Sprawa C-671/21

Streszczenie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym na podstawie art. 98 § 1 regulaminu postępowania przed Trybunałem Sprawiedliwości

Data wpływu:

9 listopada 2021 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Litwa)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

5 listopada 2021 r.

Wnosząca odwołanie:

„Gargždų geležinkelis" UAB

Inne strony postępowania:

Lietuvos transporto saugos adminis Lietuvos transporto saugos administracija,

Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba,

'LTG Infra' AB racija

Przedmiot skargi w postępowaniu głównym

Spór dotyczący alokacji zdolności przepustowej publicznej infrastruktury kolejowej w następstwie zastosowania zasady priorytetu przewidzianej w przepisie prawa krajowego.

Przedmiot i podstawa prawna wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Wykładnia przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE oraz art. 267 akapit trzeci TFUE.

DOKUMENT ROBOCZY

Pytania prejudycjalne

Czy art. 47 ust. 4 zdania pierwsze i drugie dyrektywy 2012/34/UE należy interpretować w ten sposób, że jednoznacznie zakazują one wprowadzenia przepisów krajowych, zgodnie z którymi w przypadku przepełnionej infrastruktury przy dokonywaniu alokacji zdolności przepustowej można brać pod uwagę intensywność wykorzystania infrastruktury kolejowej? Czy dla tej oceny ma znaczenie kwestia, czy stopień wykorzystania infrastruktury kolejowej jest powiązany z rzeczywistym wykorzystaniem tej infrastruktury w przeszłości, czy też z jej planowanym wykorzystaniem w okresie obowiązywania danego rozkładu jazdy? Czy przepisy art. 45 i 46 dyrektywy 2012/34/UE, które przyznają zarządcy infrastruktury publicznej lub podmiotowi podejmującemu decyzje w sprawie zdolności przepustowej szeroki zakres uznania w zakresie koordynacji wnioskowanej zdolności przepustowej, oraz wdrożenie tych przepisów do prawa krajowego mają jakiekolwiek znaczenie dla tej oceny? Czy dla tej oceny jakiekolwiek znaczenie ma okoliczność, że w konkretnym przypadku stwierdzono przepełnienie infrastruktury ze względu na to, że co najmniej dwa przedsiębiorstwa kolejowe ubiegają się o zdolność przepustową w odniesieniu do przewozu tego samego towaru?

Czy przepis art. 45 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z którym „[z]arządca infrastruktury może nadać priorytet określonym usługom w ramach procesu układania rozkładu jazdy i koordynacji, ale tylko w przypadkach określonych w art. 47 i 49”, oznacza, że zarządca infrastruktury może stosować krajową zasadę priorytetu również w przypadkach, gdy nie stwierdzono przepełnienia infrastruktury? W jakim zakresie (na podstawie jakich kryteriów) zarządca infrastruktury powinien, przed uznaniem infrastruktury za przepełnioną, koordynować zamówione trasy pociągów i konsultować się z wnioskodawcami na podstawie art. 47 [ust. 1] zdanie pierwsze dyrektywy 2012/34/UE? Czy tego rodzaju konsultacje z wnioskodawcami powinny obejmować ocenę, czy najmniej dwóch wnioskodawców złożyło konkurencyjne wnioski na przewóz tych samych ładunków (towarów)?

Powołane przepisy prawa Unii

Artykuł 39 ust. 1, art. 45 ust. 1 i 2, art. 46 ust. 1 i 2, art. 47, art. 52 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. 2012 L 343, s. 32).

Powołane przepisy prawa krajowego

Artykuł 7 ust. 3 pkt 5 kodeksu transportu kolejowego Republiki Litewskiej z dnia 22 kwietnia 2004 r. (zwanego dalej „kodeksem transportu kolejowego”) (w kontekście niniejszej sprawy istotna jest wersja określona w ustawie nr XIII-588 z dnia 30 czerwca 2017 r.), który stanowi, że organ ds. bezpieczeństwa ruchu

DOKUMENT ROBOCZY

kolejowego ma za zadanie przydzielać zdolność przepustową publicznej infrastruktury kolejowej przedsiębiorstwom kolejowym (przewoźnikom).

