



Mediji in informacije

Sodišče Evropske unije
SPOROČILO ZA MEDIJE ŠT. 49/13
V Luxembourg, 18. aprila 2013

Sodba v zadevi C-625/10
Komisija proti Franciji

Francija ni izpolnila obveznosti iz prava Unije na področju železniškega prometa

Komisija je 29. decembra 2010 pri Sodišču vložila tožbo zaradi neizpolnitve obveznosti, s katero je Franciji očitala, da ni izpolnila nekaterih obveznosti iz prava Unije na področju železniškega prometa. Ta zadeva spada v skupino podobnih tožb,¹ ki jih je Komisija vložila zoper več držav članic zaradi neizpolnitve obveznosti iz področnih direktiv.

Komisija je Franciji očitala, prvič, da ni zagotovila ločitve subjektov, ki zagotavljajo upravljanje železniških storitev (v obravnavani zadevi Société nationale des chemins de fer français, SNCF), in subjektov, ki so pristojni za upravljanje infrastrukture (Réseau ferré de France, RFF), zlasti glede opravljanja funkcij, ki se štejejo za odločilne in med katerimi je tudi dodeljevanje vlakovnih poti (Direktiva 91/440/EGS).² SNCF pa je prek Direction des Circulations Ferroviaires (DCF), ki je bila takrat odvisna od SNCF, še vedno pristojna za dodeljevanje vlakovnih poti. Komisija je navedla, drugič, da s francoskimi predpisi niso bile v celoti prenesene zahteve v zvezi s pripravo načrta izvedbe glede zaračunavanja uporabnine za dostop do železniške infrastrukture. Poleg tega francoska zakonodaja ne določa zadovoljivo ukrepov spodbud za znižanje stroškov za zagotavljanje infrastrukture in višine uporabnin za dostop (Direktiva 2001/14/ES).³

Francija je menila, da je bila Direktiva 91/440 o razvoju železnic Skupnosti v celoti prenesena s sprejetjem nove zakonodaje leta 2011. Vendar je Sodišče v današnji sodbi opozorilo, da je treba obstoj zadevne neizpolnitve obveznosti presojati na podlagi francoske zakonodaje ob izteku roka, določenega v obrazloženem mnenju (to je 9. decembra 2009), ki ga je Komisija naslovila na Francijo v predhodnem postopku. Zato sprememb francoske zakonodaje, sprejetih po tem datumu, ni bilo mogoče upoštevati v okviru preizkusa utemeljenosti te tožbe.

Glede utemeljenosti je Sodišče ugotovilo, da na ta dan v francoski zakonodaji ni bilo upoštevano merilo neodvisnosti funkcije dodeljevanja vlakovnih poti.

Sodišče je v zvezi s tem opozorilo, da se je z Direktivo 91/440 začela liberalizacija železniškega prometa, da bi se omogočil pravičen in nediskriminatoren dostop prevoznikov v železniškem prometu do infrastrukture železniškega omrežja. Da bi se zagotovil tak dostop, ta direktiva nalaga državam članicam, da sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da se „odločilne funkcije“ zaupajo organom ali podjetjem, ki sami ne zagotavljajo prevoznih storitev v železniškem prometu, ne glede na organizacijske strukture pa je treba dokazati, da je bil ta cilj dosežen. Za odločilne

¹ Gre za zadeve [C-473/10](#), Komisija proti Madžarski; [C-483/10](#), Komisija proti Španiji; [C-512/10](#), Komisija proti Poljski; [C-528/10](#), Komisija proti Grčiji; [C-545/10](#), Komisija proti Češki republiki; [C-555/10](#), Komisija proti Avstriji; [C-556/10](#), Komisija proti Nemčiji; [C-557/10](#), Komisija proti Portugalski; [C-625/10](#), Komisija proti Franciji; [C-627/10](#), Komisija proti Sloveniji; [C-369/11](#), Komisija proti Italiji, in [C-412/11](#), Komisija proti Luksemburgu, glej tudi [sporočilo za medije št. 20/13](#).

² Direktiva Sveta z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti (91/440/EGS) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 341), kakor je bila spremenjena z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2001/12/ES z dne 26. februarja 2001 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 376). Odločilne funkcije so našteve v Prilogi II k tej direktivi.

³ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2001/14/ES z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 404), kakor je bila spremenjena z Direktivo 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 (UL L 315, str. 4).

funkcije se v skladu z Direktivo 91/440 šteje med drugim odločanje o dodeljevanju vlakovnih poti, vključno z opredelitvijo in oceno razpoložljivosti ter dodeljevanjem posameznih vlakovnih poti.

