Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (първи състав)

28 февруари 2013 година*

„Неизпълнение на задължения от държава членка — Развитие на железниците в Общността — Разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура — Събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура — Директиви 91/440/ЕИО и 2001/14/ЕО — Непълно транспониране“

По дело C-473/10

с предмет иск за установяване на неизпълнение на задължения от държава членка на основание член 258 ДФЕС, предявен на 29 септември 2010 г.,

Европейска комисия, за която се явяват г-н H. Støvlbæk, г-н B. Simon и г-н A. Sipos, в качеството на представители, със съдебен адрес в Люксембург,

ищец,

срещу

Унгария, за която се явяват г-н M. Fehér, г-н G. Koós и г-жа K. Szíjjártó, в качеството на представители,

ответник,

подпомагана от:

Чешка република, за която се явяват г-н M. Smolek, г-н T. Müller и г-жа J. Očková, в качеството на представители,

Република Полша, за която се явяват г-н M. Szpunar, г-н B. Majczyna и г-жа M. Laszuk, в качеството на представители,

встъпили страни,

СЪДЪТ (първи състав),

състоящ се от: г-н A. Tizzano, председател на състав, г-н A. Borg Barthet (докладчик), г-н E. Levits, г-н J.-J. Kasel и г-жа M. Berger, съдии,

генерален адвокат: г-н N. Jääskinen,

секретар: г-жа C. Strömholm, администратор,

* Език на производството: унгарски.

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 23 май 2012 г.,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 6 септември 2012 г.,

постанови настоящото

Решение

1 С исковата си молба Европейската комисия иска от Съда да постанови, че като не е приела всички законови, подзаконови и административни мерки, необходими, за да се съобрази с:

— член 6, параграф 3 и приложение II от Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 година относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 237, стр. 25; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 86), изменена с Директива 2006/103/ЕО на Съвета от 20 ноември 2006 г.(ОВ L 363, стр. 344; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 57, стр. 305, наричана по-нататък „Директива 91/440“), и

— член 4, параграф 2, член 14, параграф 2, член 6, параграфи 1 и 2, член 7, параграф 3, член 8, параграф 1 и член 11 от Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура (ОВ L 75, стр. 29; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 66), изменена с Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. (ОВ L 315, стр. 44, наричана по-нататък „Директива 2001/14“),

Унгария не е изпълнила задълженията си по тези разпоредби.

Правна уредба

Право на Съюза

2 Член 6, параграф 3 от Директива 91/440 предвижда:

„Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че [съществените] функции[…], определящи справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктурата, изброени в приложение II, се възлагат на органи и[ли] фирми, които самите не предоставят никакви железопътни транспортни услуги. Постигането на тази цел следва да е видно, независимо от организационните структури.

Държавите членки могат обаче да възложат на железопътни предприятия или на който и да е друг орган събирането на таксите и отговорностите за управление на железопътната инфраструктура, като например инвестиции, поддържане и финансиране“.

3 Списъкът на съществените функции, посочени в член 6, параграф 3, е включен в приложение II към Директива 91/440 и има следното съдържание:

— „подготовка и взимане на решения във връзка с лицензиране на железопътни предприятия, включващо предоставяне на индивидуални лицензии,

— взимане на решения във връзка с [раз]пределяне на маршрут[и], включващо както определянето, така и оценка на наличността и определяне на индивидуални влакови маршрути,

— взимане на решения във връзка с таксуване на инфраструктурата,

— мониторинг на спазването на задълженията за публични услуги, изисквани при предоставянето на определени услуги“.

4 Съображения 11, 15 и 20 от Директива 2001/14 гласят:

„(11) Схемите за таксуване и за разпределяне на капацитет следва да позволят равен и недискриминационен достъп за всички предприятия и да се стремят да задоволят, доколкото е възможно, нуждите на всички потребители и видове превози по един справедлив и недискриминационен начин.

[…]

(15) Желателно е железопътните предприятия и управителят на инфраструктура да разполагат със стимули за минимизиране на прекъсванията и за подобряване работата на мрежата.

[…]

(20) Желателно е да се предостави известна степен на гъвкавост на управителите на инфраструктура с оглед постигане по-ефективно използване на инфраструктурната мрежа“.

5 Член 4, параграфи 1 и 2 от Директива 2001/14 предвижда:

„1. Държавите членки установяват рамка на таксите, като при това се съобразяват с независимостта на у[п]равлението, посочена в член 4 от Директива 91/440/ЕИО.

Спазвайки споменатото условие за независимост на управлението, държавите членки установяват специфични правила за таксуване или делегират такива пълномощия на управителя на инфраструктурата. Определянето на таксата за използване на инфраструктурата и събирането на тази такса се извършва от управителя на инфраструктурата.

2. В случаите, когато управителят на инфраструктурата не е независим от железопътни предприятия по отношение на юридическата си форма, организация или функции за вземане на решения, функциите, описани в тази глава, с изключение на тези по събирането на такси, се изпълняват от таксуващ орган, който по отношение на юридическата си форма, организация и вземане на решения е независим от което и да било железопътно предприятие“.

6 Съгласно член 6, параграф 1, първа алинея и параграф 2 от тази директива:

„1. Държавите членки определят условия, включително авансови плащания, където е необходимо, с цел осигуряване при нормални условия на работа и през един разумен период от време [на баланс между приходите и разходите] на управителя на инфраструктурата, като приходите от таксите за инфраструктурата, печалбата от други търговски дейности и държавното финансиране от една страна, покриват разходите по инфраструктурата от друга.

[…]

2. Съобразявайки се с безопасността и поддържането и подобряването на качеството на инфраструктурното обслужване, на управителите на инфраструктурата следва да се осигурят стимули за намаляване на разходите за предоставяне на инфраструктура, както и на равнището на таксите за достъп“.

7 Член 7, параграф 3 от същата директива предвижда:

„Без да се засягат разпоредбите на параграфи 4 или 5 или на член 8, таксите за минималния пакет достъп и релсов достъп до обслужващите съоръжения се определят от размера на разходите, произтекли директно вследствие на извършването на [железопътната] услуга“.

8 Член 8, параграф 1 от Директива 2001/14 има следното съдържание:

„С оглед постигане на пълно възстановяване на [извърш]ените от управителя на инфраструктурата разходи, държавата членка може, доколкото пазарът е в състояние да го понесе, да начисли надбавки на базата на ефективни, прозрачни и недискриминационни принципи, като при това гарантира оптимална конкурентоспособност по-специално на международните железопътни товарни превози. Схемата за таксуване отчита увеличенията на производителността, постигнати от железопътните предприятия.