Artykuł 29 kodeksu transportu kolejowego (w kontekście niniejszej sprawy istotna jest wersja określona w ustawie nr XII-2488 z dnia 23 czerwca 2016 r.), który określa podstawowe przepisy regulujące alokację zdolności przepustowej publicznej infrastruktury kolejowej. W ust. 6 artykuł ten stanowi, że „[z]asady regulujące alokację zdolności przepustowej publicznej infrastruktury kolejowej oraz procedura składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury (ich odrzucania), zgłaszania, że element publicznej infrastruktury kolejowej jest przepełniony, ustalania obowiązującego rozkładu jazdy pociągów, współpracy, w przypadku gdy zdolność przepustowa ma być alokowana na więcej niż jednej sieci kolejowej, analizy zdolności przepustowej i planów zwiększenia zdolności przepustowej, a także procedura regulująca zawieranie kontraktów i umów ramowych na użytkowanie publicznej infrastruktury kolejowej są określone w regulaminie alokacji zdolności przepustowej publicznej infrastruktury kolejowej. Regulamin podlega zatwierdzeniu przez rząd”.

Punkt 28 regulaminu alokacji zdolności przepustowej publicznej infrastruktury kolejowej, zatwierdzonego uchwałą rządu nr 611 z dnia 19 maja 2004 r. (zwanego dalej „regulaminem”).

Zwięzłe przedstawienie okoliczności faktycznych i przebiegu postępowania głównego

1 W dniu 3 kwietnia 2019 r. wnosząca odwołanie, spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Gargždų geležinkelis (zwana dalej „»Gargždų geležinkelis« UAB”), złożyła wniosek o przyznanie zdolności przepustowej publicznej infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych i pociągów gospodarczych na okres obowiązywania rozkładu jazdy 2019–2020 (zwanego dalej „obowiązującym rozkładem jazdy”).

2 Pismem z dnia 3 maja 2019 r. Lietuvos transporto saugos administracija (litewski urząd ds. bezpieczeństwa transportu) (zwany dalej „urzędem”) przekazał ów wniosek do oceny zarządcy infrastruktury publicznej – „Lietuvos geležinkeliai Geležinkelių infrastruktūros direkcija” AB (dyrekcji ds. infrastruktury kolejowej „Lietuvos geležinkeliai” spółki z ograniczoną odpowiedzialnością) (zwanej dalej „zarządcą infrastruktury”). Od dnia 8 grudnia 2019 r. funkcje zarządcy infrastruktury pełni spółka zależna zawiązana przez „Lietuvos geležinkeliai” AB.

3 W dniu 10 lipca 2019 r. zarządca infrastruktury przekazał urzędowi wstępną wersję obowiązującego rozkładu jazdy i poinformował go, że nie jest możliwe uwzględnienie w rozkładzie jazdy całej zdolności przepustowej, o którą wystąpili wnioskodawcy, ze względu na ograniczoną zdolność przepustową na niektórych elementach infrastruktury kolejowej, ponieważ niektóre z tych wniosków wzajemnie się wykluczały. Stwierdził również, że nie jest możliwe zaproponowanie im wykorzystania wnioskowanej zdolności przepustowej

DOKUMENT ROBOCZY

w innych terminach lub na alternatywnych trasach, ponieważ na określonych odcinkach osiągnięto już maksymalną zdolność przepustową. Zarządca infrastruktury wystąpił z wnioskiem o przyznanie rezerwowej zdolności przepustowej, aby zrealizować wnioski złożone w ostatniej chwili na określonych odcinkach infrastruktury.

4 Pismem z dnia 23 września 2019 r. zarządca infrastruktury poinformował wnoszącą odwołanie, że stwierdzenie przepełnienia elementu publicznej infrastruktury kolejowej nastąpiło w oparciu o rzeczywistą zdolność przepustową odcinka, którą ustalono w wyniku analizy wniosków o przyznanie zdolności przepustowej otrzymanych na okres, w którym obowiązywał odpowiedni rozkład jazdy.

5 W dniu 24 września 2019 r. zarządca infrastruktury poinformował urząd, że po przeprowadzeniu koordynacji nie był w stanie uwzględnić wszystkich wniosków w jednym z elementów publicznej infrastruktury kolejowej, ponieważ zdolność przepustowa na tym elemencie publicznej infrastruktury kolejowej była niewystarczająca, a element publicznej infrastruktury kolejowej na określonych odcinkach był przepełniony w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2019–2020.

6 We wrześniu 2019 r. zarządca infrastruktury przekazał urzędowi zaktualizowaną wersję roboczą rozkładu jazdy na potrzeby decyzji w sprawie przyznania zdolności przepustowej oraz informacje o rzeczywistej zdolności przepustowej odcinków obliczonej zgodnie z otrzymanymi wnioskami.

