



Zbiór Orzeczeń

Sprawa C-512/10

Komisja Europejska przeciwko Rzeczpospolitej Polskiej

Uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego — Transport — Dyrektywa 91/440/EWG — Rozwój kolei wspólnotowych — Dyrektywa 2001/14/WE — Alokacja zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej — Artykuł 6 ust. 2 i 3 dyrektywy 2001/14 — Utrzymujący się brak równowagi finansowej — Artykuł 6 ust. 1 i art. 7 ust. 3 i 4 dyrektywy 91/440 — Brak zachęt dla zarządcy infrastruktury — Artykuł 7 ust. 3 i art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14 — Obliczanie opłat za minimalny dostęp

Streszczenie – wyrok Trybunału (pierwsza izba) z dnia 30 maja 2013 r.

1. *Transport — Transport kolejowy — Dyrektywa 2001/14 — Alokacja zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobieranie opłat — Pobieranie opłat za infrastrukturę — Zobowiązania państw członkowskich — Równowaga rachunkowa zarządcy infrastruktury — Warunki*

(dyrektywa 2001/14 Parlamentu Europejskiego i Rady, art. 6 ust. 1)

2. *Transport — Transport kolejowy — Dyrektywa 2001/14 — Alokacja zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobieranie opłat — Zobowiązania państw członkowskich — Środki zachęcające zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat — Brak — Uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego*

(dyrektywa 2001/14 Parlamentu Europejskiego i Rady, art. 6 ust. 2)

3. *Transport — Transport kolejowy — Dyrektywa 2001/14 — Alokacja zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobieranie opłat — Zobowiązania państw członkowskich — Obliczanie opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej — Opłata odpowiadająca kosztom ponoszonym bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych — Brak — Uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego*

(dyrektywa 2001/14 Parlamentu Europejskiego i Rady, art. 7 ust. 3)

1. Ustanowiony w art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14 w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa, zmienionej dyrektywą 2004/49, że państwa członkowskie ustalały warunki do zapewnienia tego, że w normalnych warunkach działalności gospodarczej i w stosownym czasie zestawienie rachunkowe zarządcy infrastruktury będą przynajmniej bilansować: z jednej strony dochody z opłat za infrastrukturę, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej oraz finansowanie przez państwo, a z drugiej strony wydatki na infrastrukturę, należy interpretować w ten sposób, że dotyczy on równowagi rachunkowej rachunku zysków i strat zarządcy infrastruktury. Jednakże brak równowagi w rachunku zysków i strat zarządcy infrastruktury nie może jednak sam w sobie wystarczyć do uznania,

że dane państwo członkowskie nie wykonało zobowiązań ciążących na nim na mocy owego przepisu. W istocie do przyjęcia takiego wniosku należy również wykazać, zgodnie z samym tylko brzmieniem wskazanego przepisu, że brak równowagi rachunkowej występuje w „normalnych warunkach działalności gospodarczej” i „w stosownym czasie”.

(por. pkt 26, 34, 35)

2. Państwo członkowskie, które nie przyjęło środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej, uchybia swoim zobowiązaniom ciążącym na nim na mocy art. 6 ust. 2 dyrektywy 2001/14 w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa, zmienionej dyrektywą 2004/49.

W tym względzie okoliczność, że uregulowanie krajowe przyjęte w celu transpozycji dyrektywy 2001/14 przewiduje cel w postaci zmniejszenia kosztów i wysokości opłat za korzystanie, nie jest wystarczająca, ponieważ uregulowanie to nie definiuje mechanizmu zachęt, za pomocą którego cel ten powinien być osiągnięty.

(por. pkt 57, 90; pkt 1 sentencji)

3. Państwo członkowskie, które umożliwia, przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, uchybia swoim zobowiązaniom ciążącym na nim na mocy art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa, zmienionej dyrektywą 2004/49.

W tym względzie w zakresie, w jakim obejmują one koszty stałe związane z dopuszczeniem do ruchu odcinka sieci kolejowej, jakie musi ponieść zarządca, nawet jeśli przejazd pociągiem nie następuje, koszty utrzymania lub prowadzenia ruchu kolejowego