Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (pirmoji kolegija) SPRENDIMAS

2013 m. vasario 28 d.*

„Valstybės įsipareigojimų neįvykdymas — Bendrijos geležinkelių plėtra — Geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymas — Mokesčių už geležinkelių infrastruktūrą ėmimas — Direktyvos 91/440/EEB ir 2001/14/EB — Nevisiškas perkėlimas“

Byloje C-473/10

dėl 2010 m. rugsėjo 29 d. pagal SESV 258 straipsnį pareikšto ieškinio dėl įsipareigojimų neįvykdymo

Europos Komisija, atstovaujama H. Støvlbæk, B. Simon ir A. Sipos, nurodžiusi adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

ieškovė,

prieš

Vengriją, atstovaujamą M. Fehér ir G. Koós bei K. Szíjjártó,

atsakovę,

palaikomą:

Čekijos Respublikos, atstovaujamos M. Smolek ir T. Müller bei J. Očková,

Lenkijos Respublikos, atstovaujamos M. Szpunar ir B. Majczyna bei M. Laszuk,

įstojusių į bylą šalių,

TEISINGUMO TEISMAS (pirmoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas A. Tizzano, teisėjai A. Borg Barthet (pranešėjas), E. Levits ir J.-J. Kasel ir M. Berger,

generalinis advokatas N. Jääskinen,

posėdžio sekretorė C. Strömholm, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2012 m. gegužės 23 d. posėdžiui,

susipažinęs su 2012 m. rugsėjo 6 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

* Proceso kalba: vengrų.

Sprendimą

1 Ieškiniu Europos Komisija prašo Teisingumo Teismo konstatuoti, kad, nepriimdama įstatymų ir kitų teisės aktų, reikalingų įgyvendinti:

— 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyvos 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros (OL L 237, p. 25; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 341) su pakeitimais, padarytais 2006 m. lapkričio 20 d. Tarybos direktyva 2006/103/EB (OL L 363, p. 344, toliau – Direktyva 91/440), 6 straipsnio 3 daliai ir II priedui, taip pat

— 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo (OL L 75, p. 29; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 404) su pakeitimais, padarytais 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/58/EB (OL L 315, p. 44, toliau – Direktyva 2001/14), 4 straipsnio 2 daliai, 14 straipsnio 2 daliai, 6 straipsnio 1 ir 2 dalims, 7 straipsnio 3 daliai, 8 straipsnio 1 daliai ir 11 straipsniui,

Vengrijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal šias nuostatas.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

2 Direktyvos 91/440 6 straipsnio 3 dalyje nustatyta:

„Valstybės narės imasi būtinų priemonių, siekdamos užtikrinti, kad II priede išvardytos funkcijos, garantuojančios tinkamą ir nediskriminuojančią prieigą prie infrastruktūros, būtų pavestos įstaigoms ar firmoms, kurios pačios neteikia jokių geležinkelių transporto paslaugų. Nepriklausomai nuo organizacinių struktūrų, turi būti įrodyta, kad šis tikslas buvo pasiektas.

Tačiau rinkti mokesčius ir pareigą valdyti geležinkelių infrastruktūrą, t. y. tvarkyti reikalus, susijusius su investicijomis, techninė priežiūra ir finansavimu, valstybės narės gali pavesti geležinkelio įmonėms ar bet kuriai kitai įstaigai.“

3 Direktyvos 91/440 II priede pateiktas minėtoje 6 straipsnio 3 dalyje nurodytų esminių funkcijų sąrašas išdėstytas taip:

— „sprendimų dėl geležinkelių įmonių licencijavimo, įskaitant individualių licencijų suteikimą, rengimas ir priėmimas,

— sprendimų, susijusių su traukinio linijų paskirstymu, įskaitant konkrečių linijų buvimo nustatymą ir įvertinimą bei jų paskyrimą, priėmimas,

— sprendimų, susijusių su infrastruktūros mokesčių ėmimu, priėmimas,

— teikiant tam tikras paslaugas reikalingų įsipareigojimų teikti viešąsias paslaugas laikymosi stebėjimas.“

4 Direktyvos 2001/14 11, 15 ir 20 konstatuojamosios dalys išdėstytos taip:

„11) Mokesčių ėmimo ir pajėgumų paskirstymo sistemos turėtų visoms įmonėms užtikrinti vienodą ir nediskriminacinę prieigą prie infrastruktūros ir kiek galima labiau siekti teisingai ir nediskriminuojant patenkinti visų naudotojų ir vežimo rūšių poreikius.

<…>

15) Pageidautina, kad geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojas būtų skatinami mažinti sutrikimų skaičių ir gerinti tinklo eksploatacines savybes.

<…>

20) Siekiant sudaryti sąlygas veiksmingiau išnaudoti infrastruktūros tinklą, pageidautina infrastruktūros valdytojams suteikti tam tikrą lankstumą.“

5 Direktyvos 2001/14 4 straipsnio 1 ir 2 dalyse nustatyta:

„1. Valstybės narės, laikydamosi Direktyvos 91/440/EEB 4 straipsnyje nustatyto valdymo nepriklausomumo principo, nustato mokesčių ėmimo sistemą.

Laikydamosi minėtos valdymo nepriklausomumo sąlygos, valstybės narės taip pat nustato konkrečias mokesčių ėmimo taisykles arba suteikia tokias galias infrastruktūros valdytojui. Mokesčius už naudojimąsi infrastruktūra nustato ir juos surenka infrastruktūros valdytojas.

2. Jei infrastruktūros valdytojas savo teisine forma, organizacija arba sprendimų priėmimo funkcijomis yra priklausomas nuo kurios nors geležinkelio įmonės, šiame skyriuje aprašytas funkcijas, išskyrus mokesčių surinkimo, vykdo savo teisine forma, organizacija ir sprendimų priėmimu nuo jokios geležinkelio įmonės nepriklausoma mokesčių surinkimo įstaiga.“

6 Tos pačios direktyvos 6 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje ir 2 dalyje nustatyta:

„1. Valstybės narės nustato sąlygas, įskaitant tam tikrais atvejais išankstinius mokėjimus, siekdamos užtikrinti, kad esant įprastoms verslo sąlygoms ir per pagrįstą laikotarpį infrastruktūros valdytojo iš infrastruktūros mokesčių gautos pajamos, papildomos pajamos iš kitos komercinės veiklos ir valstybės skirtos lėšos būtų bent jau ne mažesnės už infrastruktūros išlaidas.

<…>

2. Tinkamai atsižvelgiant į saugą bei infrastruktūros paslaugų teikimo kokybės išlaikymą ir gerinimą, infrastruktūros valdytojai skatinami mažinti infrastruktūros teikimo išlaidas ir prieigos prie geležinkelių infrastruktūros mokesčių dydį.“

7 Tos direktyvos 7 straipsnio 3 dalyje nustatyta:

„Nepažeidžiant šio straipsnio 4 ar 5 dalies arba 8 straipsnio nuostatų už minimalų prieigos paketą ir prieigą prie geležinkelių infrastruktūros objektų nustatomi mokesčiai turi būti lygūs išlaidoms, tiesiogiai turėtoms dėl tam tikros vežimo geležinkeliais paslaugos.“

8 Direktyvos 2001/14 8 straipsnio 1 dalis išdėstyta taip:

„Siekdama visiškai kompensuoti infrastruktūros valdytojo patirtas išlaidas, valstybė narė, remdamasi veiksmingais, skaidriais ir nediskriminuojančiais principais, garantuodama optimalų konkurencingumą, ypač tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais, gali, jei rinka pajėgi tai pakelti, taikyti antkainius. Mokesčių ėmimo sistemoje turi būti atsižvelgta į geležinkelio įmonių pasiektą produktyvumo padidėjimą.