7 W dniu 30 września 2019 r. wnosząca odwołanie zwróciła się do urzędu o zbadanie działań zarządcy infrastruktury.

8 Decyzją z dnia 15 października 2019 r. urząd uznał, że działania zarządcy infrastruktury w zakresie rozpatrywania i koordynowania wniosków wykonano zgodnie z wymogami obowiązujących w tym czasie przepisów oraz że nie naruszyły one praw i uzasadnionych interesów wnoszącej odwołanie. Urząd uznał również, że okoliczności wskazane w skardze wnoszącej odwołanie z dnia 30 września 2019 r. nie miały znaczenia dla decyzji w sprawie przyznania zdolności przepustowej dla rozkładu jazdy na lata 2019–2020.

9 Decyzją z dnia 17 października 2019 r. dyrektor urzędu postanowił nie przyznać wnoszącej odwołanie zdolności, o którą wnioskowała, ze względu na brak dostępnej zdolności. W następstwie zastosowania zasady priorytetu określonej w pkt 28 regulaminu dokonano alokacji zdolności na rzecz innych przedsiębiorstw. W decyzji wskazano, że zaproponowanie alternatywnej zdolności przepustowej nie było możliwe, ponieważ element publicznej infrastruktury kolejowej był przepełniony.

10 Decyzją z dnia 13 lutego 2020 r. w przedmiocie odwołania „Gargždų geležinkelis” UAB z dnia 12 listopada 2019 r. dyrektor Lietuvos ryšių reguliavimo tarnyba (urzędu ds. regulacji łączności Litwy) uznał odwołanie wnoszącej odwołanie od zaskarżonej decyzji za bezzasadne i oddalił je.

DOKUMENT ROBOCZY

11 Wnosząca odwołanie wniosła skargę do Vilniaus apygardos administracinis teismas (okręgowego sądu administracyjnego w Wilnie). Wyrokiem z dnia 22 października 2020 r. Vilniaus apygardos administracinis teismas (okręgowy sąd administracyjny w Wilnie) oddalił tę skargę. Od tego wyroku wnosząca odwołanie wniosła odwołanie do Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (naczelnego sądu administracyjnego Litwy).

Najważniejsze argumenty stron w postępowaniu głównym

12 Sąd odsyłający wskazuje, że dyrektywa 2012/34 przewiduje dwie możliwości alokacji zdolności przepustowej w przypadku przepełnionej infrastruktury: opłatę z tytułu przepełnionej infrastruktury (art. 31 ust. 4) i zasady priorytetu (art. 47). W niniejszej sprawie zasada priorytetu przewidziana w pkt 28 regulaminu była jedynym środkiem służącym rozwiązaniu problemu przepełnionej infrastruktury w odnośnym okresie. Zgodnie z tą zasadą zdolność przepustowa jest alokowana, w pierwszej kolejności, z uwzględnieniem rodzaju usługi, która ma być świadczona: 1) na rzecz wnioskodawcy, który będzie wykonywał przewóz osób i bagażu na trasach międzynarodowych; 2) na rzecz wnioskodawcy, który będzie wykonywał taki przewóz na trasach lokalnych; lub, w drugiej kolejności, z uwzględnieniem wykorzystania zdolności przepustowej, 3) na rzecz wnioskodawcy, który będzie wykorzystywał zdolność przepustową przez większą liczbę dni; lub, jeśli liczba dni jest zbieżna, 4) na rzecz wnioskodawcy, który wnioskuje o przyznanie większej liczby kursów na danej trasie.

13 Wnosząca odwołanie twierdzi, że przewidziana w prawie krajowym zasada priorytetu w przypadku alokacji zdolności przepustowej na rzecz przewoźnika, który wykonuje przewóz przez większą liczbę dni lub wykonuje większą liczbę kursów, nie zapewnia poszanowania zasady niedyskryminacji. Zdaniem wnoszącej odwołanie zasada ta w sposób nieuzasadniony uprzywilejowuje bowiem dotychczas wiodącego przewoźnika, ponieważ nowi przewoźnicy, którzy chcą wejść na rynek transportu kolejowego, nie są w stanie wykonywać większej liczby kursów lub wykonywać przewozu przez większą liczbę dni niż przewoźnik, który ma już ugruntowaną pozycję na rynku.

