Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (prvá komora)

z 28. februára 2013 *

„Nesplnenie povinnosti členským štátom — Rozvoj železníc Spoločenstva — Prideľovanie kapacity železničnej infraštruktúry — Spoplatňovanie železničnej infraštruktúry — Smernice 91/440/EHS a 2001/14/ES — Neúplné prebratie“

Vo veci C-473/10,

ktorej predmetom je žaloba o nesplnenie povinnosti podľa článku 258 ZFEÚ, podaná 29. septembra 2010,

**Európska komisia,** v zastúpení: H. Støvlbæk, B. Simon a A. Sipos, splnomocnení zástupcovia, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalobkyňa,

proti

**Maďarsku,** v zastúpení: M. Fehér, G. Koós a K. Szíjjártó, splnomocnení zástupcovia,

žalovanému,

ktorého v konaní podporujú:

**Česká republika,** v zastúpení: M. Smolek, T. Müller a J. Očková, splnomocnení zástupcovia,

**Poľská republika,** v zastúpení: M. Szpunar, B. Majczyna a M. Laszuk, splnomocnení zástupcovia,

vedľajší účastníci konania,

SÚDNY DVOR (prvá komora),

v zložení: predseda prvej komory A. Tizzano, sudcovia A. Borg Barthet (spravodajca), E. Levits, J.-J. Kasel a M. Berger,

generálny advokát: N. Jääskinen,

tajomník: C. Strömholm, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 23. mája 2012,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 6. septembra 2012,

* Jazyk konania: maďarčina.

vyhlásil tento

## Rozsudok

1 Svojou žalobou Európska komisia navrhuje, aby Súdny dvor určil, že Maďarsko si tým, že neprijalo všetky zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s:

— článkom 6 ods. 3 a prílohou II smernice Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc spoločenstva (Ú. v. ES L 237, s. 25; Mim. vyd. 07/001, s. 341), zmenenej a doplnenej smernicou Rady 2006/103/ES z 20. novembra 2006 (Ú. v. EÚ L 363, s. 344, ďalej len „smernica 91/440“), a

— článkom 4 ods. 2, článkom 14 ods. 2, článkom 6 ods. 1 a 2, článkom 7 ods. 3, článkom 8 ods. 1 a článkom 11 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry (Ú. v. ES L 75, s. 29; Mim. vyd. 07/005, s. 404), zmenenej a doplnenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007 (Ú. v. EÚ L 315, s. 44, ďalej len „smernica 2001/14“),

nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z týchto ustanovení.

### Právny rámec

*Právo Únie*

2 Článok 6 ods. 3 smernice 91/440 stanovuje:

„Členské štáty prijmú opatrenia potrebné na to, aby zabezpečili, že funkcie, od ktorých závisí nestranný a nediskriminačný prístup k infraštruktúre, uvedené v prílohe II, budú zverené orgánom alebo podnikom, ktoré samy neposkytujú žiadne železničné dopravné služby. Bez ohľadu na organizačné štruktúry, musí byť tento cieľ preukázateľne dosiahnutý.

Členské štáty však môžu poveriť železničné podniky alebo iné subjekty vyberaním poplatkov a preniesť na nich zodpovednosť za správu železničnej infraštruktúry vrátane investovania, údržby a financovania.“

3 Zoznam základných funkcií uvedených v spomenutom článku 6 ods. 3, ktorý sa nachádza v prílohe II smernice 91/440, znie:

— „príprava a rozhodovanie súvisiace s udeľovaním licencií železničným podnikom vrátane udeľovania individuálnych licencií,

— rozhodovanie súvisiace s prideľovaním trasy vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a prideľovania individuálnych vlakových trás,

— rozhodovanie súvisiace s spoplatňovaním infraštruktúry,

— monitorovanie dodržiavania povinností [dodržiavania záväzkov služby vo verejnom záujme – *neoficiálny preklad*] vyžadovaných pri zabezpečovaní niektorých služieb.“

4 Odôvodnenia 11, 15 a 20 smernice 2001/14 znejú takto:

„(11) Režimy spoplatňovania a prideľovania kapacity by mali umožňovať rovnaký a nediskriminačný prístup pre všetky podniky a mali by sa pokúsiť riadne a nediskriminačne čo možno najviac splniť potreby všetkých užívateľov a typov prepravy;

…

(15) Železničné podniky a manažéri infraštruktúry by mali byť motivovaní v záujme minimalizácie porúch a zvýšenia výkonu siete.

…

(20) Je žiadúce ponechať manažérom infraštruktúry určitý stupeň pružnosti, aby mohli zabezpečiť čo najefektívnejšie využitie infraštruktúrnej siete.“

5 Článok 4 ods. 1 a 2 smernice 2001/14 stanovuje:

„1. Členské štáty zriadia spoplatňovací rámec, pričom budú rešpektovať nezávislosť riadenia podnikov stanovenú v článku 4 smernice 91/440/EHS.

S výhradou vyššie uvedenej podmienky nezávislosti riadenia podniku zavedú členské štáty aj špecifické pravidlá spoplatňovania alebo delegujú takú právomoc na manažéra infraštruktúry. Stanovenie poplatku za používanie infraštruktúry a vyberanie tohto poplatku vykonáva manažér infraštruktúry.

2. Ak nie je manažér infraštruktúry svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku, funkcie opísané v tejto kapitole, okrem vyberania poplatkov, vykonáva spoplatňovací orgán, ktorý je svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku.“

6 Podľa článku 6 ods. 1 prvého pododseku a článku 6 ods. 2 uvedenej smernice:

„1. Členské štáty stanovia podmienky, vrátane prípadných záloh, ktoré zabezpečia, že príjmy manažéra infraštruktúry pozostávajúce z poplatkov, zisku z iných obchodných činností a financovania štátom budú za bežných obchodných podmienok a v priebehu primeraného obdobia aspoň v rovnováhe s výdavkami na infraštruktúru.

…

2. Manažér infraštruktúry je, s patričným zreteľom na bezpečnosť, údržbu a na zvyšovanie kvality služieb infraštruktúry, motivovaný na znižovaní nákladov spojených s poskytovaním infraštruktúry a úrovni prístupových poplatkov.“

7 Článok 7 ods. 3 tej istej smernice stanovuje:

„Bez toho, aby boli dotknuté odseky 4 alebo 5 alebo článok 8, poplatky za minimálny prístupový balík a za traťový prístup k servisným zariadeniam sa stanovia na základe nákladov, ktoré sú priamo vynaložené na prevádzku vlaku.“

8 Článok 8 ods. 1 smernice 2001/14 znie takto:

„Aby sa dosiahla plná návratnosť nákladov vynaložených manažérom infraštruktúry, môže členský štát, ak to trh unesie a na základe efektívnych, transparentných a nediskriminačných princípov, zvýšiť poplatky, pričom sa musí udržať optimálna konkurencieschopnosť najmä v medzinárodnej nákladnej železničnej doprave. Systém spoplatňovania zohľadní zvýšenie produktivity, ktorú dosiahli železničné podniky.