Tačiau neleistina, kad dėl mokesčių dydžio infrastruktūra negalėtų naudotis tie rinkos segmentai, kurie gali apmokėti bent jau tiesiogines suteiktos vežimo geležinkeliais paslaugos išlaidas ir dar tokį grąžos koeficientą, kokį gali pakelti rinka.“

9 Tos direktyvos 14 straipsnio 2 dalyje nustatyta:

„Jei infrastruktūros valdytojas savo teisine forma, organizacija arba sprendimų priėmimo funkcijomis yra priklausomas nuo kurios nors geležinkelio įmonės, šio straipsnio 1 dalyje nurodytas ir šiame skyriuje aprašytas funkcijas vykdo savo teisine forma, organizacija ir sprendimų priėmimu nuo jokios geležinkelio įmonės nepriklausoma pajėgumų paskirstymo įstaiga.“

Vengrijos teisė

10 1993 m. Įstatymu XCV dėl geležinkelių 2004 m. buvo įsteigta nepriklausoma geležinkelių įmonių įstaiga *Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet Kft.* (toliau – VPE)

11 Remiantis 2005 m. Įstatymo CLXXXIII dėl geležinkelių transporto (*2005 évi CLXXXIII törvény a vasúti közlekedésről*, *Magyar Közlöny* 2005/172, toliau – Įstatymas dėl geležinkelių transporto) 62 straipsniu, traukinių linijų suteikimo ir mokesčių nustatymo funkcijos priskirtos VPE.

12 Minėto Įstatymo dėl geležinkelių transporto 28 straipsnio 1 dalis suformuluota taip:

„Valstybės vardu ministras sutartimi įsipareigoja, pritarus už biudžetą atsakingam ministrui, finansuoti pagrįstomis pripažintas išlaidas, kurių dėl tinklo valdymo patiria geležinkelio įmonė, atsakinga už nacionalinio geležinkelių tinklo ir jo priklausinių bei už regioninių geležinkelių ir jų priklausinių, kuriems netaikomas mokestis už prieigą prie tinklo ar kitos tos įmonės operacijos, valdymą. Tos sutarties nuostatos turi būti išdėstytos taip, kad tinklo valdytojas būtų skatinamas mažinti valdymo išlaidas ir prieigos prie tinklo mokesčius, tačiau taip, kad nebūtų pakenkta nei transporto saugai, nei paslaugos kokybei.“

13 To paties įstatymo 31 straipsnio 2 dalies b punkte nustatyta, kad, „siekiant geležinkelių eismo saugumo <…>, infrastruktūros valdytojas, kol bus pašalinta pavojų kelianti situacija, turi teisę uždaryti geležinkelius arba geležinkelių atkarpas, kurioms gresia tas pavojus, ir panaikinti atitinkamose atkarpose suteiktas traukinio linijas, ir, kai uždarymas susijęs su pervaža, informuoti tą kelią prižiūrinčią įstaigą“.

14 To įstatymo 55 straipsnio 8 dalyje nustatyta:

„Jei pagal visas prognozes prieigos prie tinklo mokestis nepadengia visų laisvai prieinamos infrastruktūros valdytojo pagrįstų sąnaudų ir išlaidų, mokestis už 54 straipsnio 1 ir 3–5 dalyse nurodytas paslaugas gali būti bendrai padidintas, tačiau negali būti didesnis, nei reikia visoms pagrįstoms išlaidoms ir sąnaudoms padengti, o nustatant padidinimą atsižvelgiama į geležinkelio įmonių pasiektą produktyvumo padidėjimą, į reikalavimą veiksmingai naudoti infrastruktūrą, į tarptautinio geležinkelių tranzito konkurencingumą, į skaidrumo ir vienodo požiūrio principą.“

15 Reglamentas Nr. 83/2007 (X.6) GKM-PM susijęs su prieigos prie geležinkelių infrastruktūros mokesčiu ir pagrindinėmis prieigos prie infrastruktūros mokesčio nustatymo taisyklėmis (*Magyar Közlöny* 2007/134).

16 Reglamento Nr. 101/2007 (XII.22) GKM dėl laisvos prieigos prie geležinkelių infrastruktūros (*Magyar Közlöny* 2007/181) 23 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Jeigu infrastruktūros valdytojas panaikino traukinio liniją pagal [Įstatymo dėl geležinkelių transporto] 31 straipsnio 2 dalies b punktą, už pajėgumų suteikimą atsakinga įstaiga suinteresuotojo asmens prašymu siūlo kitą traukinio liniją iš turimų laisvų pajėgumų.“

17 Kiekvienais metais VPE paskelbia Tinklo eksploatacijos reglamentą (*Hálózati Üzletszabályzat*). 2009–2010 m. tinklo eksploatacijos reglamento 4.3 punkto 9 dalyje nustatyta:

„[VPE] informuoja apie savo sprendimus dėl pajėgumų paskirstymo suinteresuotuosius gavėjus, infrastruktūros valdytojus ir geležinkelių valdymo įstaigą.“

18 To paties Tinklo eksploatacijos reglamento 4.8.1 punkte „Pagrindiniai įprasto eismo atkūrimo principai“ nustatyta:

„a) Jei nesilaikoma programos ir įprastinio tvarkaraščio, infrastruktūros valdytojo vadovaujantis organas privalo imtis priemonių sutrikimams pašalinti ir programą bei tvarkaraštį atitinkančiam eismui atkurti. <…>

b) Prieigą prie tinklo gavę asmenys turi nuolat budintį kontaktinį asmenį, įgaliotą priimti sprendimus, arba nuosavą valdymo organą, kurį infrastruktūros valdytojo valdymo organas informuoja apie sutrikimus arba pavojų ir į kurio poreikius atsižvelgiama atkuriant įprastines eksploatacijos sąlygas.

c) Nenugalima jėga ir kitos neįprastos nenuspėjamos aplinkybės:

— geležinkelių eismo sutrikimų dėl techninių gedimų ar avarijų atveju infrastruktūros valdytojas privalo imtis visų priemonių, kad būtų atkurtos įprastos eksploatacijos sąlygos. Šiuo tikslu jis turi parengti ypatingo atvejo planą, kuriame turi būti nurodytos įstaigos, kurias reikia informuoti sunkių avarijų ar sutrikimų geležinkelyje atveju,

— tinklo valdytojo prašymu prieigos prie tinklo gavėjas privalo už užmokestį suteikti pačias tinkamiausias priemones, kad būtų greitai atkurtos įprastos eksploatacijos sąlygos,

— infrastruktūros valdytojas gali, jei kyla pavojus, dėl kurio laikinai negalima naudotis geležinkelių tinklu, apie tai pranešęs suinteresuotiesiems asmenims, panaikinti paskirtas traukinių linijas tokiam laikui, kuris reikalingas įprastoms sąlygoms atkurti. Suinteresuotojo asmens prašymu [VPE] tam laikui jam suteikia, kitą traukinio liniją, parinktą iš turimų pajėgumų.“

Ikiteisminė procedūra ir procesas Teisingumo Teisme

19 2008 m. sausio 26 d. raštu Komisija pateikė Vengrijai oficialų pranešimą, kad ši jai pateiktų pastabas dėl įsipareigojimų pagal Direktyvos 91/440 6 straipsnio 3 dalį ir II priedą, taip pat pagal Direktyvos 2001/14 4 straipsnio 2 dalį, 14 straipsnio 2 dalį, 3 straipsnį, 6 straipsnio 1 dalį ir 2–5 dalis, 7 straipsnio 3 dalį, 8 straipsnį, 11 straipsnį ir 30 straipsnio 3 dalį neįvykdymo.

20 2008 m. rugpjūčio 22 d. raštu Vengrija atsakė į šį oficialų pranešimą. Tas raštas buvo papildytas kitais laiškais, visų pirma, 2009 m. birželio 10 d. laišku.

21 2009 m. spalio 8 d. raštu Komisija išsiuntė Vengrijai pagrįstą nuomonę, kurioje konstatavo, kad ji neįvykdė įsipareigojimų pagal Direktyvos 91/440 6 straipsnio 3 dalį ir II priedą, taip pat pagal Direktyvos 2001/14 4 straipsnio 2 dalį, 14 straipsnio 2 dalį, 6 straipsnio 1 ir 2 dalis, 7 straipsnio 3 dalį, 8 straipsnio 1 dalį ir 11 straipsnį. Komisija paragino šią valstybę narę imtis reikiamų priemonių pagrįstoje nuomonėje nurodytiems trūkumams pašalinti per du mėnesius nuo jos gavimo.

