



Tlač a informácie

Súdny dvor Európskej únie
TLAČOVÉ KOMUNIKÉ č.°169/12
v Luxemburgu 13. decembra 2012

Návrhy generálneho advokáta vo veciach C-512/10, C-545/10, C-625/10,
C-627/10, C-412/11
Komisia/Poľsko, Česká republika, Francúzsko, Slovinsko, Luxembursko

Podľa generálneho advokáta pána Jääskinena porušilo päť členských štátov svoje povinnosti vyplývajúce zo smerníc o železničnej doprave

Generálny advokát Súdnemu dvoru navrhol, aby rozhodol, že Poľsko, Česká republika, Francúzsko, Slovinsko a Luxembursko porušili právo Únie v danej oblasti

V dôsledku liberalizácie odvetvia železničnej dopravy v Európskej únii sú členské štáty povinné zabezpečiť podnikom z tohto odvetvia spravodlivý a nediskriminačný prístup k železničnej sieti. V tejto súvislosti už nemôže byť výkon niektorých „základných funkcií“ zabezpečovaný tradičnými železničnými podnikmi členských štátov, ale má byť zverený nezávislým manažérom infraštruktúry. Tieto funkcie zahŕňajú okrem iného vydávanie licencií železničným podnikom, ktoré im poskytnú prístup k železničnej sieti, pridelovanie kapacity infraštruktúry a stanovovanie poplatkov, ktoré hradí dopravný podnik za používanie siete.

Prejednávané veci patria do série žalôb o nesplnenie povinnosti¹ podaných Komisiou proti niekoľkým členským štátom z dôvodu, že si nesplnili povinnosti, ktoré im vyplývajú zo smerníc upravujúcich fungovanie odvetvia železničnej dopravy, ktorých hlavným predmetom je zabezpečiť podnikom z tohto odvetvia spravodlivý a nediskriminačný prístup k železničnej sieti². V predmetnom prípade má Súdny dvor rozhodnúť o žalobách podaných proti Poľsku, Českej republike, Francúzsku, Slovinsku a Luxembursku³.

C-512/10 Komisia/Poľsko

Podľa Komisie Poľsko nezaviedlo režim stimulov, ktorý by podnecoval manažéra k znižovaniu nákladov a poplatkov spojených s poskytovaním infraštruktúry alebo úrovne prístupových poplatkov. V tejto súvislosti sa generálny advokát Niilo Jääskinen domnieva, že stimulačný mechanizmus, ktorý vymedzuje príčinnú súvislosť medzi ekonomickými cieľmi, ktoré má manažér infraštruktúry dosiahnuť, a opatreniami prijatými ministrom dopravy v oblasti financovania nákladov na obnovu a údržbu železničnej infraštruktúry stanovený poľským právom, v ňom nie je definovaný.

Právo Únie stanovuje, že poplatky za minimálny prístupový balík a traťový prístup k servisným zariadeniam sa určia vo výške nákladov priamo vynaložených za prevádzku vlaku. Komisia uvádza, že tento pojem náklady sa týka „marginálnych nákladov“. Uvedené náklady zodpovedajú podľa názoru Komisie nákladom vzniknutým skutočným pohybom vlakov a nie fixným nákladom,

¹ Ide o veci [C-473/10](#), Komisia/Maďarsko; [C-483/10](#), Komisia/Španielsko; [C-512/10](#), Komisia/Poľsko; [C-528/10](#), Komisia/Grécko; [C-545/10](#), Komisia/Česká republika; [C-555/10](#), Komisia/Rakúsko; [C-556/10](#), Komisia/Nemecko; [C-557/10](#), Komisia/Portugalsko; [C-625/10](#), Komisia/Francúzsko; [C-627/10](#), Komisia/Slovinsko; [C-369/11](#), Komisia/Taliansko, a [C-412/11](#), Komisia/Luxembursko.

² Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva (Ú. v. ES L 237, s. 25; Mim. vyd. 07/001, s. 341), zmenená a doplnená smernicou 2001/12, a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry (Ú. v. ES L 75, s. 29; Mim. vyd. 07/005, s. 404), zmenená a doplnená smernicami 2004/49/ES a 2007/58/ES.

³ Návrhy vo veciach týkajúcich sa Maďarska, Španielska, Rakúska, Nemecka a Portugalska boli prednesné 6. septembra 2012 (tlačová správa č. [109/12](#)).

ktoré okrem nákladov spojených s prevádzkou vlaku pokrývajú tiež všeobecné náklady na infraštruktúru, ktoré treba vynaložiť aj vtedy, keď nedochádza k pohybu vlakov.

Generálny advokát sa domnieva, že poľská právna úprava pri určovaní poplatku za minimálny prístupový balík a za traťový prístup k servisným zariadeniam zohľadňuje náklady, ktoré zjavne nemožno považovať za priamo vynaložené na prevádzku vlaku.

Naopak, pán Jääskinen sa domnieva, že žalobu Komisie treba zamietnuť, pokiaľ ide o výhrady týkajúce sa nedostatočnej nezávislosti manažéra infraštruktúry a údajnej neexistencie opatrení na včasné zabezpečenie finančnej rovnováhy uvedeného manažéra infraštruktúry.

C-545/10 Komisia/Česká republika

Komisia tvrdí, že Česká republika stanovením maximálnej výšky poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry porušila právo Únie. Generálny advokát zdôrazňuje, že hoci štát môže určovať normatívny rámec spoplatňovania, stanovovanie poplatku za používanie železničnej siete musí zveriť manažérovi infraštruktúry. Generálny advokát tak dospel k názoru, že Česká republika nezaistila súlad so smernicou 2001/14.

Ďalej N. Jääskinen navrhuje, aby Súdny dvor vyhovel žalobnému dôvodu Komisie založenému na neexistencii opatrení, ktoré by motivovali manažérov k znižovaniu nákladov spojených s poskytovaním infraštruktúry a úrovne prístupových poplatkov. Naopak, navrhuje zamietnuť žalobný dôvod založený na tom, že poplatky za minimálny prístupový balík a traťový prístup k servisným zariadeniam sa nestanovujú na základe nákladov, ktoré sú priamo vynaložené na prevádzku vlaku.

Generálny advokát navrhuje, aby Súdny dvor rozhodol, že Česká republika si nesplnila povinnosti tým, že nezavedla systém zvyšovania výkonnosti, ktorý by motivoval železničné podniky a manažéra infraštruktúry k minimalizácii porúch a zvyšovaniu výkonnosti železničnej siete.

Komisia tvrdí, že odvolacím orgánom proti rozhodnutiam regulačného orgánu, teda Drážního úřadu, je podľa českého práva Ministerstvo dopravy. Podľa Komisie je takéto predchádzajúce odvolanie v rámci správneho konania v rozpore so smernicou 2001/14, lebo táto smernica nedovoľuje správne preskúmanie rozhodnutí regulačného orgánu. Generálny advokát v tomto smere zdôrazňuje, že uvedená smernica je založená na myšlienke, že správne rozhodnutie prijaté regulačným orgánom podlieha výlučne súdnemu preskúmaniu, a nie predchádzajúcemu správnenému preskúmaniu, hoci táto možnosť nie je výslovne vylúčená. Česká republika preto porušila právo Únie tým, že zaviedla správne preskúmanie rozhodnutí regulačného orgánu prostredníctvom odvolania na Ministerstvo dopravy.

C-625/10 Komisia/Francúzsko, C-627/10 Komisia/Slovinsko a C-412/11 Komisia/Luxembursko

Smernica 91/440 stanovuje, že subjekt poskytujúci služby železničnej dopravy nemôže byť poverený základnými funkciami. Takéto funkcie spočívajú najmä v prideľovaní vlakových trás a kapacity infraštruktúry. Komisia vytýka Francúzsku, Slovinsku a Luxembursku, že porušili požiadavku na nezávislosť subjektu poskytujúceho služby železničnej dopravy.