Úroveň poplatkov však nesmie vylučovať používanie infraštruktúry trhovými segmentmi, ktoré môžu zaplatiť aspoň náklady, ktoré sú priamo vynaložené na prevádzku železničnej dopravy navýšené o mieru výnosnosti, ktorú môže trh uniesť.“

9 Článok 14 ods. 2 uvedenej smernice stanovuje:

„Ak nie je manažér infraštruktúry svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku, funkcie uvedené v odseku 1 a opísané v tejto kapitole vykonáva prideľovací orgán, ktorý je svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku.“

*Maďarské právo*

10 Zákonom XCV z roku 1993 o železniciach bol v roku 2004 zriadený subjekt nezávislý od železničných podnikov, Vasúti Pályakapacitás elosztó Szervezet Kft. (ďalej len „VPE“).

11 V súlade s § 62 zákona CLXXXIII z roku 2005 o železničnej doprave (2005 évi CLXXXIII törvény a vasúti közlekedésről, *Magyar Közlöny* 2005/172, ďalej len „zákon o železniciach“) funkcie prideľovania vlakových trás a stanovovania poplatkov prináležia VPE.

12 § 28 ods. 1 zákona o železniciach znie:

„Minister sa – po dohode s ministrom zodpovedným za rozpočet – zmluvou v mene štátu zaviaže financovať výdavky uznané za oprávnené, ktoré vzniknú pri prevádzkovaní siete železničnému podniku poverenému prevádzkovaním celoštátnej železničnej siete a jej čiastkových sietí, ako aj regionálnych železníc a ich čiastkových sietí, ktoré nie sú kryté poplatkom za prístup k sieti ani ostatnými operáciami tohto podniku. Podmienky uvedenej zmluvy musia byť stanovené tak, aby motivovali prevádzkovateľa siete, aby znižoval svoje prevádzkové náklady, ako aj poplatky za prístup do siete, bez toho, aby bola dotknutá bezpečnosť dopravy alebo kvalita služby.“

13 § 31 ods. 2 písm. b) toho istého zákona stanovuje, že „v záujme bezpečnosti železničnej dopravy… má manažér infraštruktúry – až do ukončenia stavu nebezpečenstva – právo uzatvoriť železničné trate alebo úseky železničnej trate ohrozené týmto nebezpečenstvom a tiež zrušiť železničné trasy poskytnuté na dotknutých úsekoch, a pokiaľ sa toto uzatvorenie dotýka úrovňového prejazdu, informovať o tom orgán zodpovedný za dotknutú trasu“.

14 § 55 ods. 8 uvedeného zákona stanovuje:

„Ak podľa všetkých prognóz poplatky za prístup k sieti nepokrývajú všetky oprávnené náklady a výdavky prevádzkovateľa voľne dostupnej infraštruktúry, poplatok za služby vymedzené v § 54 ods. 1 a 3 až 5 možno všeobecne zvýšiť, avšak nesmie sa prekročiť to, čo je nevyhnutné na pokrytie všetkých oprávnených nákladov a výdavkov, pričom toto zvýšenie zohľadní rast produktivity dosiahnutý železničnými podnikmi, požiadavku efektívneho využívania infraštruktúry, konkurencieschopnosť medzinárodnej železničnej dopravy, zásadu transparentnosti a rovnosti zaobchádzania.“

15 Nariadenie č. 83/2007 (X.6) GKM-PM sa týka rámcového režimu poplatkov za prístup k železničnej infraštruktúre a základných pravidiel stanovovania poplatku za prístup k infraštruktúre (*Magyar Közlöny* 2007/134).

16 Nariadenie č. 101/2007 (XII.22) GKM o podmienkach otvoreného prístupu k železničnej infraštruktúre (*Magyar Közlöny* 2007/181) vo svojom § 23 ods. 1 stanovuje:

„Ak prevádzkovateľ infraštruktúry zrušil železničnú trasu na základe § 31 ods. 2 písm. b) zákona o železniciach, subjekt zodpovedný za prideľovanie kapacity ponúkne na žiadosť dotknutého subjektu inú železničnú trasu vybratú spomedzi dostupných kapacít.“

17 VPE každoročne zverejňuje pravidlá prevádzkovania siete (Hálózati Üzletszabályzat). Pravidlá prevádzkovania siete na obdobie 2009 – 2010 v bode 4.3 ods. 9 stanovujú:

„[VPE] informuje o svojich rozhodnutiach o prideľovaní kapacity dotknutých príjemcov, prevádzkovateľov infraštruktúry a subjekt, ktorý je prevádzkovateľom železníc.“

18 V bode 4.8.1 nazvanom „Hlavné zásady obnovenia bežnej prevádzky“ tieto pravidlá prevádzkovania siete stanovujú:

„a) V prípade odchýlky od obvyklého rozvrhnutia trás a cestovného poriadku je vedenie prevádzkových služieb prevádzkovateľa infraštruktúry povinné prijať vhodné opatrenia na ukončenie poruchy a obnovenie prevádzky v súlade s rozvrhnutím trás a cestovným poriadkom. …

b) Subjekty, ktoré majú prístup k sieti, majú vždy kontaktnú osobu oprávnenú prijímať rozhodnutia alebo vlastný riadiaci orgán, ktorých riadiaci orgán prevádzkovateľa infraštruktúry informuje v prípade poruchy alebo nebezpečenstva a ktorých potreby sa zohľadnia pri obnove bežných prevádzkových podmienok.

c) Vyššia moc a iné mimoriadne nepredvídateľné okolnosti:

— Prevádzkovateľ infraštruktúry je v prípade narušenia železničnej dopravy spôsobeného technickými poruchami alebo nehodami povinný vyvinúť všetko úsilie na obnovu bežných prevádzkových podmienok. Na tento účel musí vypracovať havarijný plán, v ktorom sú uvedené subjekty, ktoré musia byť informované v prípade vážnych nehôd alebo vážnych narušení, ku ktorým došlo v železničnej doprave.

— Na žiadosť prevádzkovateľa siete je subjekt, ktorý má prístup k sieti, povinný za náhradu poskytnúť prostriedky, ktoré sa považujú za najvhodnejšie na rýchlu obnovu bežných prevádzkových podmienok.

— Prevádzkovateľ infraštruktúry môže v prípade nebezpečenstva, v dôsledku ktorého je železničná sieť dočasne nepoužiteľná, po informovaní dotknutých subjektov zrušiť pridelené železničné trasy na čas nevyhnutný na obnovu situácie. Na žiadosť dotknutého subjektu mu [VPE] ponúkne na tento čas inú železničnú trasu vybratú spomedzi dostupných kapacít.“

## Konanie pred podaním žaloby a konanie pred Súdnym dvorom

19 Listom z 26. januára 2008 Komisia vyzvala Maďarsko, aby jej predložilo svoje pripomienky týkajúce sa nedodržiavania povinností, ktoré mu vplývajú z článku 6 ods. 3 a prílohy II smernice 91/440, ako aj z článku 4 ods. 2, článku 14 ods. 2, článku 3, článku 6 ods. 1, 2 až 5, článku 7 ods. 3, článkov 8, 11 a článku 30 ods. 3 smernice 2001/14.

20 Listom z 22. augusta 2008 Maďarsko odpovedalo na túto výzvu. Tento list bol doplnený inými listami, okrem iného listom z 10. júna 2009.

21 Listom z 8. októbra 2009 Komisia zaslala odôvodnené stanovisko, v ktorom konštatovala, že Maďarsko si nesplnilo povinnosti, ktoré mu vplývajú z článku 6 ods. 3 a prílohy II smernice 91/440, ako aj z článku 4 ods. 2, článku 14 ods. 2, článku 6 ods. 1 a 2, článku 7 ods. 3, článku 8 ods. 1 a článku 11 smernice 2001/14. Komisia vyzvala tento členský štát, aby prijal opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s týmto odôvodneným stanoviskom v lehote dvoch mesiacov od jeho doručenia.

