



Kontakty z Mediami
i Informacja

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
KOMUNIKAT PRASOWY nr 49/13

Luksemburg, 18 kwietnia 2013 r.

Wyrok w sprawie C-625/10
Komisja / Francja

**Francja uchybiła ciążącym na niej zobowiązaniom wynikającym z prawa Unii
w dziedzinie transportu kolejowego**

Komisja, w dniu 29 grudnia 2010 r., wniosła do Trybunału Sprawiedliwości skargę o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, w której zarzuciła Francji niewypełnienie niektórych ciążących na niej zobowiązań, wynikających z prawa Unii w dziedzinie transportu kolejowego. Sprawa ta należy do szeregu podobnych skarg¹ wniesionych przez Komisję przeciwko liczным państwom członkowskim z uwagi na niewypełnianie ciążących na nich zobowiązań wynikających z dyrektyw w tej dziedzinie.

Komisja, po pierwsze, zarzuciła Francji, że nie wprowadziła rozdziału pomiędzy podmiotami zapewniającymi świadczenie usług transportu kolejowego (w tym przypadku, Société nationale des chemins de fer français – państwową spółką kolejową, „SNCF”) a podmiotami zarządzającymi infrastrukturą (Réseau ferré de France – francuską siecią kolejową, „RFF”), w szczególności jeśli chodzi o wykonywanie funkcji uznanych za podstawowe, obejmujących przydzielanie tras pociągów (dyrektywa 91/440/EWG)². Tymczasem SNCF, za pośrednictwem Direction des Circulations Ferroviaires (dyrekcji ruchu kolejowego, „DCF), która nie była w odnośnym okresie niezależna od SNCF, dokonywała nadal przydzielania tras pociągów. Komisja podniosła, po drugie, że francuskie przepisy nie dokonują pełnej transpozycji wymogów dotyczących ustanowienia planu wykonania w zakresie pobierania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Ponadto francuskie przepisy nie ustanawiają w wystarczającym zakresie zachęt do obniżenia kosztów zapewniania infrastruktury i wielkości opłat za dostęp (dyrektywa 2001/14/WE)³.

Francja uważa, że obecnie transpozycja dyrektywy 91/40 w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych została w pełni zakończona w wyniku przyjęcia w 2011 r. nowych przepisów. Jednakże, w wydanym dzisiaj wyroku, Trybunał przypomniał, że występowanie danego uchybienia powinno być oceniane w świetle stanu francuskich przepisów mającego miejsce w chwili upływu terminu wyznaczonego w uzasadnionej opinii (to jest w dniu 9 grudnia 2009 r.), skierowanej przez Komisję do Francji w ramach postępowania poprzedzającego wniesienie skargi. W związku z tym, zmiany wprowadzone we francuskich przepisach po tej dacie nie mogą zostać uwzględnione przy badaniu zasadności skargi w omawianej sprawie.

Co do istoty sprawy, Trybunał stwierdził, że w odnośnym dniu francuskie przepisy nie zachowywały kryterium niezależności w zakresie podstawowej funkcji obejmującej przydzielanie tras pociągów.

¹ Chodzi o sprawy: [C-473/10](#), Komisja / Węgry; [C-483/10](#), Komisja / Hiszpania; [C-512/10](#), Komisja / Polska; [C-528/10](#), Komisja / Grecja; [C-545/10](#), Komisja / Republika Czeska; [C-555/10](#), Komisja / Austria; [C-556/10](#), Komisja / Niemcy; [C-557/10](#), Komisja / Portugalia; [C-625/10](#), Komisja / Francja; [C-627/10](#), Komisja / Słowenia; [C-369/11](#), Komisja / Włochy i [C-412/11](#), Komisja / Luksemburg. Zobacz również [komunikat prasowy nr 20/13](#).

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 Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/12/WE z dnia 26 lutego 2001 r. (Dz.U. L 75, s. 1). Funkcje podstawowe są wymienione w załączniku II do tej dyrektywy.

³ 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 przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. L 75, s. 29) zmieniona dyrektywą 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. (Dz.U. L 315, s. 4).

