



Служба „Преса и  
информация“

Съд на Европейския съюз  
**ПРЕССЪОБЩЕНИЕ № 169/12**  
Люксембург, 13 декември 2012 г.

Заклучение на генералния адвокат по дела C-512/10, C-545/10,  
C-625/10, C-627/10, C-412/11  
Комисия/Полша, Чешка република, Франция, Словения, Люксембург

## **Според генералния адвокат г-н Jääskinen пет държави членки не са изпълнили задълженията си, произтичащи от директивите за железопътния транспорт**

*Той предлага на Съда да постанови, че Полша, Чешката република, Франция, Словения и Люксембург са нарушили правото на Европейския съюз в тази област*

Вследствие на либерализирането на железопътния сектор в Европейския съюз държавите членки са длъжни да осигурят на предприятията от този сектор справедлив и недискриминационен достъп до железопътната мрежа. В този контекст упражняването на някои „съществени функции“ вече не може да се осигурява от традиционните железопътни предприятия в държавите членки, а трябва да се предостави на независими управители. Тези функции включват по-специално издаването на лицензи на железопътните предприятия, осигуряващи достъп на последните до железопътната мрежа, разпределянето на инфраструктурния капацитет и определянето на таксата, която трябва да се заплаща от транспортните предприятия за ползването на мрежата.

Настоящите дела са част от поредица искове за установяване на неизпълнение на задължения<sup>1</sup>, предявени от Комисията срещу няколко държави членки поради неспазването на задълженията им по директивите, които уреждат функционирането на железопътния сектор и чиято основна цел е осигуряването на справедлив и недискриминационен достъп на железопътните предприятия до железопътната мрежа<sup>2</sup>. Понастоящем Съдът трябва да разгледа исквете, предявени срещу Полша, Чешката република, Франция, Словения и Люксембург<sup>3</sup>.

### C-512/10 Комисия/Полша

Според Комисията Полша не е въвела система за стимулиране, която може да насърчи управителя да намалява разходите и таксите за ползване на инфраструктурата или размера на таксите за достъп. В това отношение генералният адвокат г-н Niilo Jääskinen счита, че предвиденият в полското право механизъм за стимулиране, — определящ причинно-следствената връзка между икономическите цели, които управителят на инфраструктурата трябва да постигне и приеманите от министъра на транспорта мерки, свързани с финансирането на разходите за подновяване и поддържане на железопътната инфраструктура, — не е уреден там.

<sup>1</sup> Това са делата [C-473/10](#) Комисия/Унгария, [C-483/10](#), Комисия/Испания; [C-512/10](#), Комисия/Полша; [C-528/10](#), Комисия/Гърция; [C-545/10](#), Комисия/Чешка република; [C-555/10](#), Комисия/Австрия; [C-556/10](#), Комисия/Германия; [C-557/10](#), Комисия/Португалия; [C-625/10](#), Комисия/Франция; [C-627/10](#), Комисия/Словения; [C-369/11](#), Комисия/Италия; и [C-412/11](#), Комисия/Люксембург.

<sup>2</sup> 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 2001/12, и Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година относно разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането 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 Директиви 2004/49/ЕО и 2007/58/ЕО.

<sup>3</sup> Заклученията по тези дела, свързани с Унгария, Испания, Австрия, Германия и Португалия, бяха представени на 6 септември 2012 г. (вж. ПС № [109/12](#)).

Правото на Съюза предвижда таксите, събирани за минималния пакет достъп и релсов достъп до обслужващите инфраструктури, се определят от размера на разходите, свързани пряко с извършването на железопътната услуга. Комисията твърди, че понятието за тези разходи препраща към това за „пределните разходи“. Според нея последното понятие съответства единствено на разходите, направени във връзка с реалното движение на влаковете, а не на фиксирани разходи, които освен разходите, свързани с експлоатацията на железопътната инфраструктура, включват и общите разходи по функционирането на инфраструктурата, които трябва да се направят, дори ако няма движение на влакове.

Според генералния адвокат при определянето на таксата, събирана за минималния пакет достъп и релсов достъп до инфраструктурите, съгласно полската правна уредба се вземат предвид разходи, които явно не могат да се считат за разходи, свързани пряко с извършването на железопътната услуга.

От друга страна обаче г-н Jääskinen счита, че искът на Комисията трябва да се отхвърли в частта относно твърденията за нарушения, изведени от липсата на независимост на управителя на инфраструктурата и твърдяната липса на подходящи мерки за своевременно осигуряване на финансовата стабилност на управителя на инфраструктурата.

### C-545/10 Комисия/Чешка република

Комисията твърди, че Чешката република е нарушила правото на Съюза, тъй като е определила максимален размер на таксите за ползване на железопътната инфраструктура. Генералният адвокат подчертава, че макар държавите членки да са оправомощени да определят нормативната рамка на таксуването, те все пак трябва да предоставят на управителя на инфраструктурата изпълнението на задачата по определяне на таксата, която трябва да се заплаща за ползването на железопътната мрежа. Ето защо генералният адвокат счита, че Чешката република не се е съобразила с Директива 2001/14.