22 Listom zo 16. decembra 2009 Maďarsko odpovedalo na odôvodnené stanovisko a spochybnilo nesplnenie povinnosti vytýkané Komisiou.

23 Komisia sa s odpoveďou Maďarska neuspokojila a rozhodla sa podať prejednávanú žalobu založenú na piatich žalobných výhradách.

24 Uznesením z 15. februára 2011 predseda Súdneho dvora vyhovel návrhom Českej republiky, Lotyšskej republiky a Poľskej republiky na vstup vedľajších účastníkov do konania na podporu návrhov Maďarska. Uznesením zo 4. apríla 2011 predseda Súdneho dvora vyhovel návrhu Talianskej republiky na vstup vedľajšieho účastníka do konania na podporu návrhov Maďarska na základe článku 93 ods. 7 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora v jeho znení platnom ku dňu tohto uznesenia. Talianska republika a Lotyšská republika nepredložili písomné vyjadrenia a nezúčastnili sa ani ústnej časti konania.

25 Podaním podaným do kancelárie Súdneho dvora 6. júna 2012 Komisia oznámila, že berie späť piatu výhradu svojej žaloby založenú na porušení článku 11 ods. 1 smernice 2001/14 týkajúceho sa vytvorenia systému na zvyšovanie výkonnosti železničnej siete.

## O žalobe

### *O prvej výhrade týkajúcej sa nezávislosti prideľovania železničných trás*

#### Argumentácia účastníkov konania

26 Komisia tvrdí, že podľa článku 6 ods. 3 smernice 91/440 železničný podnik nemôže prijímať rozhodnutia týkajúce sa prideľovania vlakových trás, keďže prideľovanie vlakových trás je základnou funkciou na zabezpečenie nestranného a nediskriminačného prístupu k infraštruktúre, ktorá je uvedená v prílohe II tej istej smernice a na ktorú sa vzťahuje požiadavka nezávislosti. Prideľovanie kapacity infraštruktúry teda údajne musí vykonávať nezávislý prideľovací orgán.

27 Riadenie dopravy pritom údajne spadá do prideľovania vlakových trás a v Maďarsku ho má zabezpečovať VPE, ktorý je subjektom nezávislým od železničných podnikov, a nie MÁV Zrt. (ďalej len „MÁV“) a GySEV Zrt. (ďalej len „GySEV“), ktoré sú železničnými podnikmi a súčasne manažérmi infraštruktúry.

28 Komisia po prvé uvádza, že prevádzkovateľ dopravy musí byť informovaný o rozhodnutiach týkajúcich sa prideľovania kapacity, aby mohol vykonávať riadenie dopravy. Ak sú v Maďarsku manažéri infraštruktúry MÁV a GySEV v súlade s pravidlami prevádzkovania siete informovaní o každom rozhodnutí o pridelení kapacity týkajúcom sa ich konkurentov, zúčastňujú sa tak v podstate na tomto procese prideľovania kapacity.

29 Komisia sa okrem toho domnieva, že železničný podnik, ktorý vykonáva riadenie dopravy, má z tohto dôvodu konkurenčnú výhodu, keďže na to, aby tento podnik mohol vykonávať úlohy spojené s uvedeným riadením, musí mať nevyhnutne podrobné znalosti o službách ponúkaných železničnými podnikmi, objeme služieb a cestovných poriadkoch. Článok 6 ods. 3 smernice 91/440 a článok 14 ods. 2 smernice 2001/14 však údajne bránia tomu, aby ktorýkoľvek železničný podnik mohol získať prostredníctvom riadenia dopravy znalosti o využívaní infraštruktúry jeho konkurentmi alebo aby v dôsledku toho mohol za určitých podmienok prijímať rozhodnutia týkajúce sa prideľovania vlakových trás alebo kapacity infraštruktúry.

30 Po druhé Komisia sa domnieva, že riadenie dopravy si v prípade narušenia prevádzky alebo nebezpečenstva vyžaduje, aby prevádzkovateľ dopravy prijal opatrenia nevyhnutné na obnovu bežných prevádzkových podmienok. V takom prípade prevádzkovateľ dopravy údajne nemá inú možnosť ako odchýliť sa od predtým schváleného cestového poriadku s cieľom prerozdeliť dostupné vlakové trasy a kapacitu siete. V Maďarsku musia dvaja manažéri infraštruktúry prijímať opatrenia zamerané na nápravu narušenia prevádzky s prihliadnutím na potreby železničných podnikov.

31 Komisia nespochybňuje skutočnosť, že za bežných okolností prevádzkovateľ dopravy len vykonáva rozhodnutia, ktoré prijal VPE, umožňuje dopravu podľa cestných poriadkov a nemá vplyv na rozhodnutia o prideľovaní kapacity alebo vlakových trás. Skutočnosť, že uvedený prevádzkovateľ lokálne zasahuje s cieľom obnoviť dopravu v prípade nebezpečenstva alebo narušenia prevádzky, však podľa Komisie znamená, že prijíma rozhodnutia o prideľovaní vlakových trás a že v tejto súvislosti má určitú mieru voľnej úvahy. Zrušenie vlakovej trasy je údajne tiež zásahom, ktorý je základnou funkciou týkajúcou sa prideľovania vlakových trás v zmysle prílohy II smernice 91/440.

32 Pokiaľ ide o vzťah medzi riadením dopravy a správou infraštruktúry, Komisia pripomína, že požiadavka nezávislosti, ktorej podlieha prideľovanie vlakových trás, sa uplatní aj v prípade, ak k tomuto prideľovaniu dochádza v rámci riadenia dopravy. Riadenie dopravy údajne zahŕňa mnohé úlohy, ktoré zjavne nesúvisia s prideľovaním vlakových trás, ako je údržba a výstavba komunikácií a iné investície, ktorými môžu byť poverené železničné podniky.

33 Maďarsko tvrdí, že podľa článku 6 ods. 3 smernice 91/440 sa za základné funkcie považujú činnosti výslovne uvedené v prílohe II tejto smernice. Druhý pododsek tohto odseku demonštratívne vymedzuje funkcie, ktoré napriek tomu, že môžu predstavovať činnosti v zmysle tejto prílohy II alebo môžu byť ich súčasťou, môžu zabezpečovať aj železničné podniky.

34 Maďarská právna úprava údajne nedovoľuje prevádzkovateľovi dopravy, aby vykonal prerozdelenie vlakových trás, a to ani v prípade nebezpečenstva alebo narušenia prevádzky. Prideľovanie vlakových trás a kapacity infraštruktúry prináleží výlučne VPE ako nezávislému subjektu.

35 Po prvé je totiž údajne základnou úlohou prevádzkovateľa dopravy vykonávať rozhodnutia o prideľovaní kapacity a vlakových trás, ktoré prijal VPE. Prevádzkovateľ dopravy údajne nemá v tejto oblasti rozhodovaciu právomoc a nemôže kontrolovať pridelené vlakové trasy ani kapacitu. V rámci nepretržitej pohotovostnej služby je VPE údajne schopný kedykoľvek prijať a vybaviť žiadosť o vlakovú trasu.