W tym względzie Trybunał przypominał, że dyrektywa 91/440 zapoczątkowała liberalizację transportu kolejowego w celu zapewnienia równoważnego i niedyskryminującego dostępu przedsiębiorstw kolejowych do infrastruktury sieci kolejowej. W celu zagwarantowania takiego dostępu, dyrektywa nakazuje państwom członkowskim podjęcie środków niezbędnych do zapewnienia, aby „funkcje podstawowe” były powierzane organom lub przedsiębiorstwom, które same nie świadczą żadnych kolejowych usług transportowych. Niezależnie od przewidzianych struktur organizacyjnych istnieje obowiązek wykazania, że cel ten został osiągnięty. Zgodnie z dyrektywą 91/440, za funkcje podstawowe są uznawane w szczególności podejmowanie decyzji związanych z przydzielaniem tras, w tym zarówno określanie i ocena dostępności, a także przydzielanie poszczególnych tras pociągów.

W rezultacie nie można powierzyć przedsiębiorstwu kolejowemu realizacji dokumentacji techniczno-wykonawczej niezbędnej do rozpatrywania wniosków o przydzielenie trasy pociągu poprzedzającej podjęcie decyzji i do doraźnego przydzielania tras pociągów w ostatniej chwili, gdyż dokumentacja ta wiąże się ze zdefiniowaniem i oceną dostępności tras pociągów, a doraźne przydzielanie tras pociągów w ostatniej chwili stanowi przydzielanie poszczególnych tras pociągów w rozumieniu dyrektywy 91/440. Funkcje te, zgodnie z dyrektywą 2001/14⁴, powinny być zatem powierzone podmiotowi niezależnemu pod względem prawnym, organizacyjnym i w zakresie podejmowania decyzji. Tymczasem DCF – pomimo, iż jest nadzorowana przez RFF – nie posiada osobowości prawnej odrębnej od osobowości prawnej SNCF, w ramy której jest ona włączona. Francja nie podważyła tej okoliczności. W konsekwencji, ponieważ **kryterium niezależności pod względem prawnym nie zostało spełnione**, nie było konieczne badanie kryteriów niezależności pod względem organizacyjnym i w zakresie podejmowania decyzji, gdyż spełnione muszą być wszystkie trzy kryteria w sposób kumulatywny.

Ponadto Trybunał orzekł, że francuskie przepisy nie zawierają planu wykonania zgodnego z dyrektywą 2001/14.

Ze wspomnianej cytowanej dyrektywy wynika, że państwa członkowskie powinny włączyć w system pobierania opłat za infrastrukturę plan wykonania mający zachęcać zarówno przedsiębiorstwa kolejowe jak i zarządcę infrastruktury do poprawy osiąganych wyników sieci. Państwa członkowskie powinny wprowadzić zachęty, przy czym zachowują one swobodę wyboru konkretnych środków, o ile środki te tworzą spójną i przejrzystą całość i mogą być zakwalifikowane jako „plan wykonania”.

Regulamin francuskiej sieci kolejowej zawierający wszystkie informacje konieczne do korzystania z praw dostępu do tej sieci w latach 2011–2012 przewiduje wyłącznie szczególne zasady pobierania opłat rezerwacyjnych za trasy pociągów towarowych, pod warunkiem, że łączna długość przekracza 300 km, a prędkość jest większa niż 70 km/h. System ten nie tworzy zatem spójnej i przejrzystej całości, którą można by uznać za skuteczny plan wykonania w rozumieniu wspomnianej dyrektywy.

Ponadto, ogólne warunki RFF, obejmują bez wątpienia przepisy dotyczące odszkodowania dla zarządcy infrastruktury w przypadku niewykorzystania trasy pociągu w wyniku zawinienia przedsiębiorstwa kolejowego oraz odszkodowania dla przedsiębiorstwa kolejowego w wyniku odwołania trasy pociągu spowodowanego przez zarządcę. Przepisy te nie stanowią jednak planu wykonania w rozumieniu dyrektywy, gdyż obejmują wyłącznie ogólne klauzule odpowiedzialności w przypadku szkody i przewidują jedynie konsekwencje odszkodowawcze w przypadku odwołania tras pociągów przez RFF.

Wreszcie wprowadzenie w życie w charakterze eksperymentu szczególnego mechanizmu poprawy osiąganych wyników przewidzianego w umowie w sprawie wydajności obciąża wyłącznie RFF. Umowa ta nie stanowi zatem planu wykonania, który wprowadzałby zachęty dla zarządcy infrastruktury i dla przedsiębiorstw kolejowych. Co więcej, przepisy umowy w sprawie wydajności

⁴ Artykuł 14 ust. 2 ww. dyrektywy 2001/14/WE.

są ograniczone do sieci przewozów towarowych, podczas gdy dyrektywa stanowi, iż podstawowe zasady planu wykonania mają być stosowane na obszarze całej sieci.

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](#) wyroku jest publikowana 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) 2 2964106