Zato prevozniku v železniškem prometu ni mogoče zaupati priprave tehničnih študij izvedbe, potrebnih za obravnavanje prošelj za vlakovne poti, pred odločitvijo o dodelitvi vlakovnih poti v zadnji minuti, saj te študije prispevajo k opredelitvi in oceni razpoložljivosti vlakovnih poti, na drugi strani pa je dodeljevanje vlakovnih poti v zadnji minuti dodeljevanje posameznih vlakovnih poti v smislu Direktive 91/440. Te funkcije je treba v skladu z Direktivo 2001/14⁴ zaupati organu, ki je pravno, organizacijsko in pri odločanju neodvisen. DCF pa, čeprav jo nadzira RFF, nima pravne osebnosti, ki bi bila ločena od pravne osebnosti SNCF, v katero je vključena, česar Francija ne izpodbija. **Ker merilo pravne neodvisnosti ni izpolnjeno**, ni bilo treba preučiti meril organizacijske neodvisnosti in neodvisnosti pri odločanju, saj morajo biti ta merila izpolnjena kumulativno.

Poleg tega je Sodišče razsodilo, da francoska zakonodaja ne vsebuje načrta izvedbe v skladu z Direktivo 2001/14.

Iz zgoraj navedene direktive je razvidno, da morajo države članice v ureditve zaračunavanja infrastrukture vključiti načrt izvedbe, katerega namen je spodbujati prevoznike v železniškem prometu in upravljavca infrastrukture k izboljšanju kakovosti izvedbe železniškega omrežja. Spodbujevalne ukrepe morajo sprejeti države članice, ki imajo svobodno izbiro glede konkretnih ukrepov, če ti sestavljajo skladno in pregledno celoto, ki jo je mogoče opredeliti kot „načrt izvedbe“.

Izkazalo se je, da program francoskega železniškega omrežja, ki vsebuje vse informacije, potrebne za uresničevanje pravice dostopa do tega omrežja za leti 2011 in 2012, določa le posebno zaračunavanje uporabnikov, ki se uporablja za dajatev za rezervacijo tovornih vlakovnih poti, katerih skupna dolžina je najmanj 300 km in hitrost najmanj 70 km/h. Ta sistem torej ni skladna in pregledna celota, ki bi jo lahko šteli za načrt izvedbe v smislu zgoraj navedene direktive.

Poleg tega splošni pogoji RFF vsebujejo določbe o plačilu odškodnine upravljavcu infrastrukture v primeru neuporabe vlakovne poti po krivdi prevoznika v železniškem prometu in plačilu odškodnine prevozniku v železniškem prometu po ukinitvi vlakovne poti zaradi upravljavca. Te določbe ne pomenijo načrta izvedbe v smislu navedene direktive, saj vsebujejo le določbe o odškodninski odgovornosti in določajo le odškodninske posledice, če RFF ukine vlakovne poti.

Nazadnje, poskusna uvedba posebnega načrta izvedbe, določenega s pogodbo o izpolnjevanju ciljev, je le v pristojnosti RFF. Zato ta pogodba ne pomeni načrta izvedbe, ki bi spodbujal upravljavca infrastrukture in prevoznike v železniškem prometu. Poleg tega so določbe pogodbe o izpolnjevanju ciljev omejene na omrežje tovornega prometa, medtem ko navedena direktiva določa, da se osnovna načela načrta izvedbe uporabljajo za celotno omrežje.

OBVESTILO: Tožbo zaradi neizpolnitve obveznosti lahko zoper državo članico, ki ni izpolnila obveznosti iz prava Unije, vloži Komisija ali druga država članica. Če Sodišče ugotovi, da obveznosti niso bile izpolnjene, mora ta država članica v kar najkrajšem času sprejeti ukrepe, potrebne za izvršitev sodbe.

Če Komisija meni, da država članica ni sprejela ukrepov, potrebnih za izvršitev sodbe, lahko vloži novo tožbo, s katero zahteva naložitev denarnih sankcij. Če pa Komisija ni bila obveščena o ukrepih za prenos direktive, lahko Sodišče na predlog Komisije sankcije naloži že v prvi sodbi.

Neuradni dokument za medije, ki ne zavezuje Sodišča.

[Celotno besedilo](#) sodbe je objavljeno na spletnem mestu CURIA na dan razglasitve.

Kontaktna oseba: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793

Posnetki z razglasitve sodbe so na spletnem mestu [Europe by Satellite](#) ☎ (+32) 2 2964106

⁴ Člen 14(2) zgoraj navedene Direktive 2001/14/ES.