Размерът на таксите обаче не следва да изключва използването на инфраструктурата от пазарни сегменти, които могат да покриват поне разходите, настъпили директно вследствие извършване на железопътната услуга плюс определен процент печалба, който пазарът може да понесе“.

9 Съгласно член 14, параграф 2 от въпросната директива:

„В случаите, когато по отношение на юридическата си форма, организация или функции за вземане на решения, управителят на инфраструктурата не е независим от което и да е железопътно предприятие, функциите, предвидени в параграф 1 и описани в тази глава, се изпълняват от разпределящ орган, който по отношение на юридическата си форма, организация или вземането на решения е независим от което и да е железопътно предприятие“.

Унгарското право

10 През 2004 г. Закон XCV от 1993 г. относно железниците въвежда орган, който е независим от железопътните предприятия, а именно Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet Kft. (наричан по-нататък „VPE“).

11 Съгласно член 62 от Закон CLXXXIII от 2005 г. за железопътния транспорт (2005 évi CLXXXIII törveny a vasúti közlekedésről, Magyar Közlöny 2005/172, наричан по-нататък „Законът за железопътния транспорт“) функциите по разпределяне на влаковите маршрути и по установяване на таксите се изпълняват от VPE.

12 Член 28, параграф 1 от Закона за железопътния транспорт гласи следното:

„От името на държавата — след съгласуване с министъра, отговарящ за бюджета — въз основа на договор министърът се задължава да финансира разходите, които са признати за обосновани и са направени във връзка с управлението на мрежата от железопътното предприятие, натоварено с управлението на националната железопътна мрежа и нейните съоръжения, както и на регионалните железопътни линии и техните съоръжения, които не са обхванати нито от таксата за достъп до мрежата, нито от другите дейности на това предприятие. Условията на

договора трябва да са формулирани така, че да насърчават управителя на мрежата да намалява разходите си за управление и таксите за достъп до мрежата без обаче да се засяга безопасността на транспорта или качеството на услугата“.

13 Член 31, параграф 2, буква b) от същия закон предвижда, че „в интерес на безопасността на железопътното движение […], до отминаване на опасността управителят на инфраструктурата има право да затвори заплашените от опасността железопътни линии или отсечки от железопътни линии, както и да отмени разпределените по засегнатите отсечки влакови маршрути, а ако затварянето засяга железопътен прелез — да информира администрацията, отговаряща за съответното шосе […]“.

14 Член 55, параграф 8 от цитирания закон предвижда:

„Ако по всяка вероятност таксите за достъп до мрежата няма да покрият всички обосновани разходи и разноски на управителя на общодостъпната инфраструктура, таксата за услугите, определени в член 54, параграфи 1 и 3—5, по принцип може да бъде увеличена, но не може да надхвърля необходимото за покриване на всички обосновани разходи и разноски, и това увеличение се съобразява с постигнатото от железопътните предприятия увеличение на производителността, с изискването за ефикасно ползване на инфраструктурата, с конкурентоспособността на международните железопътни превози, както и с принципа на прозрачност и равно третиране“.

15 Правилник № 83/2007 (X.6) GKM-PM се отнася до рамката на схемата за таксуване на достъпа до железопътната инфраструктура и основните правила при установяването на таксата за достъп до инфраструктурата (Magyar Közlöny 2007/134).

16 Член 23, параграф 1 от Правилник № 101/2007 (XX.22) GKM относно правилата за свободен достъп до железопътните инфраструктури (Magyar Közlöny 2007/181) гласи:

„Когато управител на инфраструктура отмени влаков маршрут на основание член 31, параграф 2, буква b) от [Закона за железопътния транспорт], по искане на заинтересованото лице органът, отговарящ за предоставянето на капацитет, предлага друг влаков маршрут, избран от наличния капацитет“.

17 VPE публикува ежегодно правилник за експлоатация на мрежата (Hálózati Üzletszabályzat). Точка 4.3, параграф 9 от Правилника за експлоатация на мрежата за 2009—2010 г. предвижда:

„[VPE] уведомява за решенията си за разпределяне на капацитет съответните получатели, управителите на инфраструктурата и управляващия железниците орган“.

18 В точка 4.8.1, озаглавена „Основни насоки за възстановяване на нормалното движение“, от същия правилник за експлоатация на мрежата се посочва:

„a) При неспазване на програмата и редовното разписание ръководният орган на управителя на инфраструктурата е длъжен да вземе необходимите мерки за преустановяване на смущенията и възстановяване на движението в съответствие с програмата и разписанието. […]

b) Получателите на достъп до мрежата трябва непрекъснато да разполагат с лице за контакт, оправомощено да взема решения, или със собствен ръководен орган, което или който ръководният орган на управителя на инфраструктурата уведомява при смущения или опасност и чиито нужди се вземат предвид при възстановяване на нормалните условия за експлоатация.

c) Непреодолима сила и други извънредни непредвидени обстоятелства:

— При смущения в железопътното движение поради технически повреди или произшествия управителят на инфраструктурата е длъжен да положи всички усилия за възстановяване на нормалните условия за експлоатация. С тази цел той трябва да изработи авариен план, посочващ органите, които трябва да бъдат уведомени при тежки произшествия или сериозни смущения в железопътното движение.

— По искане на управителя на мрежата търговското железопътно предприятие е длъжно срещу заплащане да предостави ресурсите, преценени като най-подходящи за бързото възстановяване на нормалните условия за експлоатация.

— В случай на опасност — поради която железопътната мрежа става внезапно неизползваема, и като уведоми за това заинтересованите лица — управителят на инфраструктурата може да отмени разпределените влакови маршрути за периода, необходим за възстановяване на нормалното положение. По искане на заинтересованото лице за този период [VPE] му предлага друг влаков маршрут, избран от наличния капацитет“.

Досъдебна процедура и производство пред Съда

19 С официално уведомително писмо от 26 януари 2008 г. Комисията иска от Унгария да представи становището си относно неспазването на нейните задължения по член 6, параграф 3 от Директива 91/440 и приложение II към нея, както и по член 4, параграф 2, член 14, параграф 2, член 3, член 6, параграфи 1 и 2—5, член 7, параграф 3, членове 8 и 11 и член 30, параграф 3 от Директива 2001/14.