36 Po druhé prevádzkovateľ dopravy údajne nemá právomoc prideľovať kapacitu ani v prípade nebezpečenstva alebo narušenia prevádzky. V tomto prípade tento prevádzkovateľ s cieľom obnoviť bežnú prevádzku údajne môže okamžite zasiahnuť a prijme opatrenia, ktoré čo najrýchlejšie zabezpečia využitie najväčšieho počtu vlakových trás a najväčšieho rozsahu kapacity spomedzi tých, ktoré pridelil VPE. V prípade vlakových trás, ktoré napriek prijatým opatreniam nemožno uviesť do prevádzky, však manažér infraštruktúry môže zrušiť vlakovú trasu. Maďarsko uvádza, že prevádzkovateľ dopravy môže zrušiť železničné trasy len vtedy, ak je úsek dočasne nepoužiteľný a prevádzka v každom prípade nie je možná z dôvodu nebezpečenstva. Nejde teda o rozhodnutie

o zákaze používania komunikácie založené na voľnej úvahe, ale o dočasné uzatvorenie železničného úseku z bezpečnostných dôvodov, počas ktorého sa VPE usiluje poskytnúť dotknutému železničnému podniku inú železničnú trasu.

37 Podľa uvedeného členského štátu obnova bežnej prevádzky vlakov, ktorá zahŕňa opatrenia technickej povahy a opatrenia týkajúce sa bezpečnosti železničnej dopravy na jednej strane a prerozdelenie železničných trás, ktoré musí vykonať VPE, na druhej strane, sú dve rozdielne činnosti.

38 Podľa Maďarska z toho vyplýva, že prevádzkovateľ dopravy nemá nijaký vplyv na prideľovanie železničných trás, keďže k ich prideľovaniu dochádza pred uvedením do prevádzky. Manažér infraštruktúry má povinnosť uzavrieť zmluvu, ktorá je v súlade s pridelenou vlakovou trasou, s nositeľom práva na prístup a umožniť prevádzku jeho vlaku v súlade s pridelenou vlakovou trasou, lebo inak by manažérovi infraštruktúry hrozili právne následky stanovené v zmluve. V dôsledku toho sa oboznámenie sa s rozhodnutiami o pridelení kapacity po ich prijatí údajne nerovná prijatiu rozhodnutia o pridelení vlakových trás a neumožňuje, aby z toho mal manažér infraštruktúry nejakú konkurenčnú výhodu.

39 Uvedený členský štát sa domnieva, že riadenie dopravy je skôr súčasťou správy infraštruktúry, takže rozlišovanie týchto dvoch činností je údajne nerealistické a odporuje riadnej správe dopravy. Úzka súvislosť medzi riadením dopravy a správou infraštruktúry navyše údajne vyplýva zo smernice 91/440, ktorej článok 3 druhá zarážka stanovuje, že súčasťou úloh manažéra infraštruktúry môže byť prevádzkovanie systémov riadenia a bezpečnostných systémov.

40 Poľská republika podporuje argumentáciu Maďarska, podľa ktorej prípadný zásah prevádzkovateľa dopravy v prípade narušenia prevádzky alebo nebezpečenstva neznamená nijaké nové prideľovanie vlakových trás. Ide o prijatie opatrenia *ad hoc*, ktoré môže prijať len subjekt, ktorý zabezpečuje každodennú prevádzku železničnej dopravy.

41 Poľská republika tiež pripomína, že článok 6 ods. 3 smernice 91/440 vyžaduje len dosiahnutie cieľa týkajúceho sa nestranného a nediskriminačného prístupu k infraštruktúre. Tento cieľ je údajne spomenutý v odôvodnení 11 smernice 2001/14. Podľa tohto členského štátu pritom Komisia neuviedla nijaké skutkové alebo právne tvrdenie, ktoré by preukazovalo, že Maďarsko nedosiahlo tento cieľ.

Posúdenie Súdnym dvorom

42 Svojou prvou výhradou Komisia v podstate vytýka maďarskej právnej úprave, že zverila riadenie dopravy dvom spoločnostiam, ktoré sú manažérmi infraštruktúry, a to MÁV a GySEV, a ktoré sú súčasne aj železničnými podnikmi, a nie VPE, ktorý je nezávislým subjektom, takže riadenie dopravy podľa nej čiastočne spadá do prideľovania vlakových trás.

43 Názory Komisie a Maďarska sa rozchádzajú, pokiaľ ide o otázku, či riadenie dopravy, osobitne v prípade narušenia prevádzky alebo nebezpečenstva, zahŕňa prideľovanie vlakových trás, a teda musí byť vyhradené nezávislému subjektu.

44 Treba pripomenúť, že smernica 91/440 podporila liberalizáciu železničnej dopravy tým, že zabezpečila nestranný a nediskriminačný prístup železničných podnikov k infraštruktúre. Na zabezpečenie takéhoto prístupu článok 6 ods. 3 prvý pododsek smernice 91/440 stanovil zásadu nezávislosti orgánu povereného základnými funkciami, ktoré sú vymenované v prílohe II tejto smernice.

45 Podľa tejto prílohy II sa za základné funkcie v zmysle uvedeného článku 6 ods. 3 považujú príprava a rozhodovanie súvisiace s udeľovaním licencií železničným podnikom, rozhodovanie súvisiace s prideľovaním trasy vrátane určenia a posúdenia dostupnosti, ako aj prideľovanie individuálnych vlakových trás, rozhodovanie súvisiace so spoplatňovaním infraštruktúry a monitorovanie dodržiavania záväzkov služby vo verejnom záujme vyžadovaných pri zabezpečovaní niektorých služieb.

46 Treba konštatovať, že hoci uvedená príloha II označuje za základnú funkciu, ktorú treba zveriť nezávislému subjektu rozhodovanie súvisiace s prideľovaním trasy, vôbec neuvádza riadenie dopravy. Pokiaľ by normotvorca Únie považoval riadenie dopravy za základnú funkciu, výslovne by túto funkciu uviedol v tejto prílohe.

47 Treba tiež uviesť, že cieľ zabezpečiť pre všetky železničné podniky nestranný a nediskriminačný prístup je pripomenutý v odôvodnení 11 smernice 2001/14. Podľa tohto odôvodnenia režimy spoplatňovania a prideľovania kapacity umožňujú rovnaký a nediskriminačný prístup pre všetky podniky a pokúšajú sa riadne a nediskriminačne čo možno najviac splniť potreby všetkých užívateľov a typov prepravy.

48 Sledovanie tohto cieľa vyjadruje zásada nezávislosti funkcie prideľovania kapacity, ktorá je zakotvená v článku 14 ods. 2 smernice 2001/14. Toto ustanovenie stanovuje, že ak nie je manažér infraštruktúry nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku, funkcie uvedené v kapitole III tejto smernice nazvanej „Prideľovanie kapacity infraštruktúry“ vykonáva prideľovací orgán, ktorý je nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku.

49 Spomedzi úloh, ktoré sú opísané v uvedenej kapitole III a ktoré musia byť zverené nezávislému subjektu, treba uviesť najmä prideľovanie kapacity infraštruktúry, spoluprácu pri prideľovaní kapacity infraštruktúry na viacerých sieťach, navrhovanie cestovného poriadku, ktorý sa prijíma jedenkrát ročne, prideľovanie jednotlivých vlakových trás *ad hoc* a koordináciu požadovaných vlakových trás tak, aby čo najlepšie zodpovedali požiadavkám. Preto sa za súčasť základnej funkcie prideľovania kapacity v zmysle smerníc 91/440 a 2001/14 považujú činnosti administratívnej povahy, ktoré sa v podstate týkajú navrhovania, prijímania cestovného poriadku a prideľovania jednotlivých vlakových trás *ad hoc*.

