



Kontakty z Mediami
i Informacja

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej

KOMUNIKAT PRASOWY nr 20/13

Luksemburg, 28 lutego 2013 r.

Wyroki w sprawach C-473/10, C-483/10, C-555/10 i C-556/10
Komisja / Węgry, Hiszpania, Austria i Niemcy

Węgry i Hiszpania uchybiły ciążącym na nich zobowiązaniom wynikającym z prawa Unii w dziedzinie transportu kolejowego

Ustawodawstwa austriackie i niemieckie w tej dziedzinie są natomiast zgodne z prawem Unii

Z uwagi na liberalizację sektora kolejowego w Unii Europejskiej, państwa członkowskie mają zapewnić przedsiębiorstwom z tego sektora równoważny i niedyskryminacyjny dostęp do sieci kolejowej. W tym kontekście, wykonywanie funkcji uznanych za podstawowe nie może być zapewnione przez zasiedziałe przedsiębiorstwa kolejowe państw członkowskich, lecz powinno być powierzone niezależnym zarządom. Te funkcje obejmują zasadniczo przyznawanie licencji przedsiębiorstwom kolejowym, przydzielanie tras pociągów i wyznaczanie opłaty uiszczanej przez przedsiębiorstwa transportowe za użytkowanie sieci.

Omawiane sprawy należą do szeregu skarg o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego¹ wniesionych przez Komisję przeciwko kilku państwom członkowskim z uwagi na niewypełnienie zobowiązań wynikających z dyrektyw regulujących funkcjonowanie sektora kolejowego². W niniejszym przypadku Trybunał Sprawiedliwości miał zbadać skargi wniesione przeciwko Węgrom, Hiszpanii, Austrii i Niemcom.

Sprawa C-473/10 Komisja przeciwko Węgrom

W ramach przydzielania tras pociągów, Komisja zarzuca Węgrom, że powierzyły zarządzanie ruchem dwóm zasiedziałym przedsiębiorstwom kolejowym, MÁV i GySEV, a nie niezależnemu organowi.

W dzisiejszym wyroku Trybunał stwierdził, że podstawowa funkcja w zakresie przydzielania tras pociągów obejmuje działania o charakterze administracyjnym, dotyczące w istocie planowania, ustalania rozkładu jazdy oraz przyznawania poszczególnych tras pociągów na podstawie wniosków *ad hoc*. Zarządzanie ruchem obejmuje natomiast działania związane z zarządzaniem infrastrukturą oraz polega nie na podejmowaniu decyzji w zakresie przyznawania tras pociągów, lecz wprowadzeniu w życie lub wykonywaniu tych decyzji. W rezultacie **zarządzanie ruchem nie może być uznane za podstawową funkcję i może w rezultacie być powierzone, tak jak na Węgrzech, przedsiębiorstwom kolejowym**. Ponadto, jeżeli wyznaczanie opłaty należnej od przedsiębiorstw transportowych za użytkowanie sieci stanowi podstawową funkcję, samo pobieranie opłat i ich fakturowanie mogą zostać powierzone zasiedziałym przedsiębiorstwom.

Trybunał zauważył natomiast, że Węgry uchybiły ciążącym na nich zobowiązaniom, wynikającym z dyrektywy 2001/14, w zakresie w jakim nie określiły warunków gwarantujących równowagę

¹ Chodzi o sprawy: [C-473/10](#) Komisja przeciwko Węgrom; [C-483/10](#) Komisja przeciwko Hiszpanii; [C-512/10](#) Komisja przeciwko Polsce; [C-528/10](#) Komisja przeciwko Grecji; [C-545/10](#) Komisja przeciwko Republice Czeskiej; [C-555/10](#), Komisja przeciwko Austrii; [C-556/10](#) Komisja przeciwko Niemcom; [C-557/10](#) Komisja przeciwko Portugalii; [C-625/10](#) Komisja przeciwko Francji; [C-627/10](#) Komisja przeciwko Słowenii; [C-369/11](#) Komisja przeciwko Włochom i [C-412/11](#) Komisja przeciwko Luksemburgowi.

² Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 237, s. 25), zmieniona dyrektywą 2001/12 oraz dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. L 75, s. 29), zmieniona dyrektywami 2004/49/WE i 2007/58/WE.

finansową zarządców infrastruktury, ani nie przyjęły zachęt do zmniejszenia kosztów i opłat za użytkowanie infrastruktury. Ponadto Trybunał orzekł, że Węgry naruszyły wskazaną dyrektywę, gdyż nie zapewniły, że opłaty pobierane przez zarządców infrastruktury odpowiadają kosztom, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Sprawa C-483/10 Komisja przeciwko Hiszpanii

W odniesieniu to tej skargi, Trybunał przypomniał przede wszystkim, że pomimo, iż państwom członkowskim przysługuje kompetencja w zakresie ustalania ogólnych ram pobierania opłat, państwa te powinny jednak szanować niezależność zarządcy infrastruktury i powierzyć mu zadanie obejmujące wyznaczanie opłaty należnej z tytułu użytkowania sieci kolejowej. W tym względzie Trybunał orzekł, że zastrzegając na rzecz państwa prawo do wyznaczania tej opłaty, Hiszpania nie zastosowała się do dyrektywy 2001/14.