22 2009 m. gruodžio 16 d. raštu Vengrija atsakė į pagrįstą nuomonę ir paneigė, jog neįvykdė Komisijos nurodytų įsipareigojimų.

23 Kadangi Vengrijos atsakymas Komisijos netenkino, ji nusprendė pareikšti ieškinį, kuris grindžiamas penkiais kaltinimais.

24 2011 m. vasario 15 d. Teisingumo Teismo pirmininko nutartimi Čekijos Respublikai, Latvijos Respublikai ir Lenkijos Respublikai buvo leista įstoti į bylą palaikyti Vengrijos reikalavimų. 2011 m. balandžio 4 d. Teisingumo Teismo pirmininko nutartimi, remiantis tos nutarties priėmimo metu galiojusios Teisingumo Teismo procedūros reglamento redakcijos 93 straipsnio 7 dalimi, Italijos Respublikai buvo leista įstoti į bylą palaikyti tų pačių reikalavimų. Italijos Respublika ir Latvijos Respublika nepateikė pastabų raštu ir nedalyvavo žodinėje proceso dalyje.

25 2012 m. birželio 6 d. Teisingumo Teismo kanceliarijai pateiktu raštu Komisija pranešė, kad atsisako ieškinio penktojo kaltinimo dėl Direktyvos 2001/14 11 straipsnio 1 dalies, susijusios su geležinkelių tinklo veiklos rezultatų gerinimo sistemos taikymu, pažeidimo.

Dėl ieškinio

Dėl pirmojo kaltinimo, susijusio su traukinio linijų suteikimo funkcijos nepriklausomumu

Šalių argumentai

26 Komisija teigia, kad remiantis Direktyvos 91/440 6 straipsnio 3 dalimi geležinkelio įmonė negali priimti sprendimo dėl traukinio linijų suteikimo, nes traukinio linijų paskirstymas yra pagrindinė funkcija siekiant užtikrinti nešališką ir nediskriminacinę prieigą prie infrastruktūros, kuri nurodyta tos direktyvos II priede ir kuriai vykdyti taikomas nepriklausomumo reikalavimas. Todėl infrastruktūros pajėgumų paskirstymas turi būti priskirtas nepriklausomai skirstymo įstaigai.

27 Tačiau eismo valdymas susijęs su traukinio linijų suteikimu ir Vengrijoje tai turėtų atlikti VPE, kuri yra nuo geležinkelio įmonių nepriklausoma įstaiga, o ne *MÁV Zrt.* (toliau – MÁV) ir *GySEV Zrt.* (toliau – *GySEV*), kurios yra geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojos.

28 Komisija nurodo, pirma, kad eismo valdytojas turi būti informuojamas apie pajėgumų paskirstymo sprendimus, kad galėtų valdyti. Jei Vengrijoje infrastruktūros valdytojos MÁV ir *GySEV* būtų informuojamos, laikantis Tinklo eksploatacijos reglamento, apie visus sprendimus skirti pajėgumus jų konkurentams, jos taptų iš esmės suinteresuotosiomis šalimis pajėgumų paskirstymo procedūroje.

29 Be to, Komisija mano, kad geležinkelio įmonė, kuri užsiima eismo valdymu, įgyja konkurencinį pranašumą, nes tam, kad galėtų įvykdyti su tuo valdymu susijusias užduotis, ta įmonė privalo būtinai turėti išsamią informaciją apie geležinkelio įmonių siūlomas paslaugas, paslaugų apimtis ir tvarkaraščius. Tačiau tuo atveju, jei bet kokia geležinkelio įmonė, vykdydama eismo valdymo veiklą, gali žinoti, kaip jos konkurentai naudojasi infrastruktūra, arba jei tam tikromis aplinkybėmis ji gali, turėdama tokią informaciją, priimti sprendimus dėl traukinio linijų suteikimo arba infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, tai prieštarauja Direktyvos 91/440 6 straipsnio 3 daliai ir Direktyvos 2001/14 14 straipsnio 2 daliai.

30 Kita vertus, pasak Komisijos, eismo valdymas reiškia, kad paslaugos sutrikimo ar pavojaus atveju eismo valdytojas privalo imtis reikiamų priemonių įprastoms eismo sąlygoms atkurti. Tokiu atveju eismo valdytojas neturi kito pasirinkimo, tik nesilaikyti anksčiau patvirtinto tvarkaraščio, kad galėtų iš naujo suteikti laisvas traukinio linijas ir tinklo pajėgumus. Vengrijoje dvi infrastruktūros valdytojos turėtų imtis priemonių, skirtų sutrikimams pašalinti, atsižvelgdamos į geležinkelio įmonių poreikius.

31 Komisija neginčija aplinkybės, kad įprastomis sąlygomis eismo valdytojas tik vykdo VPE priimtus sprendimus, sudaro sąlygas sąstatams judėti pagal tvarkaraščius ir neturi įtakos sprendimams dėl pajėgumų paskirstymo ir suteikimo. Tačiau aplinkybė, kad tas valdytojas tam tikrais atvejais imasi iniciatyvos, kad būtų atkurtas eismas pavojaus ar sutrikimų atvejais, reiškia, pasak Komisijos, kad jis priima sprendimus dėl traukinio linijų suteikimo ir kad jis turi sprendimo laisvę šiuo klausimu. Traukinio linijos panaikinimas taip pat yra iniciatyva, kuri laikoma pagrindine funkcija, susijusia su traukinio linijų suteikimu pagal Direktyvos 91/440 II priedą.

32 Dėl eismo valdymo ir infrastruktūros valdymo ryšio Komisija primena, kad nepriklausomumo reikalavimas, kuris taikomas traukinio linijų suteikimui, taip pat taikomas ir tais atvejais, kai tas suteikimas vykdomas valdant eismą. Eismo valdymas apima daug užduočių, kurios akivaizdžiai nesusijusios su traukinio linijų suteikimu, kaip antai kelių statybą ir priežiūrą ir kitas investicijas, kurias gali vykdyti geležinkelio įmonės.

33 Vengrija teigia, kad, remiantis Direktyvos 91/440 6 straipsnio 3 dalimi, esminėmis funkcijomis laikoma veikla, kuri aiškiai nurodyta tos direktyvos II priede. Šios dalies antroje pastraipoje pateiktas nebaigtinis funkcijų, kurias gali vykdyti geležinkelio įmonės, sąrašas, nors tos funkcijos gali būti laikomos veikla, kaip ji suprantama pagal II priedą, arba gali būti su ja susijusios.

34 Pagal Vengrijos teisės aktus eismo valdytojui neleidžiama perskirstyti traukinio linijų net pavojaus ar sutrikimo atvejais. Suteikti traukinio linijas ir skirstyti infrastruktūros pajėgumus gali tik VPE kaip nepriklausoma įstaiga.

35 Iš tiesų, pirma, esminė eismo valdytojo funkcija yra vykdyti VPE priimtus sprendimus dėl pajėgumų paskirstymo ir traukinio linijų suteikimo. Eismo valdytojas neturi sprendimo galios šioje srityje ir negali kontroliuoti nei skirtų traukinio linijų, nei pajėgumų. Kadangi VPE ištisą parą teikia budėjimo paslaugas, ji gali priimti ir tvarkyti prašymus skirti traukinio linijas bet kuriuo paros laiku.