50 Článok 2 písm. l) smernice 2001/14 definuje „vlakovú trasu“ ako kapacitu infraštruktúry potrebnú na jazdu vlaku medzi dvoma miestami v priebehu daného obdobia. Pridelenie vlakovej trasy železničnému podniku jeho zahrnutím do cestovného poriadku alebo rozhodnutím *ad hoc* podľa článku 23 tejto smernice predstavuje právo tohto podniku používať špecifickú kapacitu infraštruktúry. Tento výklad je podporený článkom 13 ods. 2 prvým pododsekom rovnakej smernice, ktorý odkazuje na „právo na používanie špecifickej kapacity infraštruktúry vo forme vlakovej cesty“.

51 Z toho vyplýva, že riadenie dopravy na prvý pohľad nezahŕňa prijímanie rozhodnutí o pridelení vlakových trás, ktoré sú voči železničnému podniku vyjadrené udelením práva na používanie kapacity železničnej infraštruktúry zahrnutím do cestovného poriadku alebo individuálnym rozhodnutím *ad hoc*.

52 Treba naopak uviesť, že podľa článku 2 písm. h) smernice 2001/14 môže riadenie infraštruktúry zahŕňať tiež prevádzku riadiacich a zabezpečovacích systémov infraštruktúry.

53 Treba dodať, že hoci riadenie dopravy nie je v smerniciach 91/440 a 2001/14 definované, informácie v tomto smere sú uvedené v prílohe II bode 1 smernice 2001/14. Toto ustanovenie vymenúva minimálne plnenia, na ktoré majú železničné podniky nárok. Medzi týmito plneniami sa v tomto bode 1 písm. d) nachádza najmä riadenie vlakov vrátane signalizácie, regulácie, odbavovania, spojenia a zabezpečenia informácií o pohybe vlaku, ako aj v uvedenom bode 1 písm. e) všetky ostatné informácie potrebné na realizáciu alebo prevádzku dopravných služieb, pre ktoré bola kapacita poskytnutá.

54 Z toho vyplýva, že riadenie dopravy zahŕňa činnosti, ktoré patria do riadenia infraštruktúry a nespočíva v prijímaní rozhodnutí o pridelení vlakových trás, ale v realizácii alebo vykonaní takýchto rozhodnutí. Ako generálny advokát uviedol v bode 59 svojich návrhov, riadenie dopravy predstavuje činnosť, ktorej cieľom je zabezpečiť skutočný a bezpečný výkon práv na používanie kapacity vo forme vlakových trás.

55 Z uvedených úvah vyplýva, že riadenie dopravy nemožno považovať za základnú funkciu, ktorej výkon musí byť zverený nezávislému subjektu. Ako vyplýva z článku 6 ods. 3 druhého pododseku smernice 91/440, zodpovednosť za správu železničnej infraštruktúry nad rámec základných funkcií môže byť prenesená na železničné podniky. Riadením dopravy teda možno poveriť manažéra infraštruktúry, ktorý je súčasne železničným podnikom, ako je to v Maďarsku.

56 Tento záver nemožno spochybniť tvrdením Komisie, podľa ktorého prijatie potrebných opatrení na obnovenie bežných podmienok prevádzky, vrátane zrušenia vlakových trás v prípade narušenia prevádzky alebo nebezpečenstva, patrí do prideľovania vlakových trás.

57 Článok 29 smernice 2001/14 stanovuje možnosť uskutočniť všetky potrebné opatrenia určené na riešenie situácie v prípade narušenia pohybu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou alebo v núdzových situáciách a keď je to absolútne nevyhnutné z dôvodu poruchy, ktorá zapríčiní dočasné vyradenie infraštruktúry z prevádzky.

58 Na jednej strane treba uviesť, že hoci sa toto ustanovenie nachádza k kapitole III uvedenej smernice, ktorá sa týka prideľovania kapacity, nebolo zahrnuté do pôvodného návrhu smernice Komisie a bolo doplnené spoločnou pozíciou (ES) č. 28/2000 prijatou Radou 28. marca 2000 konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva na účely prijatia smernice Európskeho parlamentu a Rady o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES C 178, s. 28).

59 Na druhej strane treba uviesť, že toto ustanovenie sa týka osobitných opatrení, ktoré sú potrebné na obnovenie bežných prevádzkových podmienok z dôvodu bezpečnosti na rozdiel od ostatných ustanovení kapitoly III, ktoré sa týkajú prijímania cestovného poriadku a prideľovania individuálnych vlakových trás *ad hoc*. Opatrenia prijaté podľa článku 29 smernice 2001/14 preto nemožno považovať za opatrenia, ktoré sa priamo týkajú základnej funkcie prideľovania kapacity alebo vlakových trás v zmysle článku 14 ods. 2 tejto smernice, teda funkcie, ktorá musí byť zverená nezávislému prideľovaciemu orgánu. Navyše ide o presné opatrenia, ktoré je potrebné prijať v naliehavom prípade, s cieľom čeliť konkrétnej situácii a zabezpečiť, že práva na kapacitu vo forme vlakových trás môže oprávnená osoba skutočne využívať v súlade s cestovným poriadkom.

60 Preto patrí prijatie takýchto opatrení do riadenia dopravy a nevzťahuje sa naň požiadavka nezávislosti, takže manažérovi infraštruktúry, ktorý je súčasne železničným podnikom, možno takúto funkciu zveriť.

61 Tento záver potvrdzuje znenie článku 2 písm. h) smernice 2001/14, ktorý stanovuje, že manažér infraštruktúry môže byť poverený prevádzkou riadiacich a zabezpečovacích systémov infraštruktúry. Ďalej je takýto záver v súlade s cieľmi, ktoré sleduje táto smernica. Z odôvodnení 15 a 20 tejto smernice vyplýva, že manažéri infraštruktúry by mali byť motivovaní minimalizovať poruchy a zvyšovať výkon siete a je žiaduce ponechať im určitý stupeň pružnosti, aby mohli zabezpečiť čo najefektívnejšie využitie infraštruktúrnej siete.

62 V prejednávanej veci je v Maďarsku pridelenie práva na používanie špecifickej kapacity infraštruktúry vo forme vlakovej cesty základnou funkciou, ktorá je priznaná výlučne VPE. Podľa relevantnej maďarskej právnej úpravy v prípade narušenia dopravy alebo nebezpečenstva manažéri infraštruktúry,

a síce MÁV a GySEV, prijmú opatrenia na zabezpečenie obnovenia bežných prevádzkových podmienok a v prípade nebezpečenstva môžu tiež zrušiť vlakové trasy. V takom prípade prináleží VPE, aby vykonal nové pridelenie vlakovej trasy.

63 Za týchto podmienok sa nemožno domnievať, na rozdiel od toho, čo tvrdí Komisia, že maďarská právna úprava nie je v súlade s článkom 6 ods. 3 smernice 91/440 a článkom 14 ods. 2 smernice 2001/14, lebo umožňuje manažérom infraštruktúry prijať potrebné opatrenia na obnovenie bežnej prevádzky, v prípade narušenia dopravy alebo nebezpečenstva.

