



Kontakty z Mediami
i Informacja

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej **KOMUNIKAT PRASOWY nr 88/13**

Luksemburg, 11 lipca 2013 r.

Wyroki w sprawach C-545/10, C-627/10 i C-412/11
Komisja / Republika Czeska, Słowenia i Luksemburg

Republika Czeska i Słowenia uchybiły swoim zobowiązaniom wynikającym z prawa Unii w dziedzinie transportu kolejowego

Trybunał oddalił natomiast skargę Komisji przeciwko Luksemburgowi

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 Republice Czeskiej, Słowenii i Luksemburgowi.

C-545/10 Komisja / Republika Czeska

Trybunał przypomniał po pierwsze, że dla zagwarantowania niezależności zarządcy infrastruktury, zarządca ten powinien posiadać w ramach zdefiniowanego przez państwa członkowskie systemu pobierania opłat określony zakres uznania przy wyznaczaniu wysokości opłat w sposób, który pozwala mu na wykorzystanie tego jako instrumentu zarządzania.

Tymczasem, ustalenie maksymalnej stawki za użytkowanie infrastruktury kolejowej w drodze decyzji, wydawanej każdego roku przez ministerstwo finansów, wywołuje skutek w postaci ograniczenia zakresu uznania zarządcy infrastruktury w sposób niezgodny z celami dyrektywy 2001/14. Zgodnie z tą dyrektywą, zarządca infrastruktury musi być w stanie ustalić lub utrzymać wyższe opłaty w oparciu o długookresowe koszty określonych projektów inwestycyjnych. Trybunał wywiódł stąd, że pierwszy zarzut Komisji jest uzasadniony.

Po drugie, odnośnie do drugiego zarzutu Komisji opartego na braku środków stwarzających zarządcom infrastruktury zachętę do obniżenia kosztów zapewniania infrastruktury i wielkości opłat za dostęp, Trybunał zbadał powoływane przez Republikę Czeską finansowanie ze strony państwa zarządcy infrastruktury.

O ile finansowanie to może wywołać skutek w postaci zmniejszenia kosztów zapewniania infrastruktury i wielkości opłat za dostęp, o tyle samo w sobie nie skutkuje zachętami względem tego zarządcy, ponieważ finansowanie to nie oznacza żadnego obowiązku po jego stronie. Trybunał uznał zatem, że zarzut drugi jest również uzasadniony.

Po trzecie, Trybunał zbadał zarzut Komisji, zgodnie z którym opłaty pobierane za minimalny pakiet dostępu oraz dostęp do torów w celu obsługi urządzeń nie są ustalane po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony w związku z wykonywaniem przewozów kolejowych. Trybunał stwierdził,

¹ Chodzi o sprawy: [C-473/10](#) Komisja przeciwko Węgrom; [C-483/10](#) Komisja przeciwko Hiszpanii; [C-555/10](#) Komisja przeciwko Austrii; [C-556/10](#) Komisja przeciwko Niemcom (wyrok Trybunału z dnia 28 lutego 2013 r., zob. [komunikat prasowy nr 20/13](#)); [C-512/10](#) Komisja przeciwko Polsce; [C-528/10](#) Komisja przeciwko Grecji; [C-545/10](#) Komisja przeciwko Republice Czeskiej; [C-557/10](#) Komisja przeciwko Portugalii; [C-625/10](#) Komisja przeciwko Francji (wyrok Trybunału z dnia 18 kwietnia 2013 r., zob. [komunikat prasowy nr 49/13](#)); [C-627/10](#) Komisja przeciwko Słowenii; [C-369/11](#) Komisja przeciwko Włochom i [C-412/11](#) Komisja przeciwko Luksemburgowi.

² Dyrektywa Rady 91/440/EEG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 237, s. 25), zmieniona dyrektywami 2004/51/WE i 2007/58/WE 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 (Dz.U. L 75, s. 29), zmieniona dyrektywami 2004/49/WE i 2007/58/WE.

że Komisja nie przedstawiła konkretnych przykładów ukazujących, że opłaty za dostęp są ustalane przez władze czeskie z pominięciem wymogów dyrektywy. W konsekwencji, Trybunał uznał ten zarzut za bezzasadny.

Po czwarte, Komisja uważa, że poprzez nieustanowienie planu poprawy wydajności mającego na celu stworzenie zachęty zarówno dla przedsiębiorstw kolejowych, jak i zarządcy infrastruktury do zredukowania do minimum zakłóceń i poprawy wydajności sieci, Republika Czeska uchybiła swoim zobowiązaniom wynikającym z prawa Unii. Z uwagi na fakt, że Trybunał stwierdził, że nie można postrzegać powołanych przez Republikę Czeską przepisów ustawowych i postanowień umów zbiorowych za stanowiące spójną i transparentną całość, którą można zakwalifikować jako „plan poprawy wydajności”, uznał ten zarzut za uzasadniony.