20 С писмо от 22 август 2008 г. Унгария отговаря на официалното уведомително писмо. Отговорът е допълнен с други писма, по-специално с това от 10 юни 2009 г.

21 С писмо от 8 октомври 2009 г. Комисията изпраща на Унгария мотивирано становище, в което констатира, че същата не е изпълнила нито задълженията си по член 6, параграф 3 от Директива 91/440 и приложение II към нея, нито по член 4, параграф 2, член 14, параграф 2, член 6, параграфи 1 и 2, член 7, параграф 3, член 8, параграф 1 и член 11 от Директива 2001/14. Комисията приканва тази държава членка да вземе необходимите мерки, за да се съобрази с мотивираното становище в срок от два месеца, считано от получаването му.

22 С писмо от 16 декември 2009 г. Унгария отговаря на мотивираното становище и оспорва твърдяното от Комисията неизпълнение на задължения.

23 Тъй като не е удовлетворена от отговора на Унгария, Комисията решава да предяви настоящия иск, в подкрепа на който са изложени пет твърдения за нарушение.

24 С Определение на председателя на Съда от 15 февруари 2011 г. Чешката република, Република Латвия и Република Полша са допуснати да встъпят в подкрепа на исканията на Унгария. С Определение на председателя на Съда от 4 април 2011 г. Италианската република е допусната да встъпи в подкрепа на същите искания на основание член 93, параграф 7 от Процедурния правилник на Съда в приложимата му редакция към деня на посоченото определение. Италианската република и Република Латвия не са представили писмени становища, нито са участвали в устната фаза на производството.

25 С акт, подаден в секретариата на Съда на 6 юни 2012 г., Комисията съобщава, че оттегля петото твърдение от иска си, изведено от нарушение на член 11, параграф 1 от Директива 2001/14, относно въвеждането на система за подобряване на ефективността на железопътната мрежа.

По иска

По първото твърдение за нарушение, свързано с независимостта на дейността по разпределяне на влаковите маршрути

Доводи на страните

26 Комисията твърди, че съгласно член 6, параграф 3 от Директива 91/440 железопътно предприятие не може да взема решения относно разпределянето на влакови маршрути, тъй като разпределянето на влаковите маршрути е основна функция, целяща да се гарантира справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктурата, която е посочена в приложение II към същата директива и по отношение на която се прилага изискването за независимост. Ето защо разпределянето на капацитета на инфраструктурата трябвало да се предостави на независим разпределящ орган.

27 Управлението на движението обаче било част от разпределянето на влакови маршрути и в Унгария трябвало да се осигурява от VPE, който е независим от железопътните предприятия орган, а не от MÁV Zrt. (наричано по-нататък „MÁV“) и от GySEV Zrt. (наричано по-нататък „GySEV“), които са и железопътни предприятия, и управители на инфраструктурата.

28 От една страна, Комисията отбелязва, че управителят на движението трябва да бъде държан в течение за решенията за разпределяне на капацитет, за да може да осъществява това управление. Ако в Унгария в съответствие с Правилника за експлоатация на мрежата управителите на инфраструктурата MÁV и GySEV се уведомяват за всяко решение за предоставяне на капацитет, засягащо техните конкуренти, то те на практика се превръщали в участници в процеса на разпределяне на капацитет.

29 Комисията също така счита, че железопътното предприятие, което осъществява управлението на движението, извлича конкурентно предимство от това положение, тъй като, за да изпълни присъщите за такова управление задачи, това предприятие непременно трябва да има подробна информация за предлаганите от железопътните предприятия услуги, за обема на предоставяните услуги и за разписанията. Положение, при което чрез дейността по управление на движението железопътно предприятие, без значение какво е то, може да получава информация за ползването на инфраструктурата от страна на неговите конкуренти или при определени условия може да взема съответните решения относно разпределянето на влаковите маршрути или на капацитета на инфраструктурата, обаче противоречало на член 6, параграф 3 от Директива 91/440 и на член 14, параграф 2 от Директива 2001/14.

30 От друга страна, според Комисията управлението на движението налага, при смущения в предоставянето на услугата или при наличие на опасност, управителят на движението да взема необходимите мерки за възстановяване на нормалните условия за движение. В този случай въпросният управител нямал друг избор освен да се отклони от установеното преди това разписание, за да разпредели наново наличните влакови маршрути и капацитет на мрежата. В Унгария двамата управители на инфраструктурата трябвало да вземат мерките за отстраняване на смущението, като отчетат нуждите на железопътните предприятия.

31 Комисията не оспорва обстоятелството, че при нормални условия управителят на движението само изпълнява взетите от VPE решения, направлява движението на влаковите композиции в съответствие с разписанията и не оказва влияние върху решенията за разпределяне на капацитет или на влакови маршрути. От друга страна обаче, според Комисията обстоятелството, че на местно равнище този управител участва във възстановяването на движението при наличие на опасност или смущение, предполагало, че той взема решения, свързани с разпределянето на влакови маршрути, и в това отношение разполага с определена свобода на преценка. Освен това отмяната на влаков маршрут била намеса, която е основна функция, засягаща разпределянето на влаковите маршрути по смисъла на приложение II към Директива 91/440.

32 Що се отнася до връзката между управлението на движението и управлението на инфраструктурата, Комисията напомня, че изискването за независимост, което се прилага за разпределянето на влаковите маршрути, се прилага и когато това разпределяне се извършва в рамките на управлението на движението. Управлението на движението обхващало множество задачи, които явно нямат връзка с разпределянето на влакови маршрути, като например изграждането и поддръжката на пътища, както и други инвестиции, чието извършване можело да се поеме от железопътните предприятия.

33 Унгария твърди, че съгласно член 6, параграф 3 от Директива 91/440 за съществени функции се считат дейностите, които изрично са посочени в приложение II към нея. Втората алинея от същия параграф неизчерпателно определяла функциите, които — макар да е възможно да са дейности по смисъла на приложение II или да се свързват с последните — могат да се изпълняват и от железопътни предприятия.

34 Унгарската правна уредба не позволявала управителят на движението да преразпределя влаковите маршрути дори при наличие на опасност или смущение. В качеството си на независим орган единствено VPE можел да разпределя влаковите маршрути и капацитета на инфраструктурата.

35 Всъщност, от една страна, основната задача на управителя на движението била да изпълнява приеманите от VPE решения за разпределяне на капацитет и на влаковите маршрути. Управителят на движението нямал право да взема решения в тази област и не можел да контролира нито разпределените влакови маршрути, нито капацитета. В рамките на 24-часовото дежурство VPE бил в състояние да приема и разглежда заявленията за разпределяне на влакови маршрути по всяко време на деня.