64 Tiež treba preskúmať tvrdenie Komisie, podľa ktorého manažér infraštruktúry musí byť informovaný o rozhodnutiach týkajúcich sa prideľovania kapacity, aby mohol vykonávať riadenie dopravy, takže MÁV a GySEV sú informované o každom rozhodnutí o pridelení kapacity týkajúcom sa ich konkurentov, a zúčastňujú sa tak v podstate na tomto procese prideľovania kapacity.

65 Toto tvrdenie nemožno prijať, lebo manažér infraštruktúry neovplyvňuje proces prijímania rozhodnutí o prideľovaní kapacity infraštruktúry len na základe toho, že je informovaný o týchto rozhodnutiach. Ako už bolo uvedené v bode 54 tohto rozsudku, riadenie dopravy spočíva vo vykonaní rozhodnutí o pridelení vlakových trás, ktoré boli prijaté nezávislým prideľovacím subjektom, takže k činnosti spočívajúcej v riadení dopravy dochádza až po prijatí uvedených rozhodnutí. Okrem toho podľa relevantnej maďarskej právnej úpravy manažér infraštruktúry má povinnosť uzavrieť zmluvu, ktorá je v súlade s pridelenou vlakovou trasou, s príjemcom práva na prístup a umožniť prevádzku jeho vlaku v súlade s pridelenou vlakovou trasou, lebo inak by mu hrozili sankcie. Preto nemožno dospieť k záveru, že MÁV a GySEV môžu ovplyvňovať prijímanie rozhodnutí týkajúcich sa prideľovania kapacity.

66 Taktiež informácie o rozhodnutiach o prideľovaní kapacity týkajúcich sa ich konkurentov nemôžu poskytovať konkurenčnú výhodu MÁV a GySEV, lebo jednak k oboznámeniu sa s týmito informáciami dochádza až po tom, ako nezávislý subjekt, v prejednávanom prípade VPE, prijal tieto rozhodnutia, a ďalej tieto informácie sú vo všeobecnosti zahrnuté do cestovných poriadkov, ktoré sú z povahy veci prístupné tretím osobám. Okrem toho treba pripomenúť, že článok 6 ods. 3 druhý pododsek smernice 91/440 umožňuje, aby železničný podnik bol poverený správou železničnej infraštruktúry, s výnimkou základných funkcií. Z tohto dôvodu normotvorca Únie nevyhnutne pripustil, že ak údržbu siete vykonáva železničný podnik a tento podnik nie je zodpovedný za riadenie dopravy, musí mať tento podnik prístup k informáciám týkajúcim sa pridelenia vlakových trás.

67 Zo všetkých vyššie uvedených úvah vyplýva, že prvú výhradu uvedenú Komisiou na podporu svojej žaloby nemožno uznať.

*O druhej výhrade týkajúcej sa nezávislosti spoplatňovania*

Argumentácia účastníkov konania

68 Komisia tvrdí, že podľa článku 6 ods. 3 smernice 91/440 a článku 4 ods. 2 smernice 2001/14 železničný podnik nemôže prijímať rozhodnutia o určovaní poplatkov, keďže taký podnik môže byť oprávnený len vyberať tieto poplatky. Podľa tých istých ustanovení musí stanovenie a určovanie poplatkov údajne zabezpečovať nezávislý spoplatňovací orgán.

69 Podľa Komisie je maďarská právna úprava v rozpore s týmito dvoma ustanoveniami, keďže podrobné faktúry, ktorými sa účtujú poplatky za používanie infraštruktúry, údajne vystavujú manažéri infraštruktúry, spoločnosti MÁV a GySEV, ktoré sú tiež železničnými podnikmi.

70 Komisia poznamenáva, že spojenie „stanovenie poplatku za používanie infraštruktúry“ uvedené v článku 4 ods. 1 druhom pododseku smernice 2001/14 sa má chápať jednak ako všeobecné určenie poplatkov, ktoré spočíva v tom, že v pravidlách prevádzkovania siete sa pre každý úsek uvedie výška poplatku za kilometer, a jednak ako konkrétny výpočet súm, ktoré sú povinní zaplatiť jednotliví používatelia, na základe dĺžky používaného úseku. Podľa článku 4 ods. 2 tejto smernice sa možnosť, aby manažér infraštruktúry, ktorý nie je nezávislý, mohol vykonávať vyberanie poplatkov, údajne musí vykladať reštriktívne, keďže ide o výnimku zo všeobecného pravidla.

71 Komisia zastáva názor, že železničný podnik, ktorý je poverený vystavovaním podrobných faktúr, ktorými sa účtujú poplatky, má z tohto dôvodu konkurenčnú výhodu, keďže v týchto faktúrach sú nevyhnutne uvedené okrem iného služby využívané konkurenčnými železničnými podnikmi, objem týchto služieb a hodiny ich využívania. Článok 6 ods. 3 smernice 91/440 pritom údajne výslovne odkazuje na zásadu nestranného a nediskriminačného prístupu k infraštruktúre.

72 Maďarsko popiera, že by manažéri infraštruktúry, MÁV a GySEV, prijímali rozhodnutia týkajúce sa stanovenia poplatkov, keďže sú poverení fakturáciou, ktorá spadá do vyberania poplatkov a nie je základnou funkciou v zmysle smernice 91/440, ktorú musí vykonávať nezávislý subjekt. Fakturácia je len technickým prostriedkom nevyhnutným na vyberanie uvedených poplatkov.

73 Maďarsko rozlišuje vytváranie poplatkov, ich konkrétne stanovenie a ich vyberanie. Prvý z týchto pojmov údajne zodpovedá stanoveniu rôznych pravidiel spoplatňovania, ktoré vykonáva príslušný členský štát alebo manažér infraštruktúry. Skutočné stanovenie týchto poplatkov údajne spočíva v stanovení rôznych jednotlivých poplatkov, ktoré daný železničný podnik musí zaplatiť v konkrétnej situácii v závislosti od služieb, ktoré si vyžiadal. Údajne prináleží VPE ako nezávislému subjektu uznanému Komisiou, aby vykonával úlohy spojené s vytvorením a stanovením poplatkov. Vyberanie poplatkov označuje úkon skutočného zaplatenia, ktorým sa poplatky, ktoré boli stanovené, platia manažérovi infraštruktúry. Fakturácia je len technickým vyjadrením poplatkov založená na výpočtoch VPE a v dôsledku toho nespadá ani do vytvárania poplatkov, ani do ich konkrétneho stanovenia, ale do vyberania poplatkov.

74 Uvedený členský štát spochybňuje skutočnosť, že prístup k informáciám získaným na základe podrobných faktúr by mal za následok narušenie hospodárskej súťaže, keďže manažér infraštruktúry nemá vplyv na stanovenie poplatkov za prístup k sieti, pokiaľ ide o ich obsah. Okrem toho manažér infraštruktúry údajne nevyhnutne získa tieto informácie z iných zdrojov, ako napríklad zo zmluvy uzatvorenej so železničným podnikom.

75 Poľská republika rovnako ako Maďarsko tvrdí, že fakturácia nespočíva v určení výšky poplatkov ani v prijatí akéhokoľvek rozhodnutia o otázkach súvisiacich s ich vyberaním, ale je súčasťou spoplatňovania v zmysle článku 4 ods. 2 smernice 2001/14. Fakturácia je totiž údajne sekundárnou činnosťou, ktorej cieľom je dospieť prostredníctvom matematických úkonov k výsledku na základe vopred určenej sadzby poplatku a v závislosti od predtým pridelených vlakových trás a ich využitia.

