



Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA NĪLO JĒSKINENA [*NILLO JÄÄSKINEN*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2012. gada 13. decembrī¹

Lieta C-627/10

**Eiropas Komisija
pret**

Slovēnijas Republiku

Prasība sakarā ar valsts pienākumu neizpildi — Direktīva 91/440/EEK — Kopienas dzelzceļa attīstība — Direktīva 2001/14/EK — Dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšana — Direktīvas 91/440 6. panta 3. punkts un II pielikums — Direktīvas 2001/14 14. panta 2. punkts — Infrastruktūras pārvaldītājs — Infrastruktūras pārvaldītāja, kas pats ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, dalība kustības grafiku sagatavošanā — Satiksmes pārvaldība — Direktīvas 2001/14 6. panta 2.–5. punkts — Tādu pasākumu neveikšana, kuru mērķis ir mudināt infrastruktūras pārvaldītāju samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un piekļuves maksas apmēru — Direktīvas 2001/14 7. panta 3. punkts un 8. panta 1. punkts — Tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus — Maksa par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkalpes iekārtām — Citu satiksmes sistēmu maksu ņemšana vērā — Direktīvas 2001/14 11. pants — Darbības uzlabošanas sistēmas, kuras mērķis ir mudināt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus un infrastruktūras pārvaldītāju samazināt trūkumus un uzlabot infrastruktūras darbību, neesamība

I – Ievads

1. Ar šo prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi Eiropas Komisija lūdz Tiesu atzīt, ka Slovēnijas Republika nav izpildījusi pienākumus, kas ir paredzēti Direktīvas 91/440/EEK², kas grozīta ar Direktīvu 2001/12/EK³ (turpmāk tekstā – “Direktīva 91/440”), 6. panta 3. punktā un II pielikumā, Direktīvas 2001/14/EK⁴ 14. panta 2. punktā, kā arī tās pašas direktīvas⁵ 6. panta 2.–5. punktā, 7. panta 3. punktā un 11. pantā. Slovēnijas Republika lūdz Komisijas prasību noraidīt.

1 — Oriģinālvaloda – franču.

2 — Padomes 1991. gada 29. jūlija direktīva par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 237, 25. lpp.).

3 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra direktīva (OV L 75, 1. lpp.).

4 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra direktīva par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju (OV L 75, 29. lpp.).

5 — Ar dokumentu, kas Tiesas kancelejā iesniegts 2012. gada 1. februārī, Komisija dara Tiesai zināmu, ka tā atsakās no iebilduma, kas attiecas uz Direktīvas 2001/14 30. panta 1. punkta neieviešanu.

2. Šī lieta ietilpst virknē prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi⁶, kuras Komisija cēla 2010. un 2011. gadā saistībā ar to, kā dalībvalstis piemēro Direktīvu 91/440 un Direktīvu 2001/14, kuru galvenais mērķis ir nodrošināt taisnīgu un nediskriminējošu infrastruktūras, proti, dzelzceļu tīkla, pieejamību dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Šīs prasības ir bezprecedenta, jo dod Tiesai pirmo iespēju lemt par dzelzceļa liberalizāciju Eiropas Savienībā un interpretēt tā saucamo “pirmo dzelzceļa tiesību aktu paketi”.

3. 2012. gada 6. septembrī es jau sniedzu secinājumus lietā, kurā tika taisīts iepriekš minētais spriedums Komisija/Portugāle, kā arī iepriekš minētajā lietā Komisija/Ungārija; lietā Komisija/Spānija, lietā Komisija/Austrija un lietā Komisija/Vācija. Papildus šiem secinājumiem šodien es sniegšu savus secinājumus iepriekš minētajā lietā Komisija/Polija, lietā Komisija/Čehijas Republika, lietā Komisija/Francija un lietā Komisija/Luksemburga. Tiktāl, ciktāl šī lieta ir saistīta ar iebildumiem, kas ir analogi tiem, kurus es jau analizēju iepriekš minētajos secinājumos, es tikai atsaukšos uz attiecīgajiem to punktiem, pilnībā neatkārtojot tajos pausto argumentāciju.

II – Atbilstošās tiesību normas

A – Savienības tiesības

1) Direktīva 91/440

4. Saskaņā ar Direktīvas 91/440 6. panta 3. punktu:

“Dalībvalstis veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to, ka II pielikumā iekļautās funkcijas, kuras nosaka taisnīgu un nediskriminējošu piekļūšanu infrastruktūrai, uztic iestādēm vai sabiedrībām, kas pašas nesniedz nekādus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus. Neatkarīgi no organizatoriskajām struktūrām jāpierāda, ka šis mērķis ir sasniegts.

Dalībvalstis tomēr var uzdot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai jebkurai citai iestādei iekasēt maksājumus un uzņemties atbildību par dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu, piemēram, investīcijām, uzturēšanu un finansēšanu.”

5. Direktīvas 91/440 II pielikumā ir uzskaitītas “būtiskās funkcijas, kas minētas tās 6. panta 3. punktā”:

“[..]

— to lēmumu pieņemšana, kas attiecas uz sliežu ceļu piešķirumu, ieskaitot pieejamības definīciju un vērtējumu, kā arī atsevišķu sliežu ceļu piešķirumu,

— to lēmumu pieņemšana, kas attiecas uz infrastruktūras maksām,

[..].”

⁶ — Ir runa par 2012. gada 25. oktobra spriedumu lietā C-557/10 Komisija/Portugāle un 2012. gada 8. novembra spriedumu lietā C-528/10 Komisija/Grieķija, kā arī lietām C-473/10 Komisija/Ungārija; C-483/10 Komisija/Spānija; C-512/10 Komisija/Polija; C-545/10 Komisija/Čehijas Republika; C-555/10 Komisija/Austrija; C-556/10 Komisija/Vācija; C-625/10 Komisija/Francija; C-369/11 Komisija/Itālija un C-412/11 Komisija/Luksemburga, kas tiek izskatītas Tiesā.

