



Служба „Преса и
информация“

Съд на Европейския съюз
ПРЕССЪОБЩЕНИЕ № 20/13
Люксембург, 28 февруари 2013 г.

Решения по дела C-473/10, C-483/10, C-555/10 и C-556/10
Комисия/Унгария, Испания, Австрия и Германия

Унгария и Испания не са изпълнили задълженията си, които произтичат от правото на Съюза в областта на железопътния транспорт

*За сметка на това австрийското и германското законодателство в тази област са
съобразени с правото на Съюза*

Поради 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. Във връзка с това считаните за съществени функции вече не могат да бъдат изпълнявани както до този момент от железопътните предприятия, а трябва да бъдат възложени на независими управители. Споменатите функции по същество включват издаването на лицензии на железопътните предприятия, които им дават достъп до железопътната мрежа, разпределянето на влакови маршрути и определянето на таксата, която транспортните предприятия трябва да платят за използването на мрежата.

Настоящите дела са образувани по искове¹, предявени от Комисията срещу няколко държави членки за установяването на неизпълнение на задълженията им по директивите, които уреждат дейността в железопътния сектор². В случая Съдът трябва да разгледа исквете, предявени срещу Унгария, Испания, Австрия и Германия.

C-473/10 Комисия/Унгария

Във връзка с разпределянето на влакови маршрути Комисията упреква Унгария, че е възложила управлението на движението не на независим орган, а на двете железопътни предприятия, които до този момент са отговаряли за това, а именно на MÁV и на GySEV.

В постановеното днес решение Съдът констатира, че съществената функция по разпределяне на влакови маршрути включва 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. За сметка на това 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 изпълнението на тези решения. Ето защо **управлението на движението не е възможно да се разглежда като съществена функция и следователно може да бъде възложено, както в Унгария, на железопътни предприятия**. Освен това, докато определянето на таксата, която транспортните предприятия трябва да платят за използването на мрежата, е съществена функция, то самото събиране на таксата и нейното

¹ Става въпрос за дела [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.

² 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 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 Директиви 2004/49/ЕО и 2007/58/ЕО.

фактуриране могат да бъдат възложени на операторите, които до момента са изпълнявали тази задача.

От друга страна Съдът отбелязва, че Унгария не е изпълнила задълженията си по Директива 2001/14, тъй като нито е определила условията, които гарантират финансовата стабилност на управителите на инфраструктурата, нито е приела мерки за стимулиране на намаляването на разходите и на таксите, свързани с експлоатацията и с използването на инфраструктурата. Съдът също така прави извод, че Унгария е нарушила цитираната директива, понеже не е гарантирала, че начисляваните от управителите на инфраструктурата такси се определят от размера на разходите, свързани пряко с извършването на железопътната услуга.

C-483/10 Комисия/Испания

По това дело Съдът най-напред напомня, че макар държавите членки да имат правомощието да определят нормативната рамка на таксуването, те все пак трябва да зачитат независимостта на управлението на управителя на инфраструктурата и да възложат на същия задачата да определя таксата, която трябва да бъде платена за използването на железопътната мрежа. В това отношение Съдът постановява, че като е запазила за държавата правото да определя тази такса, Испания не се е съобразила с Директива 2001/14.

По-нататък Съдът подчертава, че в рамките на схемата за таксуване държавите членки са длъжни да създадат схема за подобряване на ефективността, която да позволява да се сведат до минимум прекъсванията и да се подобри ефективността на железопътната мрежа. Въпреки че испанското законодателство предвижда възможността да се вземат предвид съображения, свързани с подобряването на ефективността на мрежата и нейното развитие, това не е достатъчно, за да се изпълни изискването действително да се създаде схема за подобряване на ефективността.

Съдът постановява също, че испанското законодателство — съгласно което в случаите, когато са налице няколко заявления за един и същ влаков маршрут или мрежата е претоварена, публичноправните органи могат да определят приоритети при разпределяне за различните видове услуги по всяка линия, като по-специално вземат предвид услугите за товарни превози — противоречи на Директива 2001/14. Всъщност тази директива изрично предвижда, че държавите членки трябва да създадат специфични правила за разпределяне на капацитета и че единствено управителят на инфраструктурата може в някои случаи да даде приоритет на определени услуги.

На последно място Съдът констатира, че като възприема критерия за действителното използване на мрежата като критерий за разпределяне на капацитета на инфраструктурата в случаите, когато са налице няколко заявления за един и същ влаков маршрут или мрежата е претоварена, испанското законодателство противоречи на Директива 2001/14, доколкото за отчитането на действителното използване на мрежата не е нужно да бъде сключено рамково споразумение. Всъщност съгласно Директива 2001/14 максималната продължителност на ползване на влаковите маршрути е периодът на едно работно разписание, освен ако управителят на инфраструктурата и железопътното предприятие не са сключили рамково споразумение, както е посочено в Директивата. Съдът постановява също, че такъв критерий за разпределяне е дискриминационен, доколкото води до това, че се запазват предимствата за обичайните ползватели и се възпрепятства достъпът на новите участници на пазара до най-привлекателните влакови маршрути.

C-555/10 Комисия/Австрия и C-556/10 Комисия/Германия

Съдът отхвърля изцяло исквете, предявени от Комисията срещу Австрия и срещу Германия.

Комисията твърди, че цитираните директиви допускат държавите членки да включат независимия управител в холдингово дружество, което притежава и железопътни предприятия, само ако са предвидени допълнителни мерки, за да се гарантира независимостта на управлението. Според Комисията обаче Австрия и Германия не са приели такива мерки, когато са включили своя управител на инфраструктурата — съответно ÖBB-Infrastruktur и Deutsche Bahn Netz — в холдингово дружество.

Съдът обаче отхвърля това твърдение за нарушение. Той напомня, че за да могат да поемат функциите по таксуване и по разпределяне ÖBB-Infrastruktur и Deutsche Bahn Netz трябва да са независими от съответното си холдингово дружество от правна страна и от гледна точка на организацията и вземането на решения. Прието е за установено, че тези две дружества имат отделна правосубектност, както и свои органи и ресурси, различни от тези на съответното си холдингово дружество. Освен това Съдът констатира, че посочените от Комисията допълнителни мерки не са споменати в цитираните директиви, поради което от държавите членки не може да се изисква да приемат такива мерки.

Съдът отхвърля и довода на Комисията, че Германия не изпълнила задълженията си относно таксуването и въвеждането на механизъм, с който да се намалят разходите, свързани с услугата по предоставяне на инфраструктура, и таксите за достъп.

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 съдебните решения ([C-473/10](#), [C-483/10](#), [C-555/10](#) и [C-556/10](#)) е публикуван на уебсайта CURIA в деня на обявяването.

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

Кадри от обявяването на решението са достъпни на „[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106