Po piąte, Komisja podnosi, że zgodnie z prawem czeskim decyzje urzędu transportu kolejowego mogą być zaskarżane w drodze odwołania administracyjnego do ministerstwa transportu. Tymczasem, takie przedsądowe odwołanie administracyjne byłoby sprzeczne z dyrektywą 2001/14. W tym względzie Trybunał stwierdził, że z tego aktu wynika, że decyzje administracyjne wydane przez organ kontroli mogą być poddane wyłącznie kontroli sądowej i orzekł zatem, że przepisy czeskie naruszają prawo Unii.

C-627/10 Komisja / Słowenia

Dyrektywa 91/440 stanowi, że dla zagwarantowania sprawiedliwego i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury kolejowej, „podstawowe funkcje” należy powierzyć organom lub przedsiębiorstwom, które same nie świadczą żadnych kolejowych usług transportowych. Wśród tych podstawowych funkcji znajduje się w szczególności przydzielanie przedsiębiorstwom transportu kolejowego tras pociągów, czyli przydzielanie określonego czasu na ruch pociągów na części sieci kolejowej.

W tym kontekście Komisja zarzuciła przede wszystkim Słowenii, że uchybiła zobowiązaniom w zakresie, w jakim słoweński zarządca infrastruktury, który również dostarcza usługi transportu kolejowego, uczestniczy w ustalaniu rozkładów jazdy pociągów i tym samym w funkcji przydziału tras pociągów lub alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.

Trybunał przypominał, że zgodnie z dyrektywą 91/440 podejmowanie decyzji związanych z przydzielaniem tras, w tym zarówno określanie i ocena dostępności, uważa się za funkcje podstawowe. Trybunał wywiódł stąd, że na przedsiębiorstwo kolejowe nie można przenieść ogółu prac przygotowawczych do wydania takich decyzji. Zważywszy, że taka sytuacja występuje w przypadku Słowenii, Trybunał stwierdził, że zarzut Komisji jest zasadny.

Trybunał przypominał natomiast, że zarządzania ruchem nie należy uznawać za funkcję podstawową i że może być ono zatem powierzone zarządcy infrastruktury, który jest również przedsiębiorstwem kolejowym, jak w przypadku Słowenii.

Komisja podniosła następnie, że Słowenia nie wprowadziła środków mających na celu stworzenie zachęt dla zarządcy infrastruktury do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i wysokości opłat za dostęp, ani nie wprowadziła planu poprawy wydajności przedsiębiorstw kolejowych i zarządcy infrastruktury zgodnego z wymogami prawa Unii. Wreszcie, Komisja podniosła zarzut dotyczący obliczania wysokości opłaty pobieranej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

W tym względzie Trybunał wskazał, że argumenty podniesione przez Słowenię są zasadne wyłącznie względem zmian wprowadzonych przepisami krajowymi po upływie terminu wyznaczonego w uzasadnionej opinii przesłanej do tego państwa członkowskiego przez Komisję w 2009 r. Tymczasem, takie zmiany nie mogą być uwzględniane przez Trybunał i w konsekwencji uznał on zarzuty Komisji za zasadne.

C-412/11 Komisja / Luksemburg

Komisja zarzuciła Luksemburgowi, że uchybił on swoim zobowiązaniom w zakresie, w jakim przedsiębiorstwu kolejowemu Chemins de fer luxembourgeois (CFL) nadal powierzone są niektóre funkcje podstawowe w zakresie przydzielania tras pociągów w przypadku zakłóceń w ruchu.

Trybunał przypomniał tymczasem, że w przypadku zakłóceń w ruchu lub zagrożenia, podjęcie koniecznych kroków w celu przywrócenia normalnej sytuacji w ruchu, łącznie z odwołaniem tras, jest związane z zarządzaniem ruchem. Z uwagi na fakt, że zarządzanie ruchem nie jest objęte wymogiem niezależności, oznacza to, że można powierzyć tę funkcję zarządcy infrastruktury, który jest jednocześnie przedsiębiorstwem kolejowym.

Trybunał uściślił niemniej jednak, że pomimo iż odwołanie tras pociągów w przypadku zakłóceń w ruchu nie jest uważane za funkcję podstawową, ponowne przyznanie tych tras powinno być jako takie uznane za stanowiące część funkcji podstawowych, które mogą być wykonywane wyłącznie przez niezależnego zarządcę lub przez organ alokujący.

Zważywszy, że zgodnie z przepisami luksemburskimi nowego przydzielenia tras pociągów dokonuje organ alokujący, czyli Administration des Chemins de Fer (ACF), Trybunał oddalił skargę Komisji.

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-545/10](#), [C-627/10](#) i [C-412/11](#)) znajduje się na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia

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