2) Direktīva 2001/14

6. Direktīvas 2001/14 6. panta 2.–5. punktā ir noteikts:

“2. Infrastruktūras pārvaldītājus, pienācīgi ievērojot drošību un vajadzību uzturēt un uzlabot infrastruktūras pakalpojumu kvalitāti, stimulē samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un piekļuves maksas lielumu.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka 2. punkta nosacījumu īsteno vai nu ar tādām līgumsaistībām starp kompetento iestādi un infrastruktūras pārvaldītāju, kas aptver vismaz trīs gadu ilgu laikposmu un paredz valsts finansējumu, vai ar attiecīgu reglamentējošu pasākumu ieviešanu, kas paredz arī atbilstīgās pilnvaras.

4. Līgumsaistību gadījumā par līguma noteikumiem un infrastruktūras pārvaldītāja finansēšanai veicamo maksājumu struktūru vienojas iepriekš, aptverot visu līguma darbības laiku.

5. Izstrādā izmaksu sadalījuma noteikšanas metodi. Dalībvalstis var prasīt tās iepriekšēju apstiprināšanu. Šī metode laiku pa laikam būtu jāaktualizē, lai tā atbilstu vislabākajai starptautiskajai praksei.”

7. Saskaņā ar minētās direktīvas 7. panta 3. punktu:

“Neierobežojot 4. vai 5. punktu, vai 8. pantu, maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkopes iekārtām nosaka tādu, kādas ir tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus.”

8. Direktīvas 2001/14 8. panta 1. punktā ir noteikts:

“Lai pilnībā segtu infrastruktūras pārvaldītājam radušās izmaksas, ja tirgus situācija to pieļauj, dalībvalsts var piedzīt uzcenojumus, pamatojoties uz efektīviem, caurskatāmiem un nediskriminējošiem principiem, vienlaikus garantējot optimālu konkurētspēju, jo īpaši dzelzceļa kravu starptautisko pārvadājumu jomā. Maksas iekasēšanas sistēmā ievēro dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sasniegto produktivitātes pieaugumu.

Maksas līmenis tomēr nedrīkst liegt lietot infrastruktūru tādām tirgus daļām, kas spēj segt vismaz tās izmaksas, kas tieši radušās dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas dēļ, kā arī peļņas normu, ko pieļauj tirgus situācija.”

9. Saskaņā ar minētās direktīvas 11. panta 1. punktu:

“Ar infrastruktūras maksāšanas shēmām, izmantojot darbības uzlabošanas shēmu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus un infrastruktūras pārvaldītāju mudina līdz minimumam samazināt traucējumus un veikt uzlabojumus dzelzceļu tīkla darbībā. Tas var ietvert sankcijas par rīcību, kas traucē tīkla darbībai, kompensācijas uzņēmumiem, kas cieš no traucējumiem, un prēmijas, ar kurām atalgo darbību, kas ir labāka par plānoto.”

10. Direktīvas 2001/14 14. panta 2. punktā ir paredzēts:

“Ja infrastruktūras pārvaldītājs savas juridiskās formas, uzbūves vai lēmumu pieņemšanas funkciju dēļ ir atkarīgs no kāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, tad 1. punktā minētās un šajā nodaļā aprakstītās funkcijas veic par jaudas iedalīšanu atbildīga iestāde, kas savā juridiskajā formā, uzbūvē un lēmumu pieņemšanā nav atkarīga ne no viena dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma.”

B – Slovēnijas tiesiskais regulējums

1) Likums par dzelzceļa transportu

11. Likuma par dzelzceļa transportu (*Zakon o železniškem prometu*)⁷ 21. pantā ir noteikts:

“1. Lai veiktu šajā pantā paredzētās funkcijas, valdība izveido publisku dzelzceļa transporta aģentūru [turpmāk tekstā – “dzelzceļa transporta aģentūra” vai “aģentūra”].

[..]

3. Aģentūra savas funkcijas veic tādā veidā, lai garantētu nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, ieskaitot:

— sliežu ceļu piešķirumu;

[..]

— tīkla kustības grafika pieņemšanu.”

12. Saskaņā ar minētā likuma 11. pantu:

“1. Publiskās dzelzceļa infrastruktūras uzturēšana un dzelzceļa transporta pārvaldība šajā infrastruktūrā ir publiskā pakalpojuma pienākumi.

2. Pārvaldītājs iepriekšējā punktā minētos publiskā pakalpojuma pienākumus pilda saskaņā ar publiskā pakalpojuma līgumu.

[..]

4. Dzelzceļa transporta regulēšanu publiskās dzelzceļa infrastruktūras ietvaros galvenokārt veido:

— vilcienu kustības pārvaldība;

— kustības grafika sagatavošana un piemērošana;

[..].”

2) Dekrēts par sliežu ceļu piešķirumu un publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksu

13. Saskaņā ar 2008. gada 18. aprīļa Dekrēta par sliežu ceļu piešķiršanu un publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksu (*Uredba o dodeljevanju vlakovnih poti in uporabnini na javni železniški infrastrukturi*)⁸ 9. pantu:

“1. Aģentūra, pārvaldītājs un pretendents sliežu ceļu būvniecības un piešķiršanas procedūras ietvaros ievēro šādus termiņus un principus:

[..]

7 — *Uradni list RS* Nr. 44/2007, grozītais likums (*Uradni list RS* Nr. 58/2009, turpmāk tekstā – “Likums par dzelzceļa transportu”). Saistībā ar 2010. gadā izdarīto grozījumu, proti, pēc argumentētajā atzinumā noteiktā termiņa beigām, skat. šo secinājumu 9. zemsvītras piezīmi.

8 — *Uradni list RS* Nr. 38/08, turpmāk tekstā – “2008. gada 18. aprīļa dekrēts”.

- pārvaldītājs sagatavo jauna kustības grafika un jaunu vilcienu kustības grafiku projektu, vēlākais, piecus mēnešus pirms jaunā kustības grafika stāšanās spēkā un tos nosūta aģentūrai;
- sagatavojot minēto projektu, pārvaldītājs apspriežas ar ieinteresētajām personām un visiem tiem, kas vēlas izteikt komentārus par to, kā kustības grafiks varētu ietekmēt to spēju sniegt dzelzceļa pakalpojumus kustības grafika spēkā esamības laikposmā;
- aģentūra jaunā kustības grafika projektu nosūta pretendentiem, kas ir lūguši tiem piešķirt sliežu ceļu, un citām ieinteresētajām personām, kuras vēlas izteikt komentārus par to, kā kustības grafiks varētu ietekmēt to spēju sniegt dzelzceļa pakalpojumus kustības grafika spēkā esamības laikposmā, un tiem nosaka vismaz vienu mēnesi ilgu termiņu, kurā tai darīt zināmus savus iespējamus komentārus.”