Posúdenie Súdnym dvorom

76 Z článku 6 ods. 3 smernice 91/440 v spojení s prílohou II tejto smernice a z článku 4 ods. 2 smernice 2001/14 vyplýva, že stanovenie poplatkov je základnou funkciou, ktorej cieľom je zaistiť nestranný a nediskriminačný prístup k infraštruktúre, ktorá musí byť zabezpečená spoplatňovacím orgánom, ktorý je svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku. Železničný podnik, ktorý je súčasne aj manažérom infraštruktúry, môže byť podľa týchto ustanovení poverený len vyberaním poplatkov.

77 Touto výhradou Komisia v podstate vytýka maďarskej právnej úprave, že fakturáciu poplatkov zverila MÁV a GySEV, teda dvom železničným podnikom, ktoré sú tiež manažérmi infraštruktúry, hoci fakturácia spadá do stanovenia poplatkov a tieto podniky ťažia z tejto skutočnosti konkurenčnú výhodu.

78 V súvislosti s otázkou, či fakturácia spadá do stanovenia poplatkov, je potrebné pripomenúť, že podľa článku 4 ods. 1 smernice 2001/14 členské štáty musia zriadiť spoplatňovací rámec a môžu tiež zaviesť špecifické pravidlá spoplatňovania, pokiaľ dodržia nezávislosť riadenia manažéra infraštruktúry. Stanovenie poplatku za používanie infraštruktúry a vyberanie tohto poplatku prináleží manažérovi infraštruktúry.

79 Smernica 2001/14 slovesom „stanoviť“ určuje, tak ako uvádza aj generálny advokát v bode 82 svojich návrhov, že spoplatňovací režim je vyhradený manažérovi infraštruktúry, ktorý je nezávislý od železničných podnikov. Stanovenie poplatkov znamená, že tento manažér disponuje určitým rozhodovacím priestorom, ktorý mu umožňuje prijať aspoň rozhodnutia obsahujúce voľby a posúdenia týkajúce sa faktorov a parametrov, na základe ktorých je uskutočnený výpočet.

80 Toto konštatovanie podporuje regulačný kontext, do ktorého patrí článok 4 ods. 1 uvedenej smernice.

81 Článok 30 smernice 2001/14 upravuje regulačný orgán, ktorý kontroluje rozhodnutia prijaté manažérom infraštruktúry, pokiaľ ide najmä o režim spoplatňovania a úroveň alebo štruktúru poplatkov za používanie infraštruktúry, Článok 8 ods. 2 tejto smernice stanovuje, že manažér infraštruktúry môže stanoviť alebo ďalej uplatňovať vyššie poplatky založené na dlhodobých nákladoch niektorých osobitných investičných projektov. Článok 9 uvedenej smernice umožňuje, aby manažér infraštruktúry zaviedol systém zliav z poplatkov vyberaných od užívateľov, aby zohľadnil skutočné správne náklady alebo podporil používanie málo využívaných tratí.

82 Podľa článku 4 ods. 2 smernice 2001/14, ak nie je manažér infraštruktúry svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku, môže byť poverený len vyberaním poplatkov. Táto funkcia teda nie je považovaná za základnú, pokiaľ ide o zaistenie nestranného a nediskriminačného prístupu k infraštruktúre. Keďže ide o výnimku zo všeobecného pravidla nezávislosti tohto manažéra infraštruktúry, uvedený pojem vyberanie sa musí vykladať reštriktívne, ako to zdôrazňuje Komisia.

83 Maďarsko rozlišuje medzi vytváraním a stanovovaním poplatkov, čo prináleží VPE, a vyberaním týchto poplatkov, ktoré je zverené manažérom infraštruktúry. Podľa tohto členského štátu je fakturácia len technickým vyjadrením poplatkov založených na výpočtoch VPE, a spadá tak do vyberania týchto poplatkov.

84 Treba uviesť, že Komisia nespochybňuje technickú alebo mechanickú povahu fakturácie. Treba tiež uviesť, že podľa Komisie stanovovanie poplatkov zahŕňa okrem všeobecného určenia poplatkov v pravidlách prevádzkovania siete konkrétny výpočet súm, ktoré sú povinní zaplatiť jednotliví používatelia na základe dĺžky používaného úseku.

85 Z vyjadrení predložených Maďarskom však vyplýva, že VPE stanovuje všeobecné pravidlá spoplatňovania v pravidlách prevádzkovania siete a určuje sumu, ktorú majú zaplatiť jednotliví používatelia, vypočítanú s prihliadnutím na dĺžku úseku, ktorý chcú využívať, jeho vlastnosti a služby ponúkané v rámci uvedenia do prevádzky.

86 Keďže v Maďarsku konkrétny výpočet výšky poplatkov uskutočňuje VPE, prvé tvrdenie Komisie založené na skutočnosti, že fakturácia patrí do stanovenia poplatkov, nemožno prijať.

87 Vo svojom druhom tvrdení Komisia uvádza, že fakturácia umožňuje príslušným železničným podnikom, teda MÁV a GySEV, získať konkurenčnú výhodu, keďže môžu mať prístup k informáciám týkajúcim sa služieb využívaných konkurenčnými železničnými podnikmi, objemu týchto služieb a hodín ich využívania.

88 Treba uviesť, že článok 6 ods. 3 smernice 91/440 a článok 4 ods. 2 smernice 2001/14 umožňuje, aby železničný podnik vyberal poplatky. V tomto rámci nemožno vylúčiť, že takýto železničný podnik je oboznámený s dokladmi, na ktorých sú založené faktúry, ktorých zaplatenie zabezpečuje. V tejto súvislosti, ako uviedol generálny advokát v bode 85 svojich návrhov, neexistuje nijaký významný rozdiel medzi fakturáciou prostredníctvom mechanického použitia výpočtového vzorca na údaje poskytnuté uvedenému subjektu a vyberaním súm uvedených vo faktúrach vypracovaných treťou osobou.

89 Druhé tvrdenie uvedené Komisiou na podporu jej druhej výhrady teda nemožno prijať a druhú výhradu treba zamietnuť.

*O tretej výhrade založenej na finančnej rovnováhe manažéra infraštruktúry a stimulačných opatreniach na znižovanie nákladov a poplatkov*

Argumentácia účastníkov konania

90 Komisia vytýka Maďarsku, že v rozpore s tým, čo vyžaduje článok 6 ods. 1 smernice 2001/14, nevymedzilo podmienky zaručujúce finančnú rovnováhu manažérov infraštruktúry. Poukazuje na to, že § 28 ods. 1 zákona o železniciach stanovuje, že príslušný minister sa zmluvou zaviaže financovať výdavky uznané za oprávnené, ktoré vzniknú pri prevádzkovaní siete železničnému podniku poverenému správou infraštruktúry. K uzavretiu takej zmluvy však údajne ešte nedošlo.