36 От друга страна, при наличие на опасност или смущение в предоставянето на услугата управителят на движението също нямал правомощия за разпределяне на капацитета. В този случай, за да се възстанови нормалното движение, посоченият управител можел да се намеси незабавно и да вземе мерки, които възможно най-бързо да гарантират използването на максимален брой влакови маршрути и капацитет от тези, които VPE е разпределил. Ако обаче въпреки взетите мерки не е възможно да се възстанови извършването на услугата по определени влакови маршрути, управителят на инфраструктурата можел да отмени даден влаков маршрут. Унгария уточнява, че отмяната на влаковите маршрути била възможна само ако определена отсечка временно е станала неизползваема и ако така или иначе движението е невъзможно, тъй като е налице опасност. Следователно не ставало въпрос за вземане по собствена преценка на решение за забрана на използването на път, а за временно затваряне на железопътна отсечка от съображения за безопасност, като същевременно VPE трябвало да се опита да определи на засегнатото железопътно предприятие друг влаков маршрут.

37 Според въпросната държава членка, от една страна, възстановяването на нормалното движение на влаковете, включващо мерки от технически характер и такива, свързани с железопътната безопасност, и от друга страна, новото разпределяне на влаковите маршрути, което VPE трябва да извършва, са две различни дейности.

38 Ето защо според Унгария управителят на движението не оказва никакво влияние върху разпределянето на влаковите маршрути, тъй като то се извършва преди пускането за движение. Управителят на инфраструктурата бил длъжен да сключи съобразен с разпределения влаков маршрут договор с лицето, което се ползва от правото на достъп, и да осигури движението на неговия влак съгласно този влаков маршрут, като в противен случай за управителя на инфраструктурата било възможно да настъпят предвидените в договора правни последици. Следователно узнаването за решения за предоставяне на капацитет след приемането им не било равносилно на вземането на решения, свързани с разпределянето на влаковите маршрути, и също не давало възможност на управителя на инфраструктурата да извлече от това конкурентно предимство.

39 Посочената държава членка счита, че управлението на движението спада по-скоро към управлението на инфраструктурата, поради което разграничаването на тези две дейности било нереалистично и несъвместимо с доброто управление на движението. Освен това тясната връзка между управлението на движението и управлението на инфраструктурата била отбелязана в Директива 91/440, в чийто член 3, второ тире се посочва, че управлението на системите за контрол и безопасност на инфраструктурата може да бъде част от задачите на управителя на инфраструктурата.

40 Република Полша подкрепя довода на Унгария, че евентуалната намеса на управителя на движението при наличие на смущение на движението или опасност не налага извършването на каквото и да било ново разпределяне на влаковите маршрути. Това било ad hoc действие, за предприемането на което готовност имал само субектът, осигуряващ ежедневното управление на железопътния превоз.

41 Република Полша напомня също, че член 6, параграф 3 от Директива 91/440 изисква единствено да се постигне целта за справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктурата. Съображение 11 от Директива 2001/14 се позовавало на тази цел. Според въпросната държава членка обаче Комисията не е представила нито един фактически или правен довод, който да показва, че Унгария не е постигнала тази цел.

Съображения на Съда

42 С първото си твърдение за нарушение Комисията по същество възразява срещу това, че унгарското законодателство възлага управлението на движението на двете дружества, управители на инфраструктурата — MÁV и GySEV, които са и железопътни предприятия, а не на VPE, независим орган, при положение че според Комисията управлението на движението отчасти спада към дейността по разпределяне на влакови маршрути.

43 В това отношение Комисията и Унгария са на противоположно мнение по въпроса дали управлението на движението, по-специално в случай на смущение на движението и на опасност, предполага вземането на решения за разпределяне на влакови маршрути, и ако е така, дали следователно това управление трябва да се осъществява само от независим орган.

44 Следва да се напомни, че Директива 91/440 започва либерализирането на железопътния транспорт, като има за цел да осигури справедлив и недискриминационен достъп на железопътните предприятия до инфраструктурата. За да се гарантира този достъп, член 6, параграф 3, първа алинея от Директива 91/440 закрепва принципа на независимост на органа, на когото са възложени съществените функции, изброени в приложение II от нея.

45 Съгласно въпросното приложение II за съществени функции по смисъла на член 6, параграф 3 се считат подготовката и взимането на решения във връзка с лицензиране на железопътни предприятия; приемането на решения във връзка с разпределянето на маршрути, включващо както определянето, така и оценка на наличността и определянето на индивидуални влакови маршрути; взимането на решения във връзка с таксуване на инфраструктурата и мониторингът на спазването на задълженията за публични услуги, изисквани при предоставянето на определени услуги.

46 Налага се изводът, че макар приемането на решения във връзка с разпределянето на маршрути да е посочено в приложение II като съществена функция, която трябва да бъде възложена на независим орган, управлението на движението все пак изобщо не е споменато в това приложение. Ако законодателят на Съюза е имал намерение да го разглежда като съществена функция, той щеше изрично да посочи това, като включи въпросната функция в приложението.

47 Също така следва да се отбележи, че в съображение 11 от Директива 2001/14 е припомнена целта на всяко железопътно предприятие да бъдат гарантирани справедливи и недискриминационни условия за достъп. Съгласно това съображение схемите за таксуване и за разпределяне на капацитет следва да позволят равен и недискриминационен достъп за всички предприятия и да се стремят да задоволят, доколкото е възможно, нуждите на всички потребители и видове превози по един справедлив и недискриминационен начин.

48 Израз на преследването на тази цел е прогласеният в член 14, параграф 2 от Директива 2001/14 принцип на независимост на функцията за разпределяне на капацитет. Въпросната разпоредба предвижда, че ако управителят на инфраструктурата не е независим от железопътните предприятия, то функциите — предвидени в параграф 1 от същия член и описани в озаглавената „Разпределяне на капацитета на инфраструктурата“ глава III от тази директива — трябва да се изпълняват от разпределящ орган, който е независим от железопътните предприятия.