14 Zdaniem zarządcy infrastruktury okoliczność, że wnosząca odwołanie nie jest w stanie zagwarantować bardziej intensywnego wykorzystania sieci świadczy o tym, iż nie jest ona gotowa, by zapewnić możliwie najbardziej efektywne wykorzystanie publicznej infrastruktury kolejowej, co stanowi podstawę priorytetu związanego z bardziej intensywnym wykorzystaniem sieci. Zarządca infrastruktury twierdzi, że zasada priorytetu nie ma z założenia służyć monopolizowaniu rynku właściwego, lecz ma na celu wykorzystanie ograniczonych zasobów – to znaczy infrastruktury kolejowej – w taki sposób, aby osiągnąć maksymalną wartość dodaną. Jeżeli dwóch lub więcej wnioskodawców konkuruje o ten sam odcinek, alokacja zdolności przepustowej na rzecz wnioskodawcy, który zapewnia największe i najbardziej efektywne ogólne

DOKUMENT ROBOCZY

wykorzystanie sieci, pozwala na wykorzystanie sieci w sposób, który jest najbardziej korzystny ekonomicznie dla społeczeństwa.

Zwięzłe przedstawienie uzasadnienia odesłania prejudycjalnego

15 Sąd odsyłający powziął wątpliwość co do wykładni przepisów dyrektywy 2012/34 w dwóch aspektach: po pierwsze, w odniesieniu do stosowania zasad priorytetu w sytuacji, gdy stwierdzono przepełnienie publicznej infrastruktury zgodnie z art. 47 tej dyrektywy; oraz, po drugie, w odniesieniu do procedury alokacji zdolności przepustowej publicznej infrastruktury kolejowej przewidzianej w tej dyrektywie.

16 Sąd odsyłający wskazuje, że zgodnie z art. 47 ust. 4 zdanie drugie dyrektywy 2012/34 państwa członkowskie mogą podejmować wszelkie konieczne środki, na niedyskryminacyjnych zasadach, w celu zapewnienia, aby usługi w dziedzinach interesu publicznego były traktowane priorytetowo przy dokonywaniu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, i zwraca uwagę na wyrok z dnia 28 lutego 2013 r., Komisja Europejska/Królestwo Hiszpanii (C-483/10, EU:C:2013:114), w którym Trybunał Sprawiedliwości przeanalizował treść dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r., która obowiązywała przed przyjęciem dyrektywy 2012/34.

17 W pkt 95–99 wyroku w sprawie C-483/10 Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że kryterium efektywnego wykorzystania sieci jako kryterium alokacji zdolności przepustowej infrastruktury jest dyskryminacyjne w zakresie, w jakim w przypadku nakładania się zamówień lub przepełnienia sieci prowadzi do utrzymania przewagi tradycyjnych użytkowników i zablokowania dostępu do atrakcyjniejszych tras pociągów nowym przewoźnikom. Trybunał Sprawiedliwości zauważył, że cel, jakim jest zagwarantowanie skuteczniejszego wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury można by osiągnąć poprzez zastosowanie szczególnych przepisów dyrektywy 2001/14, na przykład art. 27 ust. 2, który przewiduje możliwość określenia przez zarządcę infrastruktury warunków, za pomocą których zostaną uwzględnione poprzednie wielkości wykorzystania tras pociągów przy ustalaniu priorytetów w procesie alokacji zdolności przepustowej. Trybunał stwierdził także, że zastosowanie owego dyskryminacyjnego kryterium nie może być uzasadnione podnoszoną zgodnością z art. 22 ust. 4 dyrektywy 2001/14, zgodnie z którym w przypadku przepełnienia infrastruktury kryteria priorytetów będą uwzględniać znaczenie danego przewozu dla społeczeństwa w stosunku do każdego innego przewozu, który zostanie wyłączony w rezultacie tego postępowania. Przepis ten nie dopuszcza bowiem żadnego kryterium alokacji, ponieważ zgodnie z akapitem drugim wskazanego przepisu w przypadku przepełnienia infrastruktury alokacja zdolności przepustowej infrastruktury powinna następować „na warunkach niedyskryminujących”.

DOKUMENT ROBOCZY

18 Sąd odsyłający wyraża wątpliwość co do oceny art. 47 ust. 4 zdania pierwsze i drugie dyrektywy 2012/34/UE jako jednoznacznie zakazujących ustanowienia regulacji prawnej, zgodnie z którą w przypadku przepełnionej infrastruktury intensywność korzystania z infrastruktury kolejowej może być brana pod uwagę przy alokacji zdolności przepustowej. Wskazuje on na następujące istotne okoliczności.