36 Kita vertus, pavojaus arba paslaugos sutrikimo atveju eismo valdytojas taip pat neturi įgaliojimų perskirstyti pajėgumų. Šiuo atveju, kad būtų atkurtas įprastas eismas, šis valdytojas gali veikti nedelsdamas ir priimti priemones, kuriomis kuo greičiau būtų užtikrinta galimybė naudoti kuo daugiau VPE skirtų traukinio linijų ir pajėgumų. Tačiau tuo atveju, kai tam tikros traukinio linijos negali būti toliau naudojamos, nepaisant to, kad buvo imtasi priemonių, infrastruktūros valdytojas gali panaikinti traukinio liniją. Vengrija teigia, kad panaikinti traukinio linijas galima tik tuo atveju, kai atkarpa tapo laikinai nenaudotina ir kai eismas bet kuriuo atveju neįmanomas dėl susidariusios pavojingos situacijos. Taigi kalbama ne apie diskreciją priimti sprendimą uždrausti naudoti kelią, o apie laikiną geležinkelio atkarpos uždarymą dėl saugumo sumetimų, o kol ta atkarpa bus uždaryta, VPE stengsis suteikti suinteresuotajai geležinkelio įmonei kitą traukinio liniją.

37 Pasak šios valstybės narės, pirma, įprasto eismo atkūrimas, kuris susijęs su techninėmis priemonėmis bei geležinkelių saugumu, ir, antra, naujas traukinio linijų skirstymas, kurį turi atlikti VPE, yra dvi skirtingos veiklos rūšys.

38 Pasak Vengrijos, galima daryti išvadą, kad eismo valdytojas neturi jokios įtakos paskirstant traukinio linijas, nes tas paskirstymas atliekamas prieš eksploatacijos pradžią. Infrastruktūros valdytojas privalo sudaryti sutartį su teisę į prieigą turinčiu subjektu dėl suteiktos traukinio linijos ir leisti važiuoti tam subjektui priklausančiam traukiniui laikantis tos traukinio linijos; jei infrastruktūros valdytojas nesilaiko sutarties sąlygų, jam gali būti taikomos sutartyje numatytos teisinės priemonės. Todėl

aplinkybė, kad sužinoma apie sprendimus dėl pajėgumų paskirstymo po to, kai jie buvo priimti, negali būti prilyginta sprendimui dėl traukinio linijų suteikimo, o dėl tos aplinkybės infrastruktūros valdytojas negali įgyti konkurencinio pranašumo.

39 Ši valstybė narė mano, kad eismo valdymas labiau susijęs su infrastruktūros valdymu, todėl atskirti šias dvi veiklos rūšis nerealu ir tai prieštarautų gero eismo valdymo įgyvendinimui. Eismo valdymo ir infrastruktūros valdymo glaudus ryšys, be kita ko, paminėtas Direktyvoje 91/440, kurios 3 straipsnio antroje įtraukoje nustatyta, kad tarp infrastruktūros valdytojo užduočių gali būti kontrolės ir saugos sistemų valdymas.

40 Lenkijos Respublika pareiškia, kad palaiko Vengrijos argumentus, kad galimas eismo valdytojo kišimasis eismo sutrikimo ar pavojaus atveju nereiškia, kad iš naujo perskirstomos traukinio linijos. Tuo atveju reikia reaguoti *ad hoc*, o veiksmų pasirengusi imtis tik įstaiga, kuri užsiima kasdieniu geležinkelių eismo valdymu.

41 Lenkijos Respublika taip pat primena, kad Direktyvos 91/440 6 straipsnio 3 dalyje reikalaujama tik pasiekti tinkamos ir nediskriminacinės prieigos prie infrastruktūros tikslą. Direktyvos 2001/14 11 konstatuojamojoje dalyje kalbama apie šį tikslą. Tačiau, pasak šios valstybės narės, Komisija nepateikė jokio faktinio ar teisinio argumento, kuriuo būtų įrodyta, kad Vengrija nepasiekė šio tikslo.

Teisingumo Teismo vertinimas

42 Pirmajame kaltinime Komisija iš esmės teigia, kad pagal Vengrijos teisės aktus eismo valdymas patikėtas dviem infrastruktūrą valdančioms bendrovėms, t. y. MÁV ir *GySEV*, kurios taip pat yra geležinkelių įmonės, o ne VPE, kuri yra nepriklausoma įstaiga, nes eismo valdymas iš dalies susijęs, jos nuomone, su traukinio linijų suteikimu.

43 Komisija ir Vengrija nesutaria dėl klausimo, ar valdant eismą, konkrečiai kalbant, eismo sutrikimo ir pavojaus atveju reikia priimti sprendimus dėl traukinio linijų suteikimo ir, jei atsakymas būtų teigiamas, ar tas valdymas turi būti patikėtas nepriklausomai įstaigai.

44 Reikia priminti, kad Direktyva 91/440 buvo pradėtas geležinkelių transporto liberalizavimas siekiant geležinkelio įmonėms užtikrinti nešališką ir nediskriminacinę prieigą prie infrastruktūros. Siekiant užtikrinti tokią prieigą, Direktyvos 91/440 6 straipsnio 3 dalies pirmoje pastraipoje buvo įtvirtintas už tos direktyvos II priede išvardytas esmines funkcijas atsakingos įstaigos nepriklausomumo principas.

45 Remiantis tuo II priedu, esminėmis funkcijomis, kaip tai suprantama pagal minėtą 6 straipsnio 3 dalį, laikomas sprendimų dėl geležinkelio įmonių licencijavimo rengimas ir priėmimas, sprendimų, susijusių su traukinio linijų paskirstymu, įskaitant konkrečių linijų buvimo nustatymą ir įvertinimą bei jų paskyrimą, priėmimas, sprendimų, susijusių su infrastruktūros mokesčių ėmimu, priėmimas ir teikiant tam tikras paslaugas reikalingų įsipareigojimų teikti viešąsias paslaugas laikymosi stebėjimas.

46 Reikia konstatuoti, kad nors tame II priede kaip esminė funkcija, kuri turi būti patikėta nepriklausomai įstaigai, nurodytas sprendimų, susijusių su traukinio linijų paskirstymu, priėmimas, jame nieko nepasakyta apie eismo valdymą. Jei Sąjungos teisės aktų leidėjas būtų norėjęs, kad ši funkcija būtų laikoma esmine, jis būtų aiškiai tai nurodęs, t. y. įtraukęs ją į tą priedą.

47 Taip pat reikia pažymėti, kad tikslas kiekvienai geležinkelio įmonei užtikrinti nešališkas ir nediskriminacines prieigos sąlygas primenamas Direktyvos 2001/14 11 konstatuojamojoje dalyje. Joje nustatyta, kad mokesčių ėmimo ir pajėgumų paskirstymo sistemos visoms įmonėms užtikrina vienodą ir nediskriminacinę prieigą prie infrastruktūros ir jomis, kiek įmanoma, siekiama teisingai ir nediskriminuojant patenkinti visų naudotojų ir vežimo rūšių poreikius.

48 Šio tikslo siekimas pasireiškia pajėgumų paskirstymo funkcijos nepriklausomumo principu, kuris įtvirtintas Direktyvos 2001/14 14 straipsnio 2 dalyje Šioje nuostatoje numatyta, kad jei infrastruktūros valdytojas nėra nepriklausomas nuo geležinkelio įmonių, šio straipsnio 1 dalyje nurodytas ir tos direktyvos III skyriuje „Infrastruktūros pajėgumų paskirstymas“ aprašytas funkcijas turi vykdyti nuo geležinkelio įmonių nepriklausoma pajėgumų paskirstymo įstaiga.

49 Tarp užduočių, kurios aprašytos tame III skyriuje ir kurios turi būti pavestos nepriklausomai įstaigai, reikia paminėti, be kita ko, pajėgumų paskirstymo procedūras, bendradarbiavimą siekiant veiksmingai paskirstyti su keliais tinklais susijusius infrastruktūros pajėgumus, tarnybinio tvarkaraščio sudarymą, kuris tvirtinamas kiekvienais kalendoriniais metais, individualių traukinio linijų skyrimą *ad hoc* ir prašymų skirti traukinio linijų koordinavimą siekiant užtikrinti kuo geresnį jų suderinimą. Todėl administracinio pobūdžio veikla, kuri iš esmės susijusi su traukinių tvarkaraščių sudarymu, tarnybinio tvarkaraščio sudarymu ir individualių traukinio linijų skyrimu *ad hoc*, priskiriama esminei pajėgumų paskirstymo funkcijai, kaip tai suprantama pagal direktyvas 91/440 ir 2001/14.