49 Сред задачите, които са описани в глава III и е необходимо да бъдат възложени на независим орган, по-специално трябва да се спомена осъществяването на процесите за разпределяне на капацитет, сътрудничеството за ефикасно разпределяне на инфраструктурен капацитет върху повече от една мрежа, съставянето на работно разписание, което се изготвя веднъж годишно, определянето ad hoc на индивидуални влакови маршрути и координирането на заявените влакови маршрути, за да се постигне възможно най-доброто съчетаване между тях. Следователно дейностите от административно естество, които по същество се отнасят до планирането, до съставянето на работно разписание и до определянето ad hoc на индивидуални влакови маршрути, се разглеждат като част от съществената функция за разпределяне на капацитет по смисъла на директиви 91/440 и 2001/14.

50 Член 2, буква л) от Директива 2001/14 определя „влаковия маршрут“ като необходимия инфраструктурен капацитет за придвижването на един влак между два пункта в определен период от време. Определянето на влаков маршрут на съответното железопътно предприятие с включването му в работното разписание или с решение ad hoc съгласно член 23 от директивата дава на това предприятие правото да ползва определен инфраструктурен капацитет. Изложеното тълкуване се потвърждава от член 13, параграф 2, първа алинея от същата директива, в който се говори за „правото на ползване на определен инфраструктурен капацитет под формата на влаков маршрут“.

51 Ето защо управлението на движението на пръв поглед не предполага да се взимат решения за разпределянето на влакови маршрути, доколкото по отношение на железопътното предприятие те се изразяват в предоставянето на правото на ползване на капацитета на железопътната инфраструктура с включването в работното разписание или с индивидуални решения ad hoc.

52 От друга страна, нужно е да се отбележи, че съгласно член 2, буква з) от Директива 2001/14 управлението на инфраструктурата може да включва и управлението на системи за контрол и безопасност на инфраструктурата.

53 Следва да се добави, че макар в директиви 91/440 и 2001/14 да липсва определение на понятието „управление на движението“, приложение II, точка 1 от последната директива дава насоки в това отношение. Всъщност цитираната норма изброява услугите от пакета за минимален достъп, на които железопътните предприятия имат право. В точка 1, буква г) сред тях по-конкретно фигурират управлението на движението на влаковете, включително сигнализация, регулиране, дисперчески контрол, както и предаване и осигуряване на информация относно движението на влаковете, а в точка 1, буква д) — предоставянето на всякаква друга информация, необходима за прилагането или извършването на услугата, за която е предоставен капацитетът.

54 Следователно управлението на движението включва дейности, които са част от управлението на инфраструктурата, и се изразява не в приемането на решения за разпределяне на влакови маршрути, а в привеждането в действие или в изпълнение на тези решения. Както генералният адвокат отбелязва в точка 59 от заключението си, управлението на движението е дейност, която цели да гарантира безопасното и ефективно упражняване на правата на ползване на капацитет на мрежата под формата на влакови маршрути.

55 От предходните съображения следва, че управлението на движението не е възможно да се разглежда като съществена функция, която трябва да бъде възложена на независим орган. От член 6, параграф 3, втора алинея от Директива 91/440 все пак личи, че отговорността за управлението на инфраструктурата, освен що се отнася до съществените функции, може да бъде възложена на железопътни предприятия. Ето защо управлението на движението може да бъде поверено на управител на инфраструктура, който е и железопътно предприятие, какъвто е случаят в Унгария.

56 Тази констатация няма как да бъде опровергана от довода на Комисията, че в случаите на смущение на движението или на опасност приемането на мерките, необходими за да се възстановят нормалните условия за движение, включително отмяната на влакови маршрути, е част от дейността по разпределяне на влакови маршрути.

57 Всъщност член 29 от Директива 2001/14 предвижда възможността да бъдат приети мерките, необходими както в случаи на смущение на движението, предизвикано от техническа повреда или произшествие, така и при извънредна ситуация или на крайна необходимост поради авария, която прави инфраструктурата временно неизползваема.

58 Следва да се отбележи, от една страна, че макар тази норма да се намира в глава III от Директива 2001/14, която се отнася до разпределянето на капацитет, тя не е фигурирала в първоначалното предложение за Директива на Комисията и е добавена с Обща позиция (ЕО) № 28/2000 на Съвета от 28 март 2000 г., приета от Съвета в съответствие с процедурата по член 251 от Договора за създаване на Европейската общност с оглед приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (ОВ C 178, стр. 28).

59 Налага се изводът, от друга страна, че цитираната норма визира особени мерки, които е необходимо да бъдат взети в случаите на смущение на движението на влаковете, за да се възстановят, по съображения за сигурност, нормалните условия за движение, за разлика от останалите норми от глава III, които се отнасят до съставянето на работното разписание и до определянето ad hoc на индивидуални влакови маршрути. Ето защо не е възможно да се счита, че приетите съгласно член 29 от Директива 2001/14 мерки имат пряка връзка със съществената функция за разпределяне на капацитет или на влакови маршрути по смисъла на член 14, параграф 2 от тази директива — функция, която следва да бъде възложена на независим разпределящ орган. Нещо повече, става въпрос за конкретни мерки, които трябва спешно да бъдат приети за справянето с особено положение, а и за да се гарантира, че ползващото се лице може действително да упражни правата на капацитет под формата на влакови маршрути, в съответствие с работното разписание.

60 Следователно приемането на такива мерки е част от управлението на движението и за него не се прилага изискването за независимост, така че подобна функция може да бъде възложена на управител на инфраструктура, който е и железопътно предприятие.

61 Този извод се потвърждава, от една страна, от текста на член 2, буква з) от Директива 2001/14, съгласно който на управителя на инфраструктура може да бъде възложено управлението на системи за контрол и безопасност на инфраструктурата. От друга страна, този извод е съобразен с целите на същата директива. От съображения 15 и 20 от нея всъщност следва, че управителят на инфраструктура трябва да има стимули да сведе до минимум прекъсванията и да подобрява работата на железопътната мрежа, както и че трябва да му бъде предоставена известна степен на гъвкавост, за да може инфраструктурната мрежа да бъде по-ефективно използвана.

62 В случая предоставянето в Унгария на права на определен капацитет под формата на влакови маршрути е съществена функция, предоставена само на VPE. Съгласно релевантното унгарско законодателство в случай на смущение на движението или на опасност управителите на инфраструктурата — MÁV и GySEV, приемат мерките, които са необходими, за да се гарантира възстановяването на нормалното положение, и също така по съображения за безопасност могат да отменят влакови маршрути. В този случай VPE следва наново да определи влаков маршрут.