Pokiaľ ide o Francúzsko, generálny advokát sa domnieva, že hoci útvar tradičného prevádzkovateľa Société nationale des chemins de fer français (SNCF), Direction des Circulations Ferroviaires (Riaditeľstvo železničnej dopravy, DCF), koná na účet Réseau ferré de France (Správa francúzskej železničnej siete, RFF), ktorá si v plnom rozsahu ponecháva právomoc vyhlasovať cestovné poriadky a prideľovať individuálne vlakové trasy, nestačí to na schválenie francúzskeho systému. Tento systém teda nespĺňa podmienku nezávislosti z hľadiska právnej formy. Tiež v prípade Slovinska generálny advokát konštatuje, že hoci slovinské železnice konajú na účet agentúry pre železničnú dopravu, ktorá si v plnom rozsahu ponecháva právomoc vyhlasovať cestovné poriadky a prideľovať individuálne vlakové trasy, nestačí to na zaistenie zlučiteľnosti s právom Únie. Pokiaľ ide o žalobu podanú proti Luxembursku, generálny advokát

poukazuje na to, že v prípade narušenia prevádzky už nemožno dodržať bežný cestovný poriadok stanovený Administration des Chemins de Fer (ACF), lebo časy stanovené v cestovnom poriadku už boli prekročené a vzniká potreba prerozdelenia časov čakajúcim prevádzkovateľom, čo zaisťuje železničný podnik Chemins de fer luxembourgeois (Luxemburské železnice, CFL).

Generálny advokát ďalej analyzuje žalobný dôvod Komisie týkajúci sa spoplatnenia prístupu k železničnej infraštruktúre. V tomto ohľade poznamenáva, že Francúzsko a Slovinsko nezaviedli systém odmeňovania výkonu železničných podnikov a prevádzkovateľov infraštruktúry, ktorý by spĺňal požiadavky práva Únie. Okrem toho sa pán Jääskinen domnieva, že Slovinsko nestanovilo opatrenia motivujúce manažérov infraštruktúry k znižovaniu nákladov spojených s poskytovaním infraštruktúry a úrovne prístupových poplatkov.

UPOZORNENIE: Súdny dvor nie je viazaný návrhmi generálneho advokáta. Úlohou generálnych advokátov je nezávisle navrhnúť Súdneho dvoru právne riešenie veci, ktorá im bola pridelená. Sudcovia Súdneho dvora od tohto momentu začínajú v tejto veci poradiť. Rozsudok bude vyhlásený neskôr.

UPOZORNENIE: Žalobu o nesplnenie povinnosti smerujúcu proti členskému štátu, ktorý si nesplnil svoje povinnosti vyplývajúce z práva Únie, môže podať Komisia alebo iný členský štát. Ak Súdny dvor určí, že došlo k nesplneniu povinnosti, dotknutý členský štát je povinný bezodkladne vykonať rozsudok. Ak sa Komisia domnieva, že členský štát nevykoná rozsudok, môže podať novú žalobu s návrhom na uloženie peňažných sankcií. Avšak v prípade neoznámenia opatrení na prebratie smernice Komissii môže Súdny dvor na návrh tejto inštitúcie uložiť sankcie v štádiu prvého rozsudku.

Neoficiálny dokument pre potreby médií, ktorý nezaväzuje Súdny dvor.

Úplné znenie návrhov ([C-512/10](#), [C-545/10](#), [C-625/10](#), [C-627/10](#) a [C-412/11](#)) sa uverejňuje na internetovej stránke CURIA v deň ich prednesu.

Kontaktná osoba pre tlač: Balázs Lehóczki ☎ (+352) 4303 5499