14. Minētā dekrēta 20. panta 2. un 5. punktā ir noteikts:

“2. Pārvaldītāju, pienācīgi ievērojot drošību un vajadzību uzturēt un uzlabot infrastruktūras pakalpojumu kvalitāti, ar stimulējošiem pasākumiem mudina samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un piekļuves maksas apmēru. Šajā nolūkā starp aģentūru un pārvaldītāju noslēgtajā trīs gadu līgumā ir paredzēts, ka daļa no peļņas, kas gūta no citām pārvaldītāja komercdarbībām, iepriekšējā punkta nozīmē netiek ņemta vērā maksas aprēķinā, bet tiek atstāta pārvaldītājam kā stimulējošs pasākums.

[..]

5. Maksas aprēķināšanas metodē ir ņemti vērā arī visi dati, kas attiecas uz maksas iekasēšanas sistēmu, kā arī pietiekama 23. un 24. pantā paredzētā informācija par pakalpojumu cenām, ja tās ir piedāvājis tikai viens vienīgs pakalpojumu sniedzējs. Metodē ir ņemta vērā ne tikai informācija par spēkā esošo maksas iekasēšanas sistēmu, bet arī norādes par iespējamiem grozījumiem maksā nākamajiem trim gadiem. Tāpat arī tajā ir ņemti vērā pasākumi, kuru mērķis ir mudināt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus un pārvaldītāju līdz minimumam samazināt trūkumus un uzlabot infrastruktūras darbību.

Tas var ietvert sankcijas par rīcību, kas traucē tīkla darbībai, kompensācijas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas cieš no traucējumiem, un prēmijas, ar kurām atalgo darbību, kas ir labāka par plānoto.”

15. Tā paša dekrēta 21. pantā ir noteikts:

“1. Aģentūra ievēro likumā paredzētos kritērijus, lai noteiktu maksas apmēru.

2. Lai novērtētu iepriekšējā punktā paredzētos kritērijus, aģentūra ievēro konkrēta veida vilciena ekspluatācijas izmaksas, ko īpaši apstiprina ceļu uzturēšanas, ar vilcienu kustību saistīto infrastruktūru un dzelzceļa transporta pārvaldības izmaksas.

3. Aģentūra nodrošina, ka visi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas sniedz līdzvērtīga rakstura pakalpojumus līdzīgā tirgus daļā, maksā objektīvi līdzvērtīgas un nediskriminējošas maksas.”

III – Pirmstiesas procedūra un tiesvedība Tiesā

16. 2007. gada 10. maijā Komisijas dienesti nosūtīja Slovēnijas iestādēm anketu, lai pārbaudītu, vai Slovēnijas Republika ir transponējusi pirmās dzelzceļa tiesību aktu paketes direktīvas. Tā uz šo pieprasījumu atbildēja 2007. gada 11. jūlijā. Komisija ar 2007. gada 21. novembra vēstuli lūdza Slovēnijas Republiku sniegt papildu informāciju, ko tā sniedza 2008. gada 16. janvāra vēstulē.

17. 2008. gada 26. jūnijā Komisija nosūtīja Slovēnijas Republikai brīdinājuma vēstuli, norādot, ka, pamatojoties uz Komisijai sniegto informāciju, pirmā dzelzceļa tiesību aktu pakete nebija pienācīgi transponēta tās tiesību sistēmā saistībā ar infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju neatkarību, maksas iekasēšanu par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un dzelzceļa kontroles iestādi.
18. Slovēnijas Republika savu atbildi uz brīdinājuma vēstuli sniedza 2008. gada 22. augustā. Pēc tam tā 2009. gada 16. marta un 8. jūlija vēstulēs nosūtīja Komisijai papildu informāciju.
19. Uzskatot, ka Slovēnijas Republika nebija veikusi pasākumus, kas vajadzīgi, lai pienācīgi transponētu direktīvas, kuras attiecas uz pirmo dzelzceļa tiesību aktu paketi, Komisija šai dalībvalstij 2009. gada 9. oktobrī nosūtīja argumentētu atzinumu.
20. 2009. gada 8. decembra vēstulē Slovēnijas Republika norādīja, ka apzinās, ka ir izdarījusi pārkāpumus, kuros tā ir vainota argumentētajā atzinumā, un pauž savu vēlmi tos novērst. Savā 2010. gada 8. marta atbildē uz argumentēto atzinumu Slovēnijas Republika visos aspektos atkārtoti pauda apsvērumus, ko tā bija paudusi savā 2009. gada 8. decembra vēstulē.
21. 2010. gada 29. decembrī Komisija iesniedza šo prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi.
22. Ar Tiesas priekšsēdētāja 2011. gada 14. jūnija rīkojumu Čehijas Republikai un Spānijas Karalistei tika ļauts iestāties lietā Slovēnijas Republikas prasījumu atbalstam.
23. Komisija, Slovēnijas Republika, Čehijas Republika un Spānijas Karaliste bija pārstāvētas tiesas sēdē, kas notika 2012. gada 20. septembrī.