50 Direktyvos 2001/14 2 straipsnio l punkte traukinio linija apibrėžiama kaip infrastruktūros pajėgumai, reikalingi tam, kad tam tikru laiku traukinys galėtų važiuoti iš vienos vietovės į kitą. Traukinio linijos skyrimas, kai geležinkelio įmonė ją įtraukia į tarnybinį traukinių tvarkaraštį arba priimamas sprendimas *ad hoc* pagal šios direktyvos 23 straipsnį, tai įmonei reiškia teisę naudotis konkrečiais infrastruktūros pajėgumais. Šį aiškinimą galima pagrįsti tos direktyvos 13 straipsnio 2 dalies pirma pastraipa, kurioje kalbama apie „teisę naudotis konkrečiais infrastruktūros pajėgumais kaip traukinio linija“.

51 Darytina išvada, kad eismo valdymas iš pirmo žvilgsnio nereiškia, kad reikia priimti sprendimus dėl traukinio linijų suteikimo, nes tie sprendimai geležinkelio įmonės atžvilgiu yra teisės naudotis geležinkelių infrastruktūros pajėgumais suteikimas tą įmonę įtraukiant į tarnybinį traukinių tvarkaraštį arba priimant individualius sprendimus *ad hoc*.

52 Be to, reikia pažymėti, kad remiantis Direktyvos 2001/14 2 straipsnio h punktu infrastruktūros valdymas gali apimti ir infrastruktūros kontrolės ir saugos sistemų tvarkymo funkcijas.

53 Reikia pridurti, kad nors eismo valdymas neapibrėžtas direktyvose 91/440 ir 2001/14, pastarosios direktyvos II priedo 1 punkte pateiktos gairės šiuo klausimu. Šioje nuostatoje išvardytos minimalios paslaugos, kurių gali tikėtis geležinkelio įmonės. Tarp jų to 1 punkto d papunktyje paminėtas traukinių eismo valdymas, įskaitant signalizaciją, reguliavimą, traukinių eismo tvarkymą, ir informacijos apie traukinių judėjimą perdavimas ir teikimas, o to paties 1 punkto e papunktyje – visa kita informacija, reikalinga norint pradėti teikti arba teikti tam tikrą paslaugą, kuriai buvo skirti infrastruktūros pajėgumai.

54 Darytina išvada, kad eismo valdymas apima veiklą, susijusią su infrastruktūros valdymu, ir jo esmė yra ne sprendimų dėl traukinio linijų skyrimo priėmimas, o tokių sprendimų įgyvendinimas arba vykdymas. Kaip pažymėjo generalinis advokatas išvados 59 punkte, eismo valdymas yra veikla, kuria siekiama užtikrinti, kad teise naudotis pajėgumais kaip traukinio linija būtų naudojamasi veiksmingai ir saugiai.

55 Remiantis išdėstytais argumentais darytina išvada, kad eismo valdymas negali būti laikomas esmine funkcija, kuri turi būti patikėta nepriklausomai įstaigai. Remiantis Direktyvos 91/440 6 straipsnio 3 dalies antra pastraipa, atsakomybė už su esminėmis funkcijomis nesusijusį infrastruktūros valdymą gali būti patikėta geležinkelio įmonėms. Taigi eismo valdymas gali būti priskirtas infrastruktūros valdytojui, kuris taip pat yra geležinkelio įmonė, kaip yra Vengrijoje.

56 Šio teiginio negalima paneigti Komisijos argumentu, kad eismo sutrikimo ar pavojaus atveju reikiamų priemonių priėmimas įprastoms eismo sąlygoms atkurti, įskaitant traukinio linijų panaikinimą, yra susijęs su traukinio linijų suteikimu.

57 Direktyvos 2001/14 29 straipsnyje numatyta galimybė imtis reikiamų priemonių, jei dėl techninių gedimų ar avarijos sutrinka traukinių eismas arba susidaro avarinė situacija ir kai tai be išlygų būtina dėl gedimo, dėl kurio laikinai nebegalima naudotis infrastruktūra.

58 Reikia pažymėti, pirma, kad nors ši nuostata išdėstyta tos direktyvos III skyriuje dėl pajėgumų paskirstymo, pradiniame Komisijos direktyvos pasiūlyme jos nebuvo ir kad ji buvo įtraukta į 2000 m. kovo 28 d. Tarybos bendrąją poziciją (EB) Nr. 28/2000, priimtą laikantis Europos bendrijos steigimo sutarties 251 straipsnio, dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (OL C 178, p. 28).

59 Antra, būtina pažymėti, kad šioje nuostatoje kalbama apie ypatingas ir būtinas priemones, kurių reikia imtis traukinių eismo sutrikimo atveju, kad dėl su sauga susijusių priežasčių būtų atkurtos įprastinės eismo sąlygos, priešingai nei kitose III skyriaus nuostatose, kuriose kalbama apie valandinio grafiko sudarymą ir individualių traukinio linijų suteikimą *ad hoc*. Todėl remiantis Direktyvos 2001/14 29 straipsniu priimtos priemonės negali būti laikomos tiesiogiai susijusiomis su esmine pajėgumų paskirstymo ar traukinio linijų suteikimo funkcija, kaip tai suprantama pagal tos direktyvos 14 straipsnio 2 dalį; ta funkcija turi būti priskirta nepriklausomai paskirstymo įstaigai. Šiuo atveju daugiau kalbama apie vienkartines priemones, kurių reikia skubiai imtis susidarius ypatingai padėčiai ir siekiant užtikrinti, kad teise į pajėgumus kaip traukinio linijas tos teisės turėtojas galėtų naudotis pagal tarnybinį tvarkaraštį.

60 Taigi tokių priemonių priėmimas susijęs su eismo valdymu ir jam netaikomas nepriklausomumo reikalavimas, todėl infrastruktūros valdytojui, kuris taip pat yra geležinkelio įmonė, tokia funkcija gali būti priskirta.

61 Tokią išvadą galima pagrįsti, pirma, Direktyvos 2001/14 2 straipsnio h punkto formuluote, kurioje nustatyta, kad infrastruktūros valdytojui gali būti priskirta infrastruktūros kontrolės ir saugos sistemų tvarkymo funkcija. Antra, tokia išvada atitinka ta direktyva siekiamus tikslus. Remiantis jos 15 ir 20 konstatuojamosiomis dalimis darytina išvada, kad infrastruktūros valdytojas turi būti skatinamas mažinti sutrikimų skaičių bei gerinti tinklo eksploatacines savybes ir kad jam turi būti suteiktas tam tikras lankstumas siekiant sudaryti sąlygas veiksmingiau išnaudoti infrastruktūros tinklą.

62 Su Vengrija susijusioje byloje teisių į konkrečius pajėgumus kaip traukinio linijas skirstymas yra esminė funkcija, kuri išimtinai priskirta VPE. Remiantis taikytinais Vengrijos teisės aktais, eismo sutrikimo ar pavojaus atvejais infrastruktūros valdytojos, t. y. MÁV ir *GySEV*, imasi reikiamų priemonių, skirtų įprastai padėčiai atkurti, ir taip pat gali dėl saugumo sumetimų panaikinti traukinio linijas. Tokiu atveju VPE turi iš naujo skirti traukinio liniją.

63 Tokiomis aplinkybėmis negalima teigti, priešingai, nei tvirtina Komisija, kad Vengrijos teisės aktai prieštarauja Direktyvos 91/440 6 straipsnio 3 dalies ir Direktyvos 2001/14 14 straipsnio 2 dalies reikalavimams dėl to, kad pagal tuos teisės aktus infrastruktūros valdytojams leidžiama imtis priemonių siekiant atkurti įprastą judėjimą eismo sutrikimo ar pavojaus atveju.