19 Po pierwsze, w odróżnieniu od sytuacji badanej przez Trybunał w sprawie C-483/10, pkt 28 regulaminu przewiduje możliwość uwzględnienia przyszłej, a nie przeszłej intensywności wykorzystania infrastruktury kolejowej podczas alokacji zdolności przepustowej. W tym względzie należy zauważyć, że dyrektywa 2012/34 przewiduje zabezpieczenia, które umożliwiłyby podmiotowi podejmującemu decyzję w sprawie zdolności przepustowej uwzględnienie wykorzystania zdolności przepustowej przez przedsiębiorstwo kolejowe, takie jak opłata rezerwacyjna przewidziana w art. 36, którą można pobierać za zdolność przepustową, która została przydzielona, ale nie jest wykorzystywana.

20 Po drugie, przepisy dyrektywy 2012/34 regulujące alokację zdolności przepustowej przyznają zarządcy infrastruktury lub podmiotowi wykonującemu jego funkcje szeroki zakres uznania przy rozstrzyganiu ewentualnych sporów dotyczących konkurencyjnych zdolności przepustowych. Artykuł 45 ust. 1 dyrektywy 2012/34 stanowi między innymi, że zarządca infrastruktury „w miarę możliwości uwzględnia wszystkie ograniczenia dotyczące wnioskodawców, w tym skutki ekonomiczne dla ich działalności gospodarczej”. Zgodnie z art. 46 ust. 1 tej dyrektywy zarządca infrastruktury powinien próbować, w drodze koordynacji różnych wniosków, zapewnić możliwie najlepsze dopasowanie wszystkich zgłoszonych potrzeb, natomiast art. 46 ust. 2 przewiduje, że zarządca infrastruktury może „proponować zdolność przepustową infrastruktury, która różni się od tej, na jaką złożono wniosek”. Artykuł 46 ust. 3 dyrektywy 2012/34 stanowi, że „[z]arządca infrastruktury próbuje rozwiązać wszelkie konflikty w drodze konsultacji z odpowiednimi wnioskodawcami”. Wreszcie w art. 46 ust. 5 dyrektywy wskazano, że „[w] przypadku gdy wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury nie mogą być uwzględnione bez koordynacji, zarządca infrastruktury próbuje uzgodnić wszystkie wnioski za pomocą koordynacji”.

21 Po trzecie, chociaż art. 52 ust. 1 dyrektywy 2012/34 zezwala zarządcy infrastruktury na uwzględnienie poprzednich wielkości wykorzystania tras pociągów, czyli poprzedniego wykorzystania infrastruktury, to jednocześnie ustanawia on możliwość oparcia się przy alokacji zdolności przepustowej na rzeczywistym stopniu wykorzystania infrastruktury. Z uwagi na to, że przedsiębiorstwa kolejowe mogą konkurować o przewóz tego samego towaru, wykładnia art. 47 ust. 4 dyrektywy 2012/34 jako jednoznacznie zakazującego stosowania kryterium rzeczywistego wykorzystania infrastruktury lub jako niezakazującego takiego stosowania prowadziłaby do sytuacji, w której w przypadku kolidujących ze sobą wniosków we wszystkich przypadkach przewagę miałby albo nowy uczestnik rynku, albo już istniejący uczestnik rynku,

DOKUMENT ROBOCZY

w zależności od zakresu, w jakim rzeczywiste wykorzystanie infrastruktury może być uwzględniane w przypadku przepełnionej infrastruktury.

22 Po czwarte, wnosząca odwołanie w niniejszej sprawie twierdzi, że nie występuje tu rzeczywiste przepełnienie infrastruktury, ponieważ konkuruje ona z innym przedsiębiorstwem o przewóz tego samego towaru. W związku z tym, jak twierdzi, w tym przypadku zasady priorytetu prawdopodobnie nie powinny być nawet stosowane, a kwestię nakładania się zdolności przepustowej należy rozpatrywać w oparciu o procedury konsultacji i koordynacji przewidziane w art. 45 i 46 dyrektywy 2012/34, i proponuje jednocześnie, by problemu konkurencji w zakresie przewozów towarowych nie rozpatrywać w ramach procedury dotyczącej przepełnionej infrastruktury. W takiej sytuacji, jeżeli okaże się, że co najmniej dwa przedsiębiorstwa kolejowe rzeczywiście konkurują o przewóz tego samego towaru, jednoznaczna wykładnia zasad priorytetu może zachęcać do nadużywania prawa do składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej z uwagi na świadomość, że infrastruktura zostanie uznana za przepełnioną, a zasady będą korzystne dla dotychczas wiodącego lub nowego uczestnika rynku.