IV – Prasības sakarā ar valsts pienākumu neizpildi analīze

A – Par pirmo iebildumu, kas attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāja neatkarības neesamību būtisko funkciju veikšanā

1) Lietas dalībnieku argumenti

24. Komisija apgalvo, ka Slovēnijas Republika nav izpildījusi pienākumus, kas tai ir paredzēti Direktīvas 91/440 6. panta 3. punktā un II pielikumā, kā arī Direktīvas 2001/14 14. panta 2. punktā, ciktāl infrastruktūras pārvaldītājs, kas pats sniedz dzelzceļa transporta pakalpojumus, pirmkārt, piedalās kustības grafika sagatavošanā un, otrkārt, regulē vilcienu kustību un tādējādi piedalās ar sliežu ceļu piešķiršanu vai infrastruktūras jaudas iedalīšanu saistīto lēmumu pieņemšanas funkcijas izpildē.
25. Komisija šajā ziņā norāda, ka, lai gan Likuma par dzelzceļa transportu 21. pantā sliežu ceļu piešķiršanas uzdevumi ir uzticēti Dzelzceļa transporta aģentūrai, infrastruktūras pārvaldītājs, proti, Slovēnijas dzelzceļš, ir iesaistīts lēmumu pieņemšanā saistībā ar sliežu ceļu piešķiršanu vai ar infrastruktūras jaudas iedalīšanu saskaņā ar šī likuma 11. panta 4. punktu.
26. Komisija turklāt norāda, ka Slovēnijas dzelzceļš turpina piedalīties kustības grafika sagatavošanā, jo 2008. gada 18. aprīļa dekrēta 9. pantā ir paredzēts, ka infrastruktūras pārvaldītājs sagatavo jauna kustības grafika projektu un par to apspriežas ar ieinteresētajām personām pirms tā nosūtīšanas minētajai aģentūrai, kas jaunā kustības grafika projektu nosūta pretendentiem un pēc tam pieņem savu galīgo lēmumu par iedalīšanu.
27. Komisija turklāt norāda, ka infrastruktūras pārvaldītājam ir uzticēta arī vilcienu satiksmes regulēšana, ciktāl Likumā par dzelzceļa transportu 11. panta 4. punktā ir noteikts, ka vilcienu satiksmes pārvaldība ir dzelzceļa transporta pārvaldība publiskās dzelzceļu infrastruktūras ietvaros.

28. Slovēnijas Republika savukārt apgalvo, ka Komisijas apgalvojumi ir nepamatoti. Tā īpaši norāda, ka ar likuma, ar ko groza Likumu par dzelzceļa transportu (*Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu*)⁹ (turpmāk tekstā – “2010. gada 27. decembra likums”), 3. pantu infrastruktūras pārvaldītājam ir atņemta jebkāda kompetence tikla kustības grafiku sagatavošanai un ka šī kompetence pilnībā ir nodota Dzelzceļa transporta aģentūrai.

29. Slovēnijas Republika turklāt apgalvo, ka vilcienu satiksmes pārvaldība nav viena no Direktīvas 91/440 II pielikumā uzskaitītajām “būtiskajām funkcijām”. Dalībvalsts norāda, ka grafikus nosaka Dzelzceļa transporta aģentūra, jo infrastruktūras pārvaldītājam kā satiksmes pārvaldītājam ir piekļuve tikai faktiskai maršruta kontrolei, un šādā veidā tas iegūst tikai datus, ko var iegūt arī citi dzelzceļa uzņēmumi, iepazīstoties ar tikla satiksmes grafikiem.

2) Pirmā iebilduma pārbaude

30. Slovēnijas Republika apstrīd pirmā Komisijas iebilduma pirmo daļu, atsaucoties uz normatīvajiem aktiem, kas ir pieņemti pēc tam, kad bija beidzies argumentētajā atzinumā noteiktais termiņš, proti, 2010. gada 27. decembra likumu un Likumu par Slovēnijas dzelzceļa sabiedrību¹⁰. Attiecīgā dalībvalsts tiesas sēdē precizēja, ka, 2007. gadā grozot Likumu par dzelzceļa transportu, sliežu ceļu piešķiršanas funkcija jau bija nodota neatkarīgai aģentūrai, bet tikla satiksmes grafiku sagatavošanas funkcija attiecīgajai aģentūrai tika nodota, tikai pieņemot papildu dekrētu 2011. gadā.

31. Šajā ziņā pietiek atgādināt, ka Tiesa vairākkārt ir atzinusi, ka valsts pienākumu neizpildes esamība jāvērtē, ņemot vērā stāvokli, kāds attiecīgajā dalībvalstī bija brīdī, kad beidzās argumentētajā atzinumā paredzētais termiņš, un ka vēlāk veiktas izmaiņas Tiesa nevar ņemt vērā¹¹. Tādējādi tiesiskais regulējums, kas ir spēkā 2009. gada 9. oktobra argumentētajā atzinumā noteiktā divu mēnešu termiņa beigās, ir noteicošais, lai pārbaudītu pirmā iebilduma pirmo daļu.

32. Slovēnijā vēsturiskajam operatoram ir uzticēts neatkarīgas iestādes, kas veic būtiskas funkcijas, uzraudzībā īstenot jaudas iedalīšanu un individuālu sliežu ceļu piešķiršanu¹², Slovēnijas Republikai izstrādājot “jauna kustības grafika un jaunu vilcienu kustības grafiku projektu”¹³.

33. Saskaņā ar Direktīvas 91/440 6. panta 3. punktu tās II pielikumā uzskaitītās funkcijas “uztic iestādēm vai sabiedrībām, kas pašas nesniedz nekādus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus”. Šajā II pielikumā ir minēta “to lēmumu pieņemšana, kas attiecas uz sliežu ceļu piešķirumu, ieskaitot pieejamības definīciju un vērtējumu, kā arī atsevišķu sliežu ceļu piešķirumu”. Tādējādi no direktīvas teksta izriet, ka “pieejamības definīcija un vērtējums” ir daļa no uzdevumiem, kas ir jāveic iestādei, kurai ir uzdots veikt būtisko jaudas iedalīšanas un sliežu ceļu piešķiršanas funkciju.

34. Šī iemesla dēļ es domāju, ka neatkarīgam dzelzceļa uzņēmumu infrastruktūras pārvaldītājam vai pat iedalīšanas iestādei nav iespējams šādam uzņēmumam uzticēt visus sagatavošanas darbus pirms lēmuma pieņemšanas. Tādējādi ar to, ka Slovēnijas dzelzceļš rikoja Dzelzceļa transporta aģentūras vārdā, kas saglabā pilnīgu kompetenci, lai pieņemtu kustības grafiku plānu un piešķirtu individuālus sliežu ceļus, nepietiek, lai nodrošinātu šīs sistēmas atbilstību Savienības tiesību prasībām.