Następnie Trybunał podkreślił, że państwa członkowskie są zobowiązane wprowadzić, w ramach systemu pobierania opłat, plan wykonania umożliwiający zminimalizowanie zakłóceń i poprawę osiągniętych wyników sieci kolejowej. Tymczasem, o ile hiszpańskie przepisy przewidują możliwość wzięcia pod uwagę względów w zakresie poprawy wydajności sieci i jej rozwoju, przepisy te nie spełniają w wystarczającym stopniu wymogu rzeczywistego wprowadzenia w życie planu wykonania.

Trybunał orzekł również, że hiszpańskie przepisy, które powierzają organom publicznym w przypadku nakładania się zamówień na tę samą trasę pociągu lub przepełnienia sieci prawo określenia priorytetów alokacji w odniesieniu do poszczególnych rodzajów usług świadczonych na każdej linii z uwzględnieniem w szczególności usług przewozu towarowego, są sprzeczne z dyrektywą 2001/14. Dyrektywa ta przewiduje bowiem wyraźnie, że państwa członkowskie ustanawiają określone zasady alokacji zdolności przepustowej i wyłącznie zarządca infrastruktury może w pewnych przypadkach przyznać priorytet niektórym usługom.

Wreszcie, Trybunał stwierdził, że hiszpańskie przepisy, przyjmując kryterium efektywnego wykorzystania sieci jako kryterium alokacji zdolności przepustowej infrastruktury w przypadku nakładania się zamówień na tę samą trasę pociągu lub przepełnienia sieci, są sprzeczne z dyrektywą 2001/14 w zakresie, w jakim uwzględnienie efektywnego wykorzystania sieci nie jest uzależnione od zawarcia umowy ramowej. Na mocy bowiem dyrektywy 2001/14 maksymalny czas użytkowania tras pociągów odpowiada okresowi obowiązywania rozkładu jazdy, chyba że zgodnie z dyrektywą zawarta została umowa ramowa pomiędzy zarządcą infrastruktury i przedsiębiorstwem kolejowym. Ponadto Trybunał orzekł, że takie kryterium alokacji jest dyskryminujące w zakresie, w jakim prowadzi do utrzymania przewagi tradycyjnych użytkowników i zablokowania dostępu do atrakcyjniejszych tras pociągów nowym przewoźnikiem.

Sprawy C-555/10 Komisja przeciwko Austrii i C-556/10 Komisja przeciwko Niemcom

Trybunał oddalił skargi wniesione przez Komisję przeciwko Austrii i Niemcom

Komisja podniosła, że dyrektywy nie umożliwiają państwom członkowskim włączenia niezależnego zarządcy w ramy spółki holdingowej, obejmującej również przedsiębiorstwa kolejowe, chyba, że zostały przyjęte dodatkowe środki w celu zagwarantowania niezależności zarządzania. Tymczasem, zdaniem Komisji, Austria i Niemcy nie przyjęły takich środków, w sytuacji gdy te dwa państwa włączyły ich zarządcę infrastruktury – odpowiednio ÖBB-Infrastruktur i Deutsche Bahn Netz – w ramy spółki holdingowej.

Trybunał oddalił jednak ten zarzut. Trybunał przypomniał, że aby móc wykonywać funkcje w zakresie pobierania opłat i alokacji, ÖBB-Infrastruktur i Deutsche Bahn Netz powinny być niezależne od ich odpowiednich spółek holdingowych pod względem prawnym, organizacyjnym i w zakresie podejmowania decyzji. Okazuje się, że te dwie spółki posiadają odrębną osobowość prawną oraz własne organy i środki, odrębne od organów i środków ich odpowiednich spółek holdingowych. Ponadto Trybunał stwierdził, że dodatkowe środki przywołane przez Komisję nie są

wymienione we wspomnianych dyrektywach, co oznacza, że nie można wymagać od państw członkowskich ich przyjęcia.

Trybunał oddalił również argumentację Komisji, zgodnie z którą Niemcy uchybiły ciążącym na nich zobowiązaniom w zakresie pobierania opłat i wprowadzenia mechanizmu mającego na celu ograniczanie kosztów związanych z obsługą infrastruktury i zmniejszenie poziomu opłat za dostęp.

UWAGA: Skarga o stwierdzenie uchybienia państwa członkowskiego jest kierowana przeciwko państwu członkowskiemu, które uchybiło zobowiązaniom wynikającym z prawa Unii, przez Komisję lub inne państwo członkowskie. Jeżeli Trybunał Sprawiedliwości stwierdzi uchybienie, państwo, którego to dotyczy, powinno jak najszybciej zastosować się do wyroku.

Jeżeli Komisja uzna, że państwo członkowskie nie zastosowało się do wyroku, może wnieść nową skargę i domagać się sankcji finansowych. Jednak w sytuacji nieprzekazania Komisji krajowych środków transpozycji dyrektywy Trybunał Sprawiedliwości może, na jej wniosek, nakładać kary pieniężne już na etapie pierwszego wyroku.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

Pełny tekst wyroków ([C-473/10](#), [C-483/10](#), [C-555/10](#) i [C-556/10](#)) jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793

Nagranie wideo z ogłoszenia wyroku jest dostępne przez „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 22964106