23 Sąd odsyłający stwierdza następnie, że ze struktury procesu alokacji zdolności przepustowej przewidzianego w dyrektywie 2012/34 wynika jasno, iż zarządca infrastruktury po otrzymaniu wszystkich wniosków musi przede wszystkim dążyć do ich skoordynowania, a w razie braku możliwości skoordynowania niektórych wniosków musi zgłosić infrastrukturę jako przepełnioną i podjąć środki związane z problemem przepełnionej infrastruktury, takie jak zastosowanie zasady priorytetu.

24 Z art. 47 ust. 1 dyrektywy 2012/34 można wywnioskować, że zasada priorytetu ma zastosowanie tylko wówczas, gdy infrastruktura została zgłoszona jako przepełniona. Jednakże art. 45 ust. 2 dyrektywy 2012/34 stanowi, że zarządca infrastruktury może nadać priorytet określonym usługom w ramach procesu układania rozkładu jazdy i koordynacji, ale tylko w przypadkach określonych w art. 47 i 49. Zgodnie z dyrektywą 2012/34 priorytet może zatem być również stosowany na wcześniejszym etapie, tj. przed zgłoszeniem, że infrastruktura jest przepełniona. Zgodnie z pkt 28 regulaminu zarządca infrastruktury może stosować zasadę priorytetu przy koordynowaniu wniosków.

25 Sąd odsyłający odsyła do wyroku Trybunału Sprawiedliwości z dnia 28 lutego 2019 r., Konkurrensverket/SJ (C-388/17, EU:C:2019:161), którego pkt 39 stanowi, że „o ile zarządca infrastruktury musi, zgodnie z art. 45 dyrektywy 2012/34, realizować w miarę możliwości wszystkie wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury, o tyle w przypadku, gdy napotyka konflikty między różnymi wnioskami, jest on zobowiązany, zgodnie z art. 46 tej dyrektywy, zapewnić w drodze koordynacji różnych wniosków najlepsze dopasowanie wszystkich zgłoszonych potrzeb. I tak zarządca infrastruktury ma prawo, w rozsądnych granicach, proponować zdolność przepustową infrastruktury, która różni się od tej, na jaką złożono wniosek, ale może również

DOKUMENT ROBOCZY

znaleźć się w sytuacji, w której uwzględnienie niektórych wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury nie jest możliwe”.

26 W tym względzie sąd odsyłający nie ma pewności co do treści przewidzianego w art. 47 ust. 1 dyrektywy 2012/34 obowiązku zarządcy infrastruktury lub podmiotu dokonującego alokacji zdolności przepustowej koordynowania zamówionych tras pociągów i konsultowania się z wnioskodawcami przed uznaniem infrastruktury za przepełnioną. Okoliczności faktyczne niniejszej sprawy wskazują, że wnosząca odwołanie konkuruje z innym przedsiębiorstwem kolejowym, przy czym oba przedsiębiorstwa wnioskują o co najmniej częściowo pokrywające się zdolności przepustowe. W przypadku gdy co najmniej dwa przedsiębiorstwa konkurują ze sobą o przewóz tego samego towaru, to z technicznego punktu widzenia nie dochodzi do przepełnienia infrastruktury, ponieważ przedmiotowy towar i tak będzie przewożony tylko przez jedno lub drugie przedsiębiorstwo. Wątpliwe jest zatem, czy warunki określone w art. 47 dyrektywy 2012/34 – *koordynacja zamówionych tras pociągów i konsultacje z wnioskodawcami* – obejmują obowiązek zarządcy infrastruktury w zakresie ustalenia potencjalnego nakładania się przewozów towarów przez co najmniej dwa przedsiębiorstwa kolejowe przed uznaniem infrastruktury za przepełnioną.

27 W tych okolicznościach, po dokonaniu oceny przepisów krajowych i praktyki stosowanej przez zarządcę infrastruktury, sąd odsyłający zwraca się do Trybunału o udzielenie odpowiedzi na pytania prejudycjalne.

DOKUMENT ROBOCZY