9 — Uradni list RS Nr.106/2010; skat. 7. zemsvītras piezīmi.

10 — Skat. 9. zemsvītras piezīmi.

11 — It īpaši skat. 2008. gada 19. jūnija spriedumu lietā C-319/06 Komisija/Luksemburga (Krājums I-4323. lpp., 72. punkts un tajā minētā judikatūra), 2010. gada 4. marta spriedumu lietā C-241/08 Komisija/Francija (Krājums, I-1697. lpp., 59. punkts un tajā minētā judikatūra), kā arī 2011. gada 3. marta spriedumu lietā C-50/09 Komisija/Irija (Krājums, I-873. lpp., 102. punkts).

12 — Līdzīgs gadījums ir aplūkots arī iepriekš minētajā lietā C-625/10 Komisija/Francija (skat. manu secinājumu 22.–47. punktu).

13 — 2008. gada 18. aprīļa dekrēta 9. pants.

35. Faktiski vēsturiskais operators, proti, Slovēnijas dzelzceļš, pārvalda dzelzceļa infrastruktūru. Protams, tika izveidota jauna iestāde, proti, Dzelzceļa transporta aģentūra, un tai tika uzdots iedalīt jaudu un individuāli piešķirt sliežu ceļus. Tomēr no 2008. gada 18. aprīļa dekrēta 9. panta izriet, ka infrastruktūras pārvaldītājs, citiem vārdiem sakot, Slovēnijas dzelzceļš, sagatavo jauna kustības grafika un jaunu vilcienu kustības grafiku projektu un to nodod minētajai aģentūrai. Sagatavojot minēto projektu, infrastruktūras pārvaldītājam ir jāapspriežas ar ieinteresētajām personām un visiem tiem, kas vēlas izteikt komentārus.

36. Man arī ir jāatgādina, ka saskaņā ar Direktīvas 2001/14 14. panta 2. punktu, ja infrastruktūras pārvaldītājs nav neatkarīgs no dzelzceļa pārvaldījuma uzturēšanas, kā tas ir Slovēnijas gadījumā, infrastruktūras jaudas iedalīšanas funkcija ir uzticēta iedalīšanas iestādei, kas juridiskā, organizatoriskā un lēmumu pieņemšanas ziņā ir neatkarīga no visiem transporta uzturēšanas. Šajā ziņā Komisija pamatoti konstatē, ka Slovēnijas dzelzceļš turpina piedalīties kustības grafika sagatavošanā un tādējādi sliežu ceļu piešķiršanas funkcijas veikšanā vai infrastruktūras jaudas iedalīšanā.

37. Manuprāt, iestādei, kam ir jāveic būtiskā jaudas iedalīšanas un sliežu ceļu piešķiršanas funkcija, ir jāvada viss iedalīšanas un piešķiršanas process. Tādējādi dalībvalsts pienākumu neizpilde ir pierādīta, jo infrastruktūras pārvaldītājs, kas ir dzelzceļa pārvaldījuma uzturētājs, ir iesaistīts būtiskas funkcijas veikšanā.

38. Pirmā Komisijas iebilduma otrā daļa attiecas uz to, ka Slovēnijā infrastruktūras pārvaldītājs, kas pats sniedz dzelzceļa pārvaldījuma pakalpojumus, nodrošina vilcienu satiksmes pārvaldību.

39. Vispirms man ir jānorāda, ka šī daļa būtībā ir identiska pirmajam iebildumam iepriekš minētajā lietā Komisija/Ungārija (skat. manu secinājumu 49.–70. punktu). Šī iemesla dēļ ir jāatsaucas uz juridisko argumentāciju, kas ir pausta minētajā lietā sniegtajos secinājumos. Slovēnijas tiesiskā regulējuma īstenošanā tomēr ir atšķirības salīdzinājumā ar situāciju Ungārijā. Līdz ar to, pārbaudot, vai iebildums ir pamatots, ir jāņem vērā īpašā situācija, kāda pastāv Slovēnijā.

40. Slovēnijas Republika apgalvo, ka vilcienu satiksmes pārvaldība nav viena no Direktīvas 91/440 II pielikumā uzskaitītajām “būtiskajām funkcijām”. Pie šāda paša secinājuma es nonācu arī savos secinājumos iepriekš minētajā lietā Komisija/Ungārija.

41. Man šķiet, ka tiesas sēdē Komisija pieļāva šo analīzi. Pēdējā minētā tomēr apgalvo, ka Slovēnijā sliežu ceļa piešķiršana notiek satiksmes pārvaldības ietvaros. Savā replikas rakstā Komisija ir atsaukusies uz Slovēnijas Republikas tikla programmu, lai pamatotu savu nostāju, ka satiksmes traucējumu gadījumā tikai pārvaldītājs var piešķirt vajadzīgo sliežu ceļu. Saskaņā ar minēto tikla programmu vajadzības gadījumā vai, ja infrastruktūras īslaicīgi nav lietojamas, pārvaldītājs uz laiku var atteikties piemērot piešķirtos sliežu ceļus tik ilgi, cik tas ir nepieciešams, lai atjaunotu sistēmas darbību. Turklāt ārkārtas apstākļos, kas rada atkāpi no piešķirtajiem sliežu ceļiem, pārvaldītājam ir tiesības, iepriekš apspriežoties ar pārvaldītāju, pielāgot sliežu ceļus tādā veidā, kas vislabāk nodrošina sākotnēji noteiktos savienojumus. Slovēnijas Republika šos apgalvojumus nav atspēkojusi.

42. Tomēr prasības pieteikumā Komisija apgalvoja, ka vilcienu satiksmes pārvaldība bija jāuztic iestādei, kas pati nav dzelzceļa pārvaldījuma pakalpojumu sniedzēja, nekādā veidā neatsaucoties uz sliežu ceļu atcelšanu vai atkārtotu piešķiršanu satiksmes kustības traucējumu gadījumā.