64 Taip pat reikia išnagrinėti Komisijos argumentą, jog tam, kad eismo valdytojas galėtų vykdyti valdymo įpareigojimus, jam turi būti pranešta apie sprendimus dėl pajėgumų paskirstymo, todėl kai MÁV ir *GySEV* informuojamos apie visus sprendimus dėl pajėgumų skyrimo jų konkurentams, jos iš esmės tampa suinteresuotosiomis šalimis pajėgumų paskirstymo procedūroje.

65 Šiam argumentui pritarti negalima, nes eismo valdytojas daro įtaką sprendimų dėl pajėgumų paskirstymo priėmimui ne dėl to, kad jis informuojamas apie tokius sprendimus. Kaip minėta šio sprendimo 54 punkte, eismo valdymas yra nepriklausomos pajėgumų paskirstymo įstaigos priimtų sprendimų dėl traukinio linijų skyrimo įgyvendinimas, todėl eismo valdymo veikla vykdoma tik po to, kai priimami tie sprendimai. Be to, remiantis reikšmingais Vengrijos teisės aktais, infrastruktūros

valdytojas turi sudaryti sutartį su prieigos teisės, kuri atitinka skirtą traukinio liniją, gavėju ir leisti judėti jo traukiniui laikantis tos traukinio linijos, nes priešingu atveju jam būtų taikomos sankcijos. Todėl negalima teigti, kad MÁV ir *GySEV* gali daryti įtaką sprendimų dėl pajėgumų paskirstymo priėmimui.

66 Be to, informacija apie sprendimus skirti pajėgumus konkurentams negali suteikti konkurencinio pranašumo MÁV ir *GySEV*, nes, pirma, ši informacija sužinoma tik po to, kai nepriklausoma įstaiga, šiuo atveju – VPE, priima sprendimus, ir, antra, ta informacija paprastai pateikiama tarnybiniuose tvarkaraščiuose, su kuriais gali susipažinti tretieji asmenys. Taip pat reikia priminti, kad pagal Direktyvos 91/440 6 straipsnio 3 dalies antrą pastraipą geležinkelio įmonei leidžiama valdyti infrastruktūrą, išskyrus esmines funkcijas. Todėl Sąjungos teisės aktų leidėjas aiškiai pripažino, kad tuo atveju, kai tinklą prižiūri geležinkelio įmonė, ji privalo turėti galimybę susipažinti su informacija apie traukinio linijų paskirstymą, nors ji ir neatsakinga už eismo valdymą.

67 Remiantis išdėstytais argumentais darytina išvada, kad Komisijos pateiktam pirmajam kaltinimui, kuriuo ji grindžia savo ieškinį, pritarti negalima.

Dėl antrojo kaltinimo, susijusio su mokesčio ėmimo funkcijos nepriklausomumu

Šalių argumentai

68 Komisija teigia, kad, remiantis Direktyvos 91/440 6 straipsnio 3 dalimi ir Direktyvos 2001/14 4 straipsnio 2 dalimi, geležinkelio įmonė negali priimti sprendimų dėl mokesčių nustatymo, nes tokia įmonė gali būti įpareigota tik juos surinkti. Remiantis tomis pačiomis nuostatomis, mokesčių įvedimą ir nustatymą turi užtikrinti nepriklausoma mokesčių ėmimo įstaiga.

69 Pasak Komisijos, Vengrijos teisės aktai prieštarauja šioms dviem nuostatoms, nes išsamias sąskaitas, kuriose nurodyti mokėtini mokesčiai už naudojimąsi infrastruktūra, parengia infrastruktūros valdytojos MÁV ir *GySEV*, kurios taip pat yra geležinkelio įmonės.

70 Komisija teigia, kad Direktyvos 2001/14 4 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje vartojami žodžiai „mokesčius už naudojimąsi infrastruktūra nustato“ turi būti suprantami, pirma, kaip bendras mokesčių nustatymas Tinklo eksploatacijos reglamente nurodant mokesčio už kilometrą dydį kiekvienai atkarpai ir, antra, kaip konkretus sumų, kurias turi mokėti įvairūs naudotojai, skaičiavimas atsižvelgiant į naudojamos atkarpos ilgį. Pagal tos direktyvos 4 straipsnio 2 dalį priklausomam infrastruktūros valdytojui suteikta galimybė surinkti mokesčius turi būti aiškinama siaurai, nes tai yra bendrosios taisyklės išimtis.

71 Komisija mano, kad geležinkelio įmonė, kuri turi parengti išsamias mokesčių sąskaitas, įgyja konkurencinį pranašumą, nes tose sąskaitose nurodytos konkuruojančių geležinkelio įmonių naudojamos paslaugos, tų paslaugų apimtis ir jų naudojimo valandos. Tačiau Direktyvos 91/440 6 straipsnio 3 dalyje aiškiai įtvirtintas tinkamos ir nediskriminacinės prieigos prie infrastruktūros principas.

72 Vengrija neigia, kad infrastruktūros valdytojos, t. y. MÁV ir *GySEV*, priima sprendimus dėl mokesčių nustatymo, nes toms įmonėms pavesta tik išrašyti sąskaitas, susijusias su mokesčių surinkimu, o tai nėra esminė funkcija, kaip tai suprantama pagal Direktyvą 91/440, kurią turi vykdyti nepriklausoma įstaiga. Sąskaitų rengimas yra techninė priemonė, reikalinga tiems mokesčiams surinkti.

73 Vengrija atskiria mokesčių įvedimą, jų dydžio faktinį nustatymą ir surinkimą. Pirmoji sąvoka reiškia įvairių mokesčių ėmimo taisyklių įvedimą, kurį atlieka atitinkama valstybė narė ar infrastruktūros valdytojas. Šių mokesčių faktinis nustatymas reiškia įvairių individualių mokesčių, kuriuos tam tikra geležinkelio įmonė turi sumokėti konkrečiu atveju už paslaugas, kuriomis ji pasinaudojo, nustatymą.

Būtent VPE, kaip Komisijos pripažinta nepriklausoma įstaiga, turi vykdyti užduotis, susijusias su mokesčių įvedimu ir nustatymu. Mokesčių surinkimas reiškia konkretų mokėjimo veiksmą, kai nustatyti mokesčiai sumokami infrastruktūros valdytojui. Sąskaitos išrašymas yra tik techninė VPE skaičiavimais pagrįstų mokesčių išraiška, todėl jis nesusijęs nei su mokesčių įvedimu, nei su konkrečiu jų nustatymu, o susijęs tik su jų surinkimu.

74 Ši valstybė narė abejoja, kad dėl galimybės susipažinti su išsamiose sąskaitose nurodyta informacija gali būti iškraipyta konkurencija, nes infrastruktūros valdytojas nedaro esminės įtakos mokesčių už prieigą prie tinklo nustatymui. Be to, šis valdytojas šią informaciją gali sužinoti iš kitų šaltinių, kaip antai iš su geležinkelio įmone sudarytos sutarties.

75 Lenkijos Respublika pritaria Vengrijai ir teigia, kad išrašant sąskaitą mokesčio dydis nenustatomas ir nepriimamas joks sprendimas dėl su jų surinkimu susijusių klausimų ir tai yra mokesčių ėmimo dalis, kaip nustatyta Direktyvos 2001/14 4 straipsnio 2 dalyje. Sąskaitų išrašymas yra antraeilė veikla, kuria, naudojant matematinius skaičiavimus, siekiama nustatyti rezultatą remiantis iš anksto nustatyta mokesčio norma ir prieš imant tuos mokesčius skirtomis traukinio linijomis, taip pat atsižvelgiant į tai, kaip jomis pasinaudota.