63 При това положение няма как да се приеме, обратно на поддържаното от Комисията, че унгарското законодателство не отговаря на изискванията на член 6, параграф 3 от Директива 91/440 и на член 14, параграф 2 от Директива 2001/14, тъй като позволява на управителите на инфраструктура в случай на смущение на движението или на опасност да приемат мерките, необходими за възстановяване на нормалното движение.

64 Също така следва да се разгледа доводът на Комисията, че управителят на движението трябва да бъде държан в течение за решенията за разпределяне на капацитет, за да може да осъществява задълженията си за управление, така че доколкото MÁV и GySEV били уведомявани за всяко решение за предоставяне на капацитет, засягащо техните конкуренти, те на практика се превръщали в участници в процеса на разпределяне на капацитет.

65 Този довод не може да бъде приет, понеже от факта, че управителят на движението бива уведомяван за решенията за разпределяне на капацитет, не следва, че той влияе върху процеса на приемане на тези решения. Както бе установено в точка 54 от настоящото решение, управлението на движението се състои в привеждането в действие на приетите от независимия разпределящ орган решения за разпределяне на влакови маршрути, така че дейността по управление на движението задължително се осъществява след като въпросните решения са приети. В допълнение, съгласно релевантното унгарско законодателство управителят на инфраструктурата е длъжен да сключи съобразен с разпределения влаков маршрут договор с лицето, което се ползва от правото на достъп, и да осигури движението на неговия влак

съгласно този влаков маршрут, под страх от санкции. Следователно няма как да се счита, че MÁV и GySEV биха могли да влияят върху приемането на решенията за разпределяне на капацитет.

66 Аналогично, информацията за решенията за разпределяне на капацитет, свързани с конкурентите им, не може да предостави конкурентно предимство на MÁV и на GySEV, тъй като, от една страна, посочената информация се узнава, след като независимият орган, в настоящия случай VPE, е приел тези решения, и от друга, тя обикновено се включва в работните разписания, които поради естеството си са достъпни за третите лица. Също така трябва да се напомни, че член 6, параграф 3, втора алинея от Директива 91/440 дава възможност управлението на инфраструктурата да бъде възложено на железопътно предприятие, освен що се отнася до съществените функции. Следователно законодателят на Съюза несъмнено е признал, че когато железопътно предприятие поддържа мрежата, дори да не отговаря за управлението на движението, то трябва да има достъп до информацията за разпределянето на влаковите маршрути.

67 От всички изложени дотук съображения следва, че първото твърдение за нарушение, което Комисията е изложила в подкрепа на своя иск, не може да бъде прието.

По второто твърдение за нарушение, свързано с независимостта на дейността по таксуване

Доводи на страните

68 Комисията твърди, че съгласно член 6, параграф 3 от Директива 91/440 и член 4, параграф 2 от Директива 2001/14 железопътно предприятие не може да взема решения, свързани с определянето на таксите, тъй като това предприятие може да бъде оправомощено само да ги събира. Съгласно същите разпоредби установяването и определянето на таксите трябвало да се извършва от независим таксуващ орган.

69 Според Комисията унгарската правна уредба противоречи на тези две разпоредби, тъй като подробните фактури за дължимите за заплащане такси за ползването на инфраструктурата се изготвяли от управителите на инфраструктурата, а именно MÁV и GySEV, които освен това са и железопътни предприятия.

70 Комисията отбелязва, че изразът „определянето на таксата за използване на инфраструктурата“ в член 4, параграф 1, втора алинея от Директива 2001/14 трябва да се разбира, от една страна, като определяне на таксите по принцип, което означава в Правилника за експлоатация на мрежата да бъде включен размерът на таксата за километър за всяка отсечка, и от друга, като самото изчисляване на дължимите от различните ползватели суми въз основа на дължината на използваната отсечка. Съгласно член 4, параграф 2 от тази директива възможността управител на инфраструктурата, който не е независим, да бъде натоварен със събирането на таксите, трябвало да се тълкува ограничително, тъй като това било изключение от общото правило.

71 Комисията счита, че железопътно предприятие, което е натоварено с изготвянето на подробните фактури за таксите, се ползва от конкурентно предимство, тъй като в тези фактури непременно се посочвали именно използваните от конкурентните железопътни предприятия услуги, обемът на тези услуги и времето, когато се използват. Член 6, параграф 3 от Директива 91/440 обаче изрично закрепил принципа на справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктурата.

72 Унгария не е съгласна с твърдението, че управителите на инфраструктура, а именно MÁV и GySEV, вземат решения относно определянето на таксите, тъй като тези предприятия били натоварени само с фактурирането — дейност, която спада към събирането на таксите, а тя не

била съществена функция по смисъла на Директива 91/440, която трябва да се извършва от независим орган. Фактурирането било техническо средство, необходимо за събирането на тези такси.

73 Унгария провежда разграничение между образуването на таксите, действителното им определяне и тяхното събиране. Първото от тези понятия съответствало на установяването на различни правила за таксуване, което се извършва от съответната държава членка или от управителя на инфраструктурата. Действителното определяне на таксите се изразявало в приемането на различните индивидуални такси, които дадено железопътно предприятие трябва да заплати при конкретно положение в зависимост от услугите, които то е ползвало. Задачите, свързани с образуването и определянето на таксите, се изпълнявали от VPE в качеството му на признат от Комисията независим орган. Събирането им означавало конкретното действие по плащане, чрез което така определените такси се заплащат на управителя на инфраструктурата. Фактурирането било само техническият израз на размера на таксите, определен въз основа на изчисленията на VPE, и поради това не спадало нито към образуването, нито към конкретното определяне на таксите, а към тяхното събиране.

74 Посочената държава членка се съмнява, че достъпът до информация, получена чрез подробните фактури, би довел до нарушаване на конкуренцията, тъй като управителят на инфраструктурата не оказвал фактическо въздействие върху определянето на таксите за достъп до мрежата. Освен това същият непременно щял да узнае тази информация от други източници, като сключения с железопътното предприятие договор.

75 Република Полша твърди, подобно на Унгария, че фактурирането не се изразява нито в определяне на размера на таксите, нито в приемане на каквото и да било решение по въпросите, свързани с тяхното събиране, а е елемент от таксуването по смисъла на член 4, параграф 2 от Директива 2001/14. Всъщност таксуването било второстепенна дейност, която чрез математически операции цели да установи определен резултат, като използва предварително определен размер на таксата и зависи от разпределените преди таксуването влакови маршрути и това как те са били използвани.