43. No tā es secinu, ka replikas rakstā Komisija ir paplašinājusi prasības pieteikuma priekšmetu vai vismaz ieviesusi jaunu norādītās pienākumu neizpildes pamatojuma elementu, ciktāl tā tajā ir minējusi satiksmes pārvaldību satiksmes kustības traucējumu gadījumā. Tiktāl, ciktāl Komisijas prasība ir pamatota ar šādu argumentāciju, tā ir jāatzīst par nepieņemamu. Savukārt prasības pieteikumā izklāstītais iebildums, kas attiecas uz satiksmes pārvaldības kārtību, pamatojums ir jāuzskata par nepamatotu to iemeslu dēļ, kas ir pausti manos secinājumos iepriekš minētajā lietā Komisija/Ungārija.

44. Tomēr, ja Tiesai par pieņemamiem būtu jāuzskata pamatojuma elementi, kas attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāja pilnvarām satiksmes kustības traucējumu gadījumā, es atgādinu, ka savos secinājumos iepriekš minētajā lietā Komisija/Ungārija es secināju, ka pārvaldītājam, kas nav neatkarīgs un kam ir uzdots veikt dzelzceļa satiksmes pārvaldību, varēja atzīt pilnvaras atcelt sliežu ceļus satiksmes kustības traucējumu gadījumā, bet to atkārtota piešķiršana bija jāuzskata par daļu no būtiskajām rezervētajām funkcijām, kuras var veikt tikai neatkarīgs pārvaldītājs vai par iedalīšanu atbildīgā iestāde.

45. Slovēnijā atšķirībā no Ungārijas pārvaldītājs, kas nav neatkarīgs, var izlemt pielāgot izslēgtos sliežu ceļus. Ja iebilduma otrā daļa būtu pieņemama, tā būtu jāuzskata par pamatotu, ciktāl tā attiecas uz pārvaldītājam, kas nav neatkarīgs, piešķirto iespēju lemt par sliežu ceļu atkārtotu piešķiršanu satiksmes kustības traucējumu gadījumā.

46. Šo iemeslu dēļ es iesaku, ka Komisijas pirmā iebilduma pirmā daļa ir jāatzīst par pamatotu, ciktāl tā attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāja, kas nav neatkarīgs, dalību sliežu ceļu piešķiršanā. Pirmā pamata otrā daļa ir jāatzīst par daļēji nepamatotu un daļēji nepieņemamu, ciktāl tā attiecas uz satiksmes pārvaldību, ko veic pārvaldītājs. Tomēr, ja šī pēdējā minētā daļa būtu jāuzskata par pieņemamu kopumā, tā būtu pamatota tiktāl, ciktāl tā attiecas uz pārvaldītājam, kas nav neatkarīgs, paredzēto iespēju lemt par atkārtotu sliežu ceļu piešķiršanu satiksmes kustības traucējumu gadījumā.

B – Par otro iebildumu, kas attiecas uz stimulu sistēmas neesamību

1) Lietas dalībnieku argumenti

47. Komisija apgalvo, ka, neparedzot mehānismu, kura mērķis ir mudināt infrastruktūras pārvaldītāju samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un piekļuves maksas apmēru, Slovēnijas Republika nav izpildījusi pienākumus, kas tai ir paredzēti saskaņā ar Direktīvas 2001/14 6. panta 2.–5. punktu.

48. Slovēnijas Republika norāda, ka 2010. gada 27. decembra likuma 10. pantā ir paredzēts, ka infrastruktūras pārvaldītājs ar stimulējošiem pasākumiem tiek mudināts samazināt infrastruktūras garantijas izmaksas, kā arī maksas apmēru.

2) Otrā iebilduma pārbaude

49. Vispirms man ir jākonstatē, ka iepriekš izklāstīto iemeslu dēļ Slovēnijas Republikas aizstāvība ir neefektīva, ciktāl tā ir pamatota ar grozījumiem tiesību aktos, kas tika veikti ar 2010. gada 27. decembra likumu. Iebilduma pamatotība ir jāpārbauda, pamatojoties uz 2008. gada 18. aprīļa dekrēta 20. panta 2. punkta noteikumiem.

50. Turklāt man ir jānorāda, ka Komisijas otrais iebildums, kas attiecas uz stimulējošu pasākumu neesamību, lai samazinātu infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un piekļuves maksas apmēru, būtībā ir identisks trešajam iebildumam iepriekš minētajā lietā Komisija/Polija (skat. manu secinājumu 74.–84. punktu), otrajam iebildumam iepriekš minētajā lietā Komisija/Čehijas Republika (skat. manu secinājumu 47.–55. punktu), trešajam iebildumam iepriekš minētajā lietā Komisija/Vācija (skat. manu secinājumu 93.–104. punktu), kā arī otrā iebilduma otrajai daļai iepriekš minētajā lietā C-625/10 Komisija/Francija (skat. manu secinājumu 63.–69. punktu).

51. Šī iemesla dēļ ir jāatsaucas uz juridisko argumentāciju, kas tika pausta minētajās lietās sniegtajos secinājumos. Slovēnijas tiesiskajam regulējumam un tā īstenošanai tomēr piemīt īpatnības salīdzinājumā ar situāciju, kāda pastāv minētajās dalībvalstīs. Līdz ar to, izskatot jautājumu, vai iebildums ir pamatots, ir jāņem vērā īpašā situācija, kāda pastāv Slovēnijā.

52. Komisija pamatoti ir norādījusi, ka 2008. gada 18. aprīļa dekrēta 20. panta 2. punktā tikai ir pārņemts Direktīvas 2001/14 6. panta 2. un 3. punkta teksts. Tomēr, kaut arī Slovēnijas tiesiskajā regulējumā iestādēm ir atļauts veikt pasākumus, ko Savienības likumdevējs ir paredzējis, lai varētu mudināt infrastruktūras pārvaldītājus samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un piekļuves maksas apmēru, atliek secināt, ka argumentētajā atzinumā noteiktā termiņa beigās nebija noslēgts neviens daudzgadu līgums, ne arī veikts kāds tāda veida reglamentējošs pasākums, kāds ir paredzēts šīs direktīvas 6. panta 3. punktā. Līdz ar to, tā kā nav veikti minētās direktīvas 6. panta 2. un 3. punktā paredzētie stimulējošie pasākumi, nav neviena noteikuma vai pasākuma, kas nodrošinātu minētā panta 4. un 5. punkta transponēšanu.

