ergutama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid vähendama majandamiskulusid ja juurdepääsutasusid, on ettevalmistamisel.

96 Vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale tuleb aga liikmesriigi kohustuste rikkumise esinemist hinnata liikmesriigis põhjendatud arvamuses antud tähtaja lõppemisel esineva olukorra alusel (vt eelkõige 16. detsembri 2010. aasta otsus kohtuasjas C-89/09: komisjon *vs*. Prantsusmaa, EKL 2010, lk I-12941, punkt 18, ja 14. aprilli 2011. aasta otsus kohtuasjas C-390/10: komisjon *vs*. Luksemburg, punkt 11).

97 Käesoleval juhul on selge, et põhjendatud arvamuses ettenähtud tähtaja lõppemisel ei olnud direktiivi 2001/14 artikli 6 lõigete 1 ja 2 nõuete rakendamiseks kavandatud lepingu projekti veel vastu võetud.

98 Sellest järeldub, et komisjoni poolt oma hagi põhjendamiseks esitatud kolmas etteheide on põhjendatud.

Neljas etteheide, mis käsitleb tasude kehtestamist otseste kulude põhjal

Poolte argumendid

99 Komisjon väidab, et Ungari õigusnormid ei ole kooskõlas direktiivi 2001/14 artikli 7 lõikega 3, sest nendes ei ole – vastupidi selles sättes nõutule – praegu ainsatki sätet, mis tagaks nn „otseste kulude" põhimõtte kohaldamise.

100 Ungari valitsus väidab oma kostja vastuses, et VPE on vastu võtnud määruse nr 83/2007 (X.6) GKM-PM, milles on määratud kindlaks tasude kehtestamise meetod, mis jõustus 12. detsembril 2010 viieks aastaks alates majandusaastast 2010/2011. Selle meetodi kohaselt lähtutakse tasude kinnitamisel raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja viimase majandusaasta faktiliselt tõendatud kulutustest ja tuludest. Liikmesriik lisab, et raudteeveoseaduse artikli 55 lõike 8 alusel tõsteti baasteenuste tasusid üldiselt, selleks et infrastruktuuri kasutustasud kataksid nende ettevõtjate põhjendatud kulutusi. Nende tasude tõstmist peab kontrollima siseriiklik transpordiamet.

101 Komisjon märgib oma repliigis, et dokumenti, millega kiidetakse heaks tasude kehtestamise meetod, ei ole talle veel saadetud, ning väidab kostja vastuse lugemisel, et see meetod ei näi talle vastavat direktiivi 2001/14 artiklis 7 sätestatud nõuetele.

102 Poola Vabariik juhib tähelepanu, et komisjon märkis oma põhjendatud arvamuses, et direktiivi 2001/14 artikli 7 lõikes 3 osundatud otsesed kulud peaksid olema 35% infrastruktuuri hooldamise kogukulust. Selle liikmesriigi sõnul ei tugine see väide ühelegi direktiivi 2001/14 sättele, kuna selles ei ole määratletud rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevate kulude mõistet ja kuna liikmesriikidel on infrastruktuurile juurdepääsemise tasude kehtestamisel teatav vabadus.

Euroopa Kohtu hinnang

103 Oma neljanda etteheitega heidab komisjon Ungari õigusnormidele sisuliselt ette seda, et need ei rakenda otseste kulude põhimõtet, mida nõuab direktiivi 2001/14 artikli 7 lõige 3.

104 Nimelt tuleneb sellest sättest, et olenemata direktiivi 2001/14 artikli 7 lõigetest 4 või 5 või artiklist 8 peab tasu minimaalse teenustepaketi ning teenindusrajatistele raudteed mööda juurdepääsu eest vastama kuludele, mis rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad.

105 Käesoleval juhul on selge, et põhjendatud arvamuses ettenähtud tähtaja lõppedes ehk 8. detsembril 2009 ei sisaldanud Ungari õigusnormid otsestel kuludel põhinevat tasude arvutamise meetodit, sest see jõustus 12. detsembril 2010.

106 Sellest järeldub, et komisjoni poolt oma hagi põhjendamiseks esitatud neljas etteheide on põhjendatud.

107 Kõikidest eespool esitatud kaalutlustest tuleneb esiteks, et kuna Ungari ei ole ettenähtud tähtaja jooksul vastu võtnud kõiki haldus- ja õigusnorme, mis on vajalikud direktiivi 2001/14 artikli 6 lõigete 1 ja 2 ning artikli 7 lõike 3 järgimiseks, on ta rikkunud nendest sätetest tulenevaid kohustusi, ja teiseks, et hagi tuleb ülejäänud osas jätta rahuldamata.

Kohtukulud

108 Kodukorra artikli 138 lõike 3 kohaselt jäävad kummagi poole kohtukulud tema enda kanda, kui osa nõudeid rahuldatakse ühe poole, osa teise poole kasuks. Kuna kaks nii komisjoni kui ka Ungari neljast nõudest on jäetud rahuldamata, tuleb otsustada, et kumbki pool kannab ise oma kohtukulud. Vastavalt kodukorra artikli 140 lõikele 1 kannavad menetlusse astunud liikmesriigid ise oma kohtukulud, mistõttu jäävad Tšehhi Vabariigi ja Poola Vabariigi kohtukulud nende enda kanda.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (esimene koda) otsustab:

1. **Kuna Ungari ei ole ettenähtud tähtaja jooksul vastu võtnud kõiki haldus- ja õigusnorme, mis on vajalikud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ja tasude kehtestamise kohta raudtee infrastruktuuri kasutamise eest, mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiiviga 2007/58/EÜ, artikli 6 lõigete 1 ja 2 ning artikli 7 lõike 3 järgimiseks, on ta rikkunud nendest sätetest tulenevaid kohustusi.**

2. **Jätta hagi ülejäänud osas rahuldamata.**

3. **Jätta Euroopa Komisjoni ja Ungari kohtukulud nende endi kanda.**

4. **Jätta Tšehhi Vabariigi ja Poola Vabariigi kohtukulud nende endi kanda.**

Allkirjad