Съображения на Съда

76 От член 6, параграф 3 от Директива 91/440 във връзка с приложение II от нея и член 4, параграф 2 от Директива 2001/14 следва, че определянето на таксите е съществена функция, която има за цел да гарантира справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктурата и която трябва да се изпълнява от таксуващ орган, който от правна страна и от гледна точка на организация и вземане на решения е независим от железопътните предприятия. По силата на същите разпоредби железопътно предприятие, което действа като управител на инфраструктура, може да бъде оправомощено само да събира таксите.

77 С настоящото твърдение за нарушение Комисията по същество възразява срещу това, че унгарското законодателство възлага фактурирането на таксите на MÁV и на GySEV — две железопътни предприятия, които са и управители на инфраструктура, при положение че фактурирането било част от дейността по определяне на таксите и че посочените предприятия извличали конкурентно предимство от това.

78 По отношение на въпроса дали фактурирането е част от дейността по определяне на таксите, следва да се напомни, че съгласно член 4, параграф 1 от Директива 2001/14 държавите членки трябва да установят рамка за таксуването и освен това могат да установят специфични правила за таксуване при спазване на независимостта на управление на управителя на инфраструктурата. Последният трябва да определи таксите и да поеме дейността по събирането им.

79 Както отбелязва генералният адвокат в точка 82 от заключението си, с използването на термина „определяне“ Директива 2001/14 предвижда, че управителят на инфраструктурата, който е независим от железопътните предприятия, има изключителна компетентност по отношение на схемата за таксуване. За да определя таксите този управител трябва да има известна свобода на действие, която му позволява да приема поне решения, които включват избор и преценка на факторите или параметрите, въз основа на които се извършва изчисляването.

80 Тази констатация се потвърждава от законодателния контекст, в който се вписва член 4, параграф 1 от цитираната директива.

81 Всъщност с член 30 от Директива 2001/14 се създава орган за контрол върху решенията, взети от управителя на инфраструктурата, по-специално относно схемата на таксуване и равнището или структурата на таксите за инфраструктура. Член 8, параграф 2 от Директивата предвижда, че управителят на инфраструктурата може да определя или да продължава да определя по-високи такси въз основа на дългосрочните разходи за някои специфични инвестиционни проекти. Член 9 от същата директива позволява на управителя на инфраструктурата да въведе схеми за отстъпки във връзка с начисляваните на операторите такси, за да се отчете действителната икономия на административни разходи или за да се насърчи използването на определени недостатъчно използвани линии.

82 Съгласно член 4, параграф 2 от Директива 2001/14 обаче, ако управителят на инфраструктурата не е независим от железопътните предприятия от правна страна, от гледна точка на организация или вземане на решения, той може да бъде натоварен само със събирането на таксите. Ето защо тази функция не се счита за съществена, за да се осигури справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктурата. Както подчертава Комисията, следователно като изключение от общото правило за независимост на управителя това понятие за събиране трябва да се тълкува стеснително.

83 Унгария провежда разграничение между, от една страна, образуването и определянето на таксите — задачи, които са поверени на VPE, и от друга, събирането на тези такси, което е възложено на управителите на инфраструктурата. Според тази държава членка фактурирането е само техническият израз на таксите, определени въз основа на изчисленията на VPE, и поради това е част от дейността по тяхното събиране.

84 Трябва да се отбележи, че Комисията не оспорва, че фактурирането има технически или механичен характер. Също така следва да се приеме за установено, че според Комисията определянето на таксите включва, наред с принципното установяване на таксите в Правилника за експлоатация на мрежата, и самото изчисляване на дължимите от различните ползватели суми въз основа на дължината на използваната отсечка.

85 От представените от Унгария становища е видно, че VPE установява общите правила за таксуване в Правилника за експлоатация на мрежата и определя дължимата от индивидуалните ползватели сума, като отчита дължината на отсечката, която те желаят да използват, нейните характеристики и предлаганите услуги при пускането за движение.

86 Доколкото в Унгария VPE извършва самото изчисляване на размера на таксите, първият довод на Комисията, изведен от това, че фактурирането е част от дейността по определяне на таксите, не може да бъде приет.

87 С втория си довод Комисията твърди, че фактурирането позволява на съответните железопътни предприятия, т.е. на MÁV и на GySEV, да получат конкурентно предимство от него, тъй като те имали достъп до информация за използваните от конкурентните железопътни предприятия услуги, за обема на тези услуги и времето, когато се използват.

88 Следва да се отбележи, че член 6, параграф 3 от Директива 91/440 и член 4, параграф 2 от Директива 2001/14 допускат възможността железопътно предприятие да събира такси. В тази връзка не е изключено такова железопътно предприятие да узнае обстоятелствата, довели до издаването на фактурите, сумите по които това предприятие събира. Както отбелязва генералният адвокат в точка 85 от заключението си, в това отношение няма решаваща разлика между фактурирането, което се извършва чрез механично прилагане на формула за изчисляване към данни, предоставени на субекта, който събира сумите по фактурите, и събирането на суми, които са посочени във фактури, изготвени от трето лице.

89 Ето защо вторият довод, изложен от Комисията в подкрепа на второто ѝ твърдение за нарушение, не може да бъде приет и следователно то трябва да бъде отхвърлено.

По третото твърдение за нарушение, изведено от финансовата стабилност на управителя на инфраструктурата и от мерките за стимулиране на намаляването на разходите и таксите

Доводи на страните

90 Комисията упреква Унгария, че в противоречие с изискването на член 6, параграф 1 от Директива 2001/14 не е определила условията, гарантиращи финансовата стабилност на управителите на инфраструктурата. Тя посочва, че съгласно член 28, параграф 1 от Закона за железопътния транспорт въз основа на договор компетентният министър се задължава да финансира разходите, които са признати за обосновани и са направени във връзка с управлението на мрежата от железопътното предприятие, натоварено с управлението на инфраструктурата. Такъв договор обаче все още не бил сключен.

91 Комисията твърди също, че в противоречие с изискванията на член 6, параграфи 2 и 3 от Директива 2001/14 унгарската правна уредба не съдържа мерки за стимулиране на намаляването на разходите и таксите. Комисията се позовава на цитирания член 28, параграф 1, който предвиждал, че посоченият в него договор трябва да насърчава управителите на инфраструктурата да намаляват разходите си за управление и таксите за достъп до мрежата.

92 В това отношение Унгария твърди, че в момента се подготвя проект за договор по смисъла на член 28, параграф 1 от Закона за железопътния транспорт.