53. Šo iemeslu dēļ Komisijas otrais iebildums ir uzskatāms par pamatotu.

C – Par trešo iebildumu, kas attiecas uz darbības uzlabošanas sistēmas neesamību

1) Lietas dalībnieku argumenti

54. Komisija apgalvo, ka, nepieņemot darbības uzlabošanas sistēmu, lai mudinātu dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumus un infrastruktūras pārvaldītāju samazināt trūkumus un uzlabot infrastruktūras darbību, Slovēnijas Republika nav izpildījusi pienākumus, kas tai ir paredzēti Direktīvas 2001/14 11. pantā.

55. Slovēnijas Republika pārmet, ka Direktīvas 2001/14 11. pants valsts tiesību aktos tika transponēts ar 2010. gada 27. decembra likumu, ar ko Likuma par dzelzceļa transportu 15.d pantā tika ietverti divi jauni punkti, kuri sniedz juridisku pamatu tam, lai pieņemtu tiesību normu, kas ļaus vēlāk noteikt darbības uzlabošanas sistēmu.

2) Trešā iebilduma pārbaude

56. Vēlreiz ir jākonstatē, ka šo secinājumu 49. punktā izklāstīto iemeslu dēļ Slovēnijas Republikas aizstāvība ir neefektīva, ciktāl tā attiecas uz grozījumiem tiesību aktos, kas izdarīti ar 2010. gada 27. decembra likumu. Tādējādi iebildums ir jāpārbauda, tikai ņemot vērā 2008. gada 18. aprīļa dekrēta 20. panta 5. punkta noteikumus.

57. Jāatgādina, ka Komisijas trešais iebildums par to, ka nav veikti pasākumi, kas mudinātu dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumus un infrastruktūras pārvaldītāju līdz minimumam samazināt trūkumus un uzlabot dzelzceļa tīkla darbību, izveidojot “darbības uzlabošanas sistēmu”, būtībā ir identisks otrajam iebildumam iepriekš minētajā lietā Komisija/Spānija (skat. manu secinājumu 67.–72. punktu), ceturtajam iebildumam iepriekš minētajā lietā Komisija/Čehijas Republika (skat. manu secinājumu 90.–93. punktu), kā arī otrā iebilduma pirmajai daļai iepriekš minētajā lietā C-625/10 Komisija/Francija (skat. manu secinājumu 61. un 62. punktu).

58. Šī iemesla dēļ ir jāatsaucas uz juridisko argumentāciju, kas tika pausta minētajās lietās sniegtajos secinājumos. Slovēnijas tiesiskajam regulējumam un tā īstenošanai tomēr piemīt atšķirības salīdzinājumā ar situāciju, kāda pastāv minētajās dalībvalstīs. Līdz ar to, izskatot jautājumu, vai iebildums ir pamatots, ir jāņem vērā īpašā situācija, kāda pastāv Slovēnijā.

59. Komisija pamatoti ir norādījusi, ka 2008. gada 18. aprīļa dekrēta 20. panta 5. punktā tikai bija pārņemts Direktīvas 2001/14 11. panta teksts. Tomēr, kaut arī Slovēnijas tiesiskajā regulējumā kopš 2009. gada decembra iestādes ir pilnvarotas veikt pasākumus, ko Savienības likumdevējs ir paredzējis, lai definētu un izveidotu darbības uzlabošanas sistēmu minētās direktīvas 11. panta nozīmē, atliek secināt, ka argumentētajā atzinumā noteiktā termiņa beigās nebija veikts neviens konkrēts pasākums vai pieņemts noteikums, ar ko tiktu īstenots šis pilnvarojums.

60. Šo iemeslu dēļ Komisijas trešais iebildums ir uzskatāms par pamatotu.

D – Par ceturto iebildumu, kas attiecas uz to, ka maksas, kas tiek iekasēta par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkalpes iekārtām, aprēķināšanas metodē ir ņemtas vērā ne tikai tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus

1) Lietas dalībnieku argumenti

61. Komisija norāda, ka, neparedzot maksas, kas tiek iekasēta par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkalpes iekārtām, aprēķināšanas metodi, kura būtu balstīta tikai uz tiešajām izmaksām, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, Slovēnijas Republika nav izpildījusi pienākumus, kuri tai ir paredzēti Direktīvas 2001/14 7. panta 3. punktā.

62. Komisija arī pārmet Slovēnijas Republikai, ka tā nav izpildījusi pienākumus, kas tai ir paredzēti Direktīvas 2001/14 8. panta 1. punktā, savos tiesību aktos neparedzot noteikumus, pamatojoties uz kuriem būtu iespējams pārbaudīt, vai katrs tirgus segments faktiski pieļauj maksas uzcenojumu, lai atgūtu visas infrastruktūras pārvaldītājam radušās izmaksas.

63. Slovēnijas Republika savukārt norāda, ka Likuma par dzelzceļa transportu 15.d panta 3. punkts ar 2010. gada 27. decembra likumu tika papildināts ar noteikumu, saskaņā ar kuru maksas, kas iekasēta par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkalpes iekārtām, apmērs ir vienāds ar tiešajām izmaksām, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus. Turklāt noteikumi, kas attiecas uz sliežu ceļu piešķiršanu un maksu par publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, tikšot grozīti un tajos ir paredzēts ietvert noteikumu par veidu, kādā būs jāpārbauda, vai tirgus segments faktiski pieļauj uzcenojumus, lai atgūtu visas infrastruktūras pārvaldītājam radušās izmaksas.

2) Ceturtā iebilduma pārbaude

64. Vispirms man ir jākonstatē, ka šo secinājumu 49. punktā izklāstīto iemeslu dēļ Slovēnijas Republikas aizstāvība ir neefektīva, ciktāl tā attiecas uz grozījumiem tiesību aktos, kas izdarīti ar 2010. gada 27. decembra likumu. Tas pats attiecas uz otro tiesību aktu, uz ko ir atsaukušās Slovēnijas iestādes, proti, noteikumiem par sliežu ceļu piešķiršanu un publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksu¹⁴. Tādējādi iebildums ir jāpārbauda, ņemot vērā tikai 2008. gada 18. aprīļa dekrēta 21. panta 2. punkta noteikumus.