Teisingumo Teismo vertinimas

76 Remiantis Direktyvos 91/440 6 straipsnio 3 dalimi, aiškinama atsižvelgiant į tos direktyvos II priedą, ir Direktyvos 2001/14 4 straipsnio 2 dalimi darytina išvada, kad mokesčių nustatymas yra esminė funkcija, kuria siekiama užtikrinti nešališką ir nediskriminacinę prieigą prie infrastruktūros, kurią turi suteikti teisine forma, organizacija ir sprendimų priėmimo funkcijomis nuo geležinkelio įmonių nepriklausoma mokesčių ėmimo įstaiga. Geležinkelio įmonė, veikianti kaip infrastruktūros valdytoja, gali būti įgaliota, remiantis tomis nuostatomis, tik imti mokesčius arba juos surinkti.

77 Šiuo kaltinimu Komisija iš esmės teigia, kad pagal Vengrijos teisės aktus pareiga išrašyti sąskaitas už mokesčius priskirta MÁV ir *GySEV*, t. y. dviem geležinkelio įmonėms, kurios taip pat yra infrastruktūros valdytojos, nors sąskaitų išrašymas susijęs su mokesčių nustatymu ir šios įmonės dėl tos priežasties įgyja konkurencinį pranašumą.

78 Dėl klausimo, ar sąskaitos išrašymas susijęs su mokesčių nustatymu, reikia priminti, kad pagal Direktyvos 2001/14 4 straipsnio 1 dalį valstybės narės turi nustatyti mokesčių ėmimo sistemą ir taip pat gali nustatyti konkrečias mokesčių ėmimo taisykles laikydamosi infrastruktūros valdytojo valdymo nepriklausomumo. Minėtas valdytojas privalo nustatyti mokesčius ir užsiimti jų surinkimu.

79 Direktyvoje 2001/14 vartojamu terminu „nustatymas“ numatoma, kaip pažymėjo generalinis advokatas išvados 82 punkte, kad mokesčio ėmimo sistema turi būti patikėta nuo geležinkelio įmonių nepriklausančiam infrastruktūros valdytojui. Mokesčių nustatymas reiškia, kad tas valdytojas turi turėti šiokią tokią veiksmų laisvę, kad galėtų priimti bent sprendimus dėl veiksnių ar parametrų, kuriais remiantis atliekamas tas skaičiavimas, pasirinkimo bei vertinimo.

80 Šį teiginį galima pagrįsti tos direktyvos 4 straipsnio 1 dalies vieta teisės aktų sistemoje.

81 Direktyvos 2001/14 30 straipsniu įsteigiama infrastruktūros valdytojo priimtus sprendimus dėl, be kita ko, mokesčių ėmimo sistemos ir mokesčių už naudojimąsi infrastruktūra dydžio bei sandaros kontroliuojanti reguliavimo institucija. Tos direktyvos 8 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad infrastruktūros valdytojas gali pradėti taikyti arba toliau taikyti didesnius mokesčius remdamasis tam tikrų konkrečių investicinių projektų ilgalaikėmis išlaidomis. Remiantis tos direktyvos 9 straipsniu infrastruktūros valdytojui leidžiama nustatyti iš ūkio subjektų surenkamų mokesčių nuolaidų sistemas siekiant atsižvelgti į faktinę administracinių sąnaudų ekonomiją ar siekiant skatinti naudoti akivaizdžiai per mažai naudojamas linijas.

82 Vis dėlto, remiantis Direktyvos 2001/14 4 straipsnio 2 dalimi, jei infrastruktūros valdytojas savo teisine forma, organizacija arba sprendimų priėmimo funkcijomis nėra nepriklausomas nuo geležinkelio įmonių, jam gali būti pavesta tik surinkti mokesčius. Todėl ši funkcija nelaikoma esmine siekiant užtikrinti nešališką ir nediskriminacinę prieigą prie infrastruktūros. Kaip bendrosios šios valdytojo nepriklausomumo taisyklės išimtis, ši surinkimo sąvoka, kaip pažymi Komisija, turi būti aiškinama siaurai.

83 Vengrija atskiria, viena, mokesčių įvedimą ir nustatymą, už kuriuos atsakinga VPE, ir, kita, jų surinkimą, kuris patikėtas infrastruktūros valdytojams. Pasak tos valstybės narės, sąskaitų išrašymas yra tik techninė VPE atliktais skaičiavimais grindžiamų mokesčių išraiška, todėl jis susijęs su jų surinkimu.

84 Būtina pažymėti, kad Komisija neginčija techninio ar mechaninio sąskaitų išrašymo pobūdžio. Taip pat reikia pabrėžti, kad, pasak Komisijos, mokesčių nustatymas apima ne tik bendrą mokesčių dydžio nustatymą Tinklo eksploatacijos reglamente, bet ir konkretų įvairių naudotojų mokėtinų sumų skaičiavimą pagal panaudotos atkarpos ilgį.

85 Remiantis Vengrijos pateiktomis pastabomis darytina išvada, kad Tinklo eksploatacijos reglamente VPE nustato bendrąsias mokesčių ėmimo taisykles ir nustato, kokią sumą turi mokėti konkretūs naudotojai, atsižvelgdama į jų pageidaujamos naudoti atkarpos ilgį, jos savybes ir siūlomas paslaugas, susijusias su eksploatacijos pradžia.

86 Kadangi Vengrijoje konkrečią mokesčių sumą apskaičiuoja VPE, pirmajam Komisijos pateiktam argumentui, kad sąskaitų išrašymas susijęs su mokesčių nustatymu, pritarti negalima.

87 Antrajame Komisijos pateiktame argumente teigiama, kad išrašydamos sąskaitas aptariamos geležinkelio įmonės, t. y. MÁV ir *GySEV*, gali įgyti konkurencinį pranašumą, nes jos gali susipažinti su informacija apie konkuruojančių geležinkelio įmonių naudojamas paslaugas, tų paslaugų apimtį ir naudojimosi jomis laiką.

88 Reikia pažymėti, kad pagal Direktyvos 91/440 6 straipsnio 3 dalį ir Direktyvos 2001/14 4 straipsnio 2 dalį geležinkelio įmonei leidžiama rinkti mokesčius. Tokiu atveju tai geležinkelio įmonei negalima neleisti susipažinti su tas sąskaitas, kurių apmokėjimą ji turi užtikrinti, pagrindžiančiais dokumentais. Šiuo aspektu, kaip išvados 85 punkte pažymėjo generalinis advokatas, nėra esminio skirtumo tarp sąskaitos išrašymo mechaniškai pritaikius skaičiavimo formulę mokesčius renkančiam subjektui pateiktiems duomenims ir trečiųjų asmenų parengtose sąskaitose nurodytų sumų rinkimo.

89 Taigi antrajam Komisijos argumentui, pateiktam jos antrajam kaltinimui pagrįsti, negalima pritarti, todėl jį reikia atmesti.

Dėl trečiojo kaltinimo, susijusio su infrastruktūros valdytojo finansine pusiausvyra ir su priemonėmis, skirtomis skatinti, kad būtų mažinamos išlaidos ir mokesčiai

Šalių argumentai

90 Komisija kaltina Vengriją, kad ši nenustatė sąlygų, užtikrinančių infrastruktūros valdytojų finansinę pusiausvyrą, priešingai, nei reikalaujama pagal Direktyvos 2001/14 6 straipsnio 1 dalį. Ji pažymi, kad Įstatymo dėl geležinkelių transporto 28 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad kompetentingas ministras sutartimi įsipareigoja finansuoti pagrįstomis pripažintas išlaidas, patirtas dėl tinklo valdymo, kurį vykdo už infrastruktūros valdymą atsakinga geležinkelio įmonė. Tačiau tokia sutartis dar nesudaryta.

91 Komisija taip pat pabrėžia, kad Vengrijos teisės aktuose nenumatytos priemonės, skirtos skatinti, kad būtų mažinamos išlaidos ir mokesčiai, priešingai, nei reikalaujama pagal Direktyvos 2001/14 6 straipsnio 2 ir 3 dalis. Ji remiasi minėto įstatymo 28 straipsnio 1 dalimi, kurioje numatyta, kad joje nurodyta sutartis turi skatinti infrastruktūros valdytojus mažinti valdymo išlaidas ir prieigos prie tinklo mokesčius.