91 Komisia rovnako tvrdí, že maďarská právna úprava v rozpore s požiadavkami uvedenými v článku 6 ods. 2 a 3 smernice 2001/14 neobsahuje stimulačné opatrenia na znižovanie nákladov a poplatkov. Poukazuje na uvedený § 28 ods. 1, ktorý údajne stanovuje, že zmluva spomenutá v uvedenom ustanovení musí podnecovať manažérov infraštruktúry k znižovaniu ich prevádzkových nákladov, ako aj poplatkov za prístup k sieti.

92 Maďarsko v tejto súvislosti tvrdí, že v súčasnosti sa pripravuje návrh zmluvy v zmysle § 28 ods. 1 zákona o železniciach.

93 Komisia vo svojej replike uvádza, že tento návrh zmluvy jej ešte stále nebol doručený, a teda nie je schopná posúdiť, či sú tieto nové ustanovenia v súlade so smernicou 2001/14.

Posúdenie Súdnym dvorom

94 Treba v prvom rade pripomenúť, že podľa článku 6 ods. 1 prvého pododseku smernice 2001/14 členské štáty stanovia podmienky, ktoré zabezpečia, že príjmy manažéra infraštruktúry pozostávajúce z poplatkov, zisku z iných obchodných činností a financovania štátom budú za bežných obchodných podmienok a v priebehu primeraného obdobia aspoň v rovnováhe s výdavkami na infraštruktúru. V súlade s odsekom 2 rovnakého článku je manažér infraštruktúry motivovaný na znižovaní nákladov spojených s poskytovaním infraštruktúry a úrovni prístupových poplatkov.

95 V tejto súvislosti stačí konštatovať, že Maďarsko nespochybňuje túto výhradu. Uvádza len, že sa pripravuje návrh zmluvy stanovenej v § 28 ods. 1 zákona o železniciach, ktorou sa príslušný minister zaviaže financovať výdavky vzniknuté pri prevádzkovaní železničnej infraštruktúry a ktorá má motivovať manažérov infraštruktúry znižovať prevádzkové náklady a prístupové poplatky.

96 Podľa ustálenej judikatúry sa však existencia nesplnenia povinnosti má hodnotiť vo vzťahu k situácii členského štátu ku dňu uplynutia lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku (pozri najmä rozsudky zo 16. decembra 2010, Komisia/Francúzsko, C-89/09, Zb. s. I-12941, bod 18, a zo 14. apríla 2011, Komisia/Luxembursko, C-390/10, bod 11).

97 V prejednávanej veci platí, že ku dňu uplynutia lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku návrh zmluvy určenej na vykonanie požiadaviek stanovených v článku 6 ods. 1 a 2 smernice 2001/14 nebol ešte prijatý.

98 Z toho vyplýva, že tretia výhrada Komisie uvedená na podporu jej žaloby je dôvodná.

*O štvrtej výhrade založenej na stanovení poplatkov na základe priamych nákladov*

Argumentácia účastníkov konania

99 Komisia tvrdí, že maďarská právna úprava nie je v súlade s článkom 7 ods. 3 smernice 2001/14, keďže v súčasnosti v rozpore s tým, čo vyžaduje toto ustanovenie, neobsahuje nijaké ustanovenie, ktoré by zaručovalo uplatňovanie zásady „priamych nákladov“.

100 Maďarská vláda vo svojom vyjadrení k žalobe tvrdí, že VPE vypracoval nariadenie č. 83/2007 (X.6) GKM-PM, ktoré určuje metódu stanovenia poplatkov účinnú od 12. decembra 2010 na päť rokov od účtovného roku 2010/2011. Podľa tejto metódy je stanovenie poplatkov založené na faktických údajoch o nákladoch a výkonoch za posledný účtovný rok manažérov infraštruktúry. Tento členský štát dodáva, že podľa § 55 ods. 8 zákona o železniciach bolo stanovené všeobecné zvýšenie pre základné služby, aby prístupové poplatky k infraštruktúre pokrývali oprávnené náklady uvedených manažérov. Zvýšenie týchto poplatkov kontroluje Národný úrad pre dopravu.

101 Komisia vo svojej replike uvádza, že dokument, ktorým sa schvaľuje metóda stanovenia poplatkov, jej ešte nebol zaslaný, a na základe vyjadrenia k žalobe tvrdí, že táto metóda podľa jej názoru nespĺňa požiadavky článku 7 smernice 2001/14.

102 Poľská republika poukazuje na to, že Komisia vo svojom odôvodnenom stanovisku uviedla, že priame náklady uvedené v článku 7 ods. 3 smernice 2001/14 by mali predstavovať 35 % celkových nákladov na údržbu infraštruktúry. Podľa uvedeného členského štátu toto tvrdenie nemá nijakú oporu v smernici 2001/14, keďže táto smernica nevymedzuje pojem náklady, ktoré sú priamo vynaložené na prevádzku vlaku, a členské štáty majú určitú slobodu pri stanovení poplatkov za prístup k infraštruktúre.

Posúdenie Súdnym dvorom

103 Svojou štvrtou výhradou Komisia v podstate vytýka, že v maďarskej právnej úprave sa neuplatnila zásada priamych nákladov, ako to vyžaduje článok 7 ods. 3 smernice 2001/14.

104 Podľa tohto ustanovenia bez toho, aby boli dotknuté odseky 4 alebo 5 uvedeného článku 7 alebo článok 8 smernice 2001/14, poplatky za minimálny prístupový balík a za traťový prístup k servisným zariadeniam sa rovnajú nákladom, ktoré sú priamo vynaložené na prevádzku vlaku.

105 V prejednávanej veci však platí, že ku dňu uplynutia lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku maďarská právna úprava neobsahovala nijakú metódu stanovenia poplatkov na základe priamych nákladov, keďže táto právna úprava nadobudla účinnosť 12. decembra 2010.

106 Z toho vyplýva, že štvrtá výhrada Komisie uvedená na podporu jej žaloby je dôvodná.

107 Zo všetkých vyššie uvedených úvah vyplýva, že Maďarsko si tým, že v stanovenej lehote neprijalo všetky zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s článkom 6 ods. 1 a 2, ako aj článkom 7 ods. 3 smernice 2001/14, nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z týchto ustanovení a že vo zvyšnej časti treba žalobu zamietnuť.

## O trovách

108 Na základe článku 138 ods. 3 rokovacieho poriadku každý z účastníkov konania znáša svoje vlastné trovy konania, ak účastníci konania nemali úspech aspoň v jednej časti predmetu konania alebo vo viacerých častiach predmetu konania. Keďže tak Komisia, ako aj Maďarsko nemali úspech v dvoch zo štyroch žalobných dôvodov, je opodstatnené rozhodnúť, že znášajú svoje vlastné trovy konania. V súlade s článkom 140 ods. 1 tohto rokovacieho poriadku, podľa ktorého členské štáty, ktoré požiadali o povolenie vstupu do tohto konania ako vedľajší účastníci konania znášajú svoje vlastné trovy konania, Česká republika a Poľská republika znášajú svoje vlastné trovy konania.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (prvá komora) rozhodol a vyhlásil:

1. **Maďarsko si tým, že v stanovenej lehote neprijalo všetky zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s článkom 6 ods. 1 a 2, ako aj článkom 7 ods. 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry, zmenenej a doplnenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007, nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z týchto ustanovení.**

2. **V zostávajúcej časti sa žaloba zamieta.**

3. **Európska komisia a Maďarsko znášajú svoje vlastné trovy konania.**

4. **Česká republika a Poľská republika znášajú svoje vlastné trovy konania.**

Podpisy