65. Vispirms es atgādināšu, ka jēdziena “tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus”, interpretāciju es analizēju savos secinājumos iepriekš minētajā lietā Komisija/Čehijas Republika (skat. šo secinājumu 66. un nākamos punktus), kas tiks sniegti vienlaicīgi ar šiem secinājumiem. Lai izvairītos no atkārtošanās, es atsaucos uz minētajos secinājumos ietverto analīzi¹⁵.

66. Attiecībā uz jēdziena “tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus”, interpretāciju es minētajos secinājumos ieteicu Tiesai uzskatīt, ka, ņemot vērā, pirmkārt, Direktīvas 2001/14 neprecīzo rakstu un, otrkārt, precīzas šī jēdziena definīcijas neesamību, kā arī tādu Savienības tiesību normu, kurā precīzi ir uzskaitītas izmaksas, kas neietilpst minētajā jēdzienā, dalībvalstīm ir zināma ekonomiska rīcības brīvība, lai transponētu un piemērotu attiecīgo jēdzienu. Tomēr, kaut arī man šķiet, ka nav iespējams ar izsmēloša uzskatījuma palīdzību definēt to, ko paredz jēdziens “tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus”, atliek secināt, ka

14 — Uredba o dodeljevanju vlakovnih poti in uporabnini na javni železniški infrastrukturi, Uradni list RS Nr. 113/2009.

15 — Turklāt skat. manu secinājumu iepriekš minētajā lietā Komisija/Polija 92.–102. punktu un manu secinājumu iepriekš minētajā lietā Komisija/Vācija 73.–86. punktu.

atsevišķos gadījumos dalībvalstis var iekļaut izmaksas, kuras acīmredzami pārsniedz Direktīvā 2001/14 izmantotā jēdziena robežas. Tādējādi tiesvedības sakarā ar pienākumu neizpildi ietvaros ir jānoskaidro, vai dalībvalsts tiesiskais regulējums ļauj maksas, ko iekasē par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkāpes iekārtām, aprēķinā ietvert elementus, kuri nav acīmredzami tieši saistīti ar vilcienu satiksmes pakalpojumu nodrošināšanu.

67. Es uzskatu, ka 2008. gada 18. aprīļa dekrēta 21. panta 2. punkts vien ļauj Slovēnijas iestādēm ieviest maksas iekasēšanas sistēmu, kas atbilst Direktīvas 2001/14 7. panta 3. punktā un 8. panta 1. punktā paredzētajām prasībām.

68. Tomēr līdz brīdim, kad stājās spēkā 2010. gada 27. decembra likums, Likuma par dzelzceļa transportu 15.d panta otrā daļa ļāva aprēķināt maksu par piekļuvi infrastruktūrai atbilstoši kritērijam ar nosaukumu "maksa par transporta infrastruktūras izmantošanu citās apakšsistēmās, it īpaši ceļu satiksmē"¹⁶. Kaut arī dalībvalsts apstrīd, ka būtu izmantojusi minēto kritēriju, tomēr ir jāsecina, ka tās tiesību akti ļāva ņemt vērā šādas izmaksas, kas ir attiecīgo Direktīvas 2001/14 noteikumu pārkāpums.

69. Ar šo, manuprāt, pietiek, lai varētu apmierināt Komisijas ceturto iebildumu, neraugoties uz sajukumu, kas ir raksturīgs lietas dalībnieku saziņai šī iebilduma ietvaros.

V – Par tiesāšanās izdevumiem

70. Atbilstoši Reglamenta¹⁷ 138. panta 2. punktam, ja lietas dalībniekiem spriedums ir daļēji labvēlīgs un daļēji nelabvēlīgs, lietas dalībnieki sedz savus tiesāšanās izdevumus paši. Tā kā Komisijai un Slovēnijas Republikai spriedums ir daļēji labvēlīgs un daļēji nelabvēlīgs, es piedāvāju, ka katrs lietas dalībnieks sedz savus tiesāšanās izdevumus pats.

71. Atbilstoši Reglamenta 140. panta 1. punktam Čehijas Republika un Spānijas Karaliste, kam tika ļauts iestāties šajā lietā, sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.

VI – Secinājumi

72. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, iesaku Tiesai lemt šādi:

1) Slovēnijas Republika nav izpildījusi pienākumus, kas paredzēti:

- Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīvas 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību, kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvu 2001/12/EK, 6. panta 3. punktā un II pielikumā un Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju 14. panta 2. punktā, jo infrastruktūras pārvaldītājs, kas pats sniedz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, sagatavo satiksmes kustības grafiku un tādējādi piedalās ar sliežu ceļu piešķiršanu vai infrastruktūras jaudas iedalīšanu saistīto lēmumu pieņemšanas funkcijas izpildē;
- Direktīvas 2001/14 6. panta 2.–5. punktā, neparedzot pasākumus, kuru mērķis ir mudināt infrastruktūras pārvaldītāju samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un piekļuves maksas apmēru;

16 — Ar 2010. gada 27. decembra likuma 10. pantu tika atcelta Likuma par dzelzceļa transportu 15.d panta otrā daļa un minētā panta trešās daļas beigās tika pievienots viens teikums.

17 — Stājies spēkā 2012. gada 1. novembrī.

- Direktīvas 2001/14 11. pantā, nepieņemot darbības uzlabošanas sistēmu, kuras mērķis ir mudināt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus un infrastruktūras pārvaldītāju samazināt trūkumus un uzlabot infrastruktūras darbību;
 - Direktīvas 2001/14 7. panta 3. punktā, ciktāl Slovēnijas tiesību aktos ir atļauts tās maksas aprēķinā, kas tiek iekasēta par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkopes iekārtām, ņemt vērā maksu par transporta infrastruktūras izmantošanu citās apakšsistēmās, it īpaši ceļu satiksmē;
- 2) pārējā daļā prasību noraidīt;
- 3) Eiropas Komisija, Slovēnijas Republika, Čehijas Republika un Spānijas Karaliste sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.