92 Vengrija šiuo klausimu teigia, kad sutarties, kaip ji suprantama pagal Įstatymo dėl geležinkelių transporto 28 straipsnio 1 dalį, projektas šiuo metu rengiamas.

93 Dublike Komisija nurodo, kad ji vis dar nėra gavusi to sutarties projekto ir kad dėl to ji negali įvertinti, ar to projekto nuostatos neprieštarauja Direktyvai 2001/14.

Teisingumo Teismo vertinimas

94 Visų pirma reikia priminti, kad, remiantis Direktyvos 2001/14 6 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa, valstybės narės privalo nustatyti sąlygas siekdamos užtikrinti, kad esant įprastoms verslo sąlygoms ir per pagrįstą laikotarpį infrastruktūros valdytojo iš infrastruktūros mokesčių gautos pajamos, papildomos pajamos iš kitos komercinės veiklos ir valstybės skirtos lėšos būtų bent jau ne mažesnės už infrastruktūros išlaidas. Remiantis to paties straipsnio 2 dalimi, infrastruktūros valdytojas skatinamas mažinti infrastruktūros teikimo išlaidas ir prieigos prie geležinkelių infrastruktūros mokesčių dydį.

95 Šiuo klausimu pakanka konstatuoti, kad Vengrija šio kaltinimo neginčija. Ji tik teigia, kad Įstatymo dėl geležinkelių transporto 28 straipsnio 1 dalyje numatytos sutarties, kuria kompetentingas ministras įsipareigojamas finansuoti išlaidas, patirtas dėl infrastruktūros valdymo, ir kuria infrastruktūros valdytojai turi būti skatinami mažinti valdymo išlaidas ir prieigos mokesčius, projektas šiuo metu rengiamas.

96 Remiantis nusistovėjusia teismų praktika įsipareigojimo neįvykdymas turi būti vertinamas atsižvelgiant į padėtį valstybėje narėje pasibaigus pagrįstoje nuomonėje nustatytam terminui (žr., be kita ko, 2010 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *Komisija prieš Prancūziją*, C-89/09, Rink. p. I-12941, 18 punktą ir 2011 m. balandžio 14 d. Sprendimo *Komisija prieš Liuksemburgą*, C-390/10, 11 punktą).

97 Šiuo atveju aišku, kad pasibaigus pagrįstoje nuomonėje nurodytam terminui Direktyvos 2001/14 6 straipsnio 1 ir 2 dalių reikalavimams įgyvendinti skirtos sutarties projektas dar nebuvo priimtas.

98 Darytina išvada, kad ieškiniui pagrįsti Komisijos pateiktas trečiasis kaltinimas yra pagrįstas.

Dėl ketvirtojo kaltinimo, susijusio su mokesčių nustatymu pagal tiesiogines išlaidas

Šalių argumentai

99 Komisija teigia, kad Vengrijos teisės aktai prieštarauja Direktyvos 2001/14 7 straipsnio 3 daliai, nes šiuo metu juose nėra jokios nuostatos, užtikrinančios vadinamąjį „tiesioginių išlaidų“ taikymo principą, priešingai, nei reikalaujama pagal šią nuostatą.

100 Atsiliepime į ieškinį Vengrija teigia, kad VPE priėmė Reglamentą Nr. 83/2007 (X.6) GKM-PM, kuriame nustatytas mokesčių apskaičiavimo metodas; šis reglamentas įsigaliojo 2010 m. gruodžio 12 d. penkerių metų laikotarpiui skaičiuojant nuo 2010–2011 finansinių metų. Pagal tą metodą mokesčių nustatymas grindžiamas infrastruktūros valdytojų paskutinių finansinių metų faktiniais išlaidų ir veiklos rezultatų duomenimis. Ši valstybė narė priduria, jog pagal Įstatymo dėl geležinkelių transporto 55 straipsnio

8 dalį buvo nustatytas bendras padidinimas už pagrindines paslaugas, kad prieigos prie infrastruktūros mokesčiais būtų galima padengti pagrįstas tu valdytojų išlaidas. Nacionalinė transporto tarnyba turi prižiūrėti šių mokesčių padidinimą.

101 Dublike Komisija nurodo, kad dokumentas, patvirtinantis mokesčių apskaičiavimo metodą, jai dar nebuvo pateiktas, ir, remdamasi atsiliepimu į ieškinį, teigia, jog tas metodas, jos nuomone, neatitinka Direktyvos 2001/14 7 straipsnio reikalavimų.

102 Lenkijos Respublika pažymi, kad Komisija pagrįstoje nuomonėje nurodė, jog Direktyvos 2001/14 7 straipsnio 3 dalyje nurodytos tiesioginės išlaidos turi sudaryti 35 % visų infrastruktūros priežiūros išlaidų. Pasak tos valstybės narės, šis teiginys nepagrįstas jokia Direktyvos 2001/14 nuostata, nes toje direktyvoje neapibrėžta geležinkelių paslaugos eksploatacijai tiesiogiai priskiriamų išlaidų sąvoka, o valstybės narės turi tam tikrą veiksmų laisvę nustatyti mokesčius už prieigą prie infrastruktūros.

Teisingumo Teismo vertinimas

103 Ketvirtajame kaltinime Komisija iš esmės teigia, kad pagal Vengrijos teisės aktus netaikomas tiesioginių išlaidų principas, kurio reikalaujama pagal Direktyvos 2001/14 7 straipsnio 3 dalį.

104 Toje nuostatoje nurodyta, kad už minimalų prieigos paketą ir prieigą prie geležinkelių infrastruktūros objektų nustatomi mokesčiai turi būti lygūs išlaidoms, tiesiogiai turėtoms dėl tam tikros vežimo geležinkeliais paslaugos, nepažeidžiant Direktyvos 2001/14 7 straipsnio 4 ar 5 dalies arba 8 straipsnio nuostatų.

105 Šiuo atveju akivaizdu, kad pasibaigus pagrįstoje nuomonėje nurodytam terminui, t. y. 2009 m. gruodžio 8 d., Vengrijos teisės aktuose nebuvo nustatytas tiesioginėmis išlaidomis grindžiamas mokesčių skaičiavimo metodas, nes jis įsigaliojo 2012 m. gruodžio 12 d.

106 Darytina išvada, kad ieškiniui pagrįsti Komisijos pateiktas ketvirtasis kaltinimas yra pagrįstas.

107 Remiantis visais išdėstytais argumentais darytina išvada, kad, pirma, per nustatytą terminą nepriimdama įstatymų ir kitų teisės aktų, būtinų įgyvendinti Direktyvos 2001/14 6 straipsnio 1 ir 2 dalims bei 7 straipsnio 3 daliai, Vengrija neįvykdė įsipareigojimų pagal šias nuostata ir kad, antra, dėl likusios dalies ieškinys turi būti atmestas.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

108 Pagal Procedūros reglamento 138 straipsnio 3 dalį, jeigu kiekvienos šalies dalis reikalavimų patenkinama, o dalis atmetama, kiekviena šalis padengia savo bylinėjimosi išlaidas. Kadangi tiek Komisijos, tiek Vengrijos du reikalavimai iš keturių buvo atmesti, reikia nuspręsti, kad jos padengia savo bylinėjimosi išlaidas. Pagal to paties reglamento 140 straipsnio 1 dalį, kurioje nustatyta, kad į bylą įstojusios valstybės narės padengia savo bylinėjimosi išlaidas, Čekijos Respublika ir Lenkijos Respublika padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (pirmoji kolegija) nusprendžia:

1. **Per nustatytą terminą nepriimdama įstatymų ir kitų teisės aktų, būtinų įgyvendinti 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo su pakeitimais, padarytais 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/58/EB, 6 straipsnio 1 ir 2 dalims bei 7 straipsnio 3 daliai, Vengrija neįvykdė įsipareigojimų pagal šias nuostatas.**

2. Atmesti likusią ieškinio dalį.

3. Europos Komisija ir Vengrija padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

4. Čekijos Respublika ir Lenkijos Respublika padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

Parašai.