93 В писмената си реплика Комисията посочва, че все още не е получила този проект за договор и поради това не може да прецени дали клаузите на въпросния проект са съобразени с Директива 2001/14.

Съображения на Съда

94 Като начало следва да се напомни, че съгласно член 6, параграф 1, първа алинея от Директива 2001/14 държавите членки трябва да определят условия с цел да се осигури, при нормални условия на работа и през един разумен период от време, баланс между приходите и разходите на управителя на инфраструктурата, като приходите от таксите, печалбата от други търговски дейности и държавното финансиране, от една страна, покриват разходите по инфраструктурата, от друга. Съгласно член 6, параграф 2 на управителите на инфраструктурата следва да се осигурят стимули за намаляване на разходите за предоставяне на инфраструктура, както и на равнището на таксите за достъп.

95 В тази насока е достатъчно да се констатира, че Унгария не оспорва това твърдение за нарушение. Всъщност тя твърди само, че посоченият в член 28, параграф 1 от Закона за железопътния транспорт проект за договор, с който компетентният министър се задължава да финансира разходите, направени във връзка с управлението на инфраструктурата, и който трябва да насърчава управителите на инфраструктурата да намаляват разходите си за управление и таксите за достъп, е в процес на изготвяне.

96 Според постоянната съдебна практика обаче наличието на неизпълнение на задължения от държава членка трябва да се преценява с оглед на положението на държавата членка към момента на изтичането на срока, даден в мотивираното становище (вж. по-конкретно Решение от 16 декември 2010 г. по дело Комисия/Франция, C-89/09, Сборник, стр. I-12941, точка 18 и Решение от 14 април 2011 г. по дело Комисия/Люксембург, C-390/10, точка 11).

97 В случая е безспорно, че проектът за договор, с който трябва да се изпълнят изискванията на член 6, параграфи 1 и 2 от Директива 2001/14, все още не е бил приет към момента на изтичане на срока, определен в мотивираното становище.

98 Следователно третото твърдение за нарушение, което Комисията е изложила в подкрепа на своя иск, е основателно.

По четвъртото твърдение за нарушение, изведено от установяването на таксите въз основа на преките разходи

Доводи на страните

99 Комисията твърди, че унгарската правна уредба не е съобразена с член 7, параграф 3 от Директива 2001/14, тъй като в противоречие с изискването на посочения член към момента не съдържа нито една разпоредба, гарантираща прилагането на т.нар. принцип на „преките разходи“.

100 В писмената си защита Унгария поддържа, че VPE е приел Правилник № 83/2007 (X.6) GKM-PM, който определя метода за установяване на таксите, влязъл в сила на 12 декември 2010 г. за срок от пет години, считано от финансовата 2010/2011 година. Съгласно този метод таксите се определяли въз основа на фактическите данни за разходите и резултатите на управителите на инфраструктурата за последната финансова година. Тази държава членка добавя, че съгласно член 55, параграф 8 от Закона за железопътния транспорт е предвидено принципно увеличение за базовите услуги, така че таксите за достъп до инфраструктурата да покрият обоснованите разходи на въпросните управители. Контролът върху увеличението на тези такси бил възложен на националния орган по транспорта.

101 В репликата си Комисията отбелязва, че документът, с който се одобрява методът за установяване на таксите, все още не ѝ е бил предоставен, и твърди, че след като се е запознала с писмената защита, не счита този метод за отговарящ на изискванията на член 7 от Директива 2001/14.

102 Република Полша посочва, че в мотивираното си становище Комисията отбелязала, че преките разходи по член 7, параграф 3 от Директива 2001/14 трябва да бъдат в размер на 35 % от общия разход за поддръжка на инфраструктурата. Според въпросната държава членка това твърдение не се основава на нито една разпоредба от Директива 2001/14, тъй като последната не дава определение на понятието за разход, произтекъл директно вследствие на извършването на железопътната услуга, и тъй като държавите членки имат известна свобода при установяването на таксите за достъп до инфраструктурата.

Съображения на Съда

103 С четвъртото си твърдение за нарушение Комисията по същество възразява срещу това, че унгарското законодателство не прилага принципа на преките разходи, както изисква член 7, параграф 3 от Директива 2001/14.

104 Всъщност съгласно цитираната разпоредба таксите за минималния пакет достъп и релсов достъп до обслужващите съоръжения се определят от размера на разходите, свързани пряко с извършването на железопътната услуга, без да се засягат разпоредбите на член 7, параграфи 4 или 5 или на член 8 от Директива 2001/14.

105 В настоящия случай е безспорно, че към момента на изтичане на срока, определен в мотивираното становище, а именно 8 декември 2009 г., унгарското законодателство не е предвиждало метод за изчисляване на таксите въз основа на преките разходи, тъй като същият влиза в сила на 12 декември 2010 г.

106 От това следва, че четвъртото твърдение за нарушение, което Комисията е изложила в подкрепа на своя иск, е основателно.

107 От всички изложени дотук съображения следва, от една страна, че като не е приела в определения срок всички законови, подзаконови и административни разпоредби, необходими, за да се съобрази с член 6, параграфи 1 и 2 и член 7, параграф 3 от Директива 2001/14, Унгария не е изпълнила задълженията си по тези разпоредби и от друга страна, че искът трябва да бъде отхвърлен в останалата му част.

По съдебните разноски

108 Съгласно член 138, параграф 3 от Процедурния правилник, ако всяка от страните е загубила по едно или няколко от предявените основания, всяка страна понася направените от нея съдебни разноски. Доколкото и Комисията, и Унгария са загубили съответно по две от четирите основания, те следва да понесат направените от тях съдебни разноски. В приложение на член 140, параграф 1 от същия правилник, съгласно който държавите членки, встъпили по делото, понасят направените от тях съдебни разноски, Чешката република и Република Полша следва да понесат направените от тях съдебни разноски.

По изложените съображения Съдът (първи състав) реши:

1) Като не е приела в определения срок всички законови, подзаконови и административни разпоредби, необходими, за да се съобрази с член 6, параграфи 1 и 2 и член 7, параграф 3 от Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура, изменена с Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г., Унгария не е изпълнила задълженията си по тези разпоредби.

2) Отхвърля иска в останалата му част.

3) Европейската комисия и Унгария понасят направените от тях съдебни разноски.

4) Чешката република и Република Полша понасят направените от тях съдебни разноски.

Подписи