По-нататък г-н Jääskinen предлага на Съда да уважи твърдението за нарушение на Комисията, изведено от липсата на мерки, насърчаващи управителите да намаляват разходите за предоставяне на инфраструктурата и размера на таксите за достъп. Той обаче предлага да се отхвърли твърдението за нарушение, изведено от обстоятелството, че таксите, събирани за минималния пакет достъп и релсов достъп до обслужващите инфраструктури, не се определят от размера на разходите, свързани пряко с извършването на железопътната услуга.

Генералният адвокат предлага на Съда да приеме, че Чешката република не е изпълнила задълженията си, тъй като не е въвела система за подобряване на ефективността, която може да стимулира железопътните предприятия и управителя на инфраструктурата да минимизират неизправностите и да подобрят ефективността на железопътната мрежа.

Комисията твърди, че съгласно чешкото право Министерството на транспорта е органът по обжалване на решенията на регулаторния орган, а именно Службата за железопътен транспорт. Според Комисията наличието на възможност за предварително обжалване по административен ред противоречи на Директива 2001/14, тъй като тя не допуска наличието на административен контрол върху решенията на регулаторния орган. В това отношение генералният адвокат подчертава, че в основата на посочената директива стои виждането, че взетото от регулаторния орган административно решение подлежи единствено на съдебен контрол, а не на предварителен административен контрол, въпреки че тази възможност не се изключвала изрично. Ето защо Република Чехия нарушила правото на Съюза, тъй като въвела административен контрол върху решенията на регулаторния орган, които могат да се обжалват пред Министерството на транспорта.

С-625/10 Комисия/Франция, С-627/10 Комисия/Словения  
и С-412/11 Комисия/Люксембург

Директива 91/440 предвижда, че образуване, което предоставя услуги за железопътен транспорт, не може да изпълнява съществени функции. Такива са по-специално функциите по предоставяне на влакови маршрути и разпределяне на капацитета на инфраструктурата. Комисията упреква Франция, Словения и Люксембург за това, че са нарушили изискването за независимост на образуване, което предоставя услуги за железопътен транспорт.

По отношение на Франция, според генералния адвокат обстоятелството, че определена служба на традиционния оператор Société nationale des chemins de fer français (SNCF), а именно Direction des Circulations Ferroviaires (DCF), действа от името на Réseau ferré de France (RFF), — която си запазва всички правомощия, свързани с приемането на плана за разписанията и предоставянето на индивидуалните влакови маршрути — не е достатъчно, за да бъде френската система законосъобразна. По този начин системата не отговаря на условието за независимост от правна страна. Освен това, що се отнася до Словения, генералният адвокат констатира, че обстоятелството, че Словенските железници действат от името съответно на Агенцията за железопътен транспорт, — която си запазва всички правомощия, свързани с приемането на плана за разписанията и предоставянето на индивидуалните влакови маршрути, — не е достатъчно, за да се осигури съвместимостта на тази система с изискванията на правото на Съюза. Що се отнася до иска срещу Люксембург, генералният адвокат посочва, че при смущения в движението установеното от Administration des Chemins de Fer (ACF) редовно разписание вече не може да се спазва, тъй като по отношение на посочените в разписанието часове вече е налице закъснение и е необходимо железопътното предприятие на Chemins de fer luxembourgeois (CFL) да извърши преразпределяне в разписанията за операторите, чакащи реда си.

По-нататък генералният адвокат анализира твърдението за нарушение на Комисията относно таксуването на достъпа до железопътната инфраструктура. В това отношение той отбелязва, че Франция и Словения не са въвели система за подобряване на ефективността на железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата, отговарящи на изискванията на Съюза. Освен това г-н Jääskinen счита, че Словения не е предвидила мерки, насърчаващи управителите на инфраструктурата да намаляват разходите за предоставяне на инфраструктурата и размера на таксите за достъп.

---

**ЗАБЕЛЕЖКА:** Заключение на генералния адвокат не обвързва Съда. Задачата на генералните адвокати е да предложат на Съда, при пълна независимост, правно разрешение на делото, което им е поверено. Съдиите от Съда пристъпват към разисквания по делото. Съдебното решение ще бъде постановено на по-късна дата.

**ЗАБЕЛЕЖКА:** Искът за установяване на неизпълнение на задължения, насочен срещу държава членка, която не е изпълнила задълженията си, произтичащи от правото на Съюза, може да бъде предявен от Комисията или от друга държава членка. Ако Съдът установи неизпълнението, съответната държава членка трябва да се съобрази с решението във възможно най-кратък срок. Когато Комисията прецени, че държавата членка не се е съобщила със съдебното решение, тя може да предяви нов иск, като поиска налагане на имуществени санкции. В случай обаче, че Комисията не е уведомена за мерките по транспониране на дадена директива, по нейно предложение от Съда могат да бъдат наложени санкции на етапа на първото съдебно решение.

---

*Неофициален документ, предназначен за медиите, който не обвързва Съда.*

*Пълният текст на заключенията ([C-512/10](#), [C-545/10](#), [C-625/10](#), [C-627/10](#) и [C-412/11](#)) е публикуван на уебсайта CURIA в деня на обявяването.*

*За допълнителна информация се свържете с Илияна Палюва ☎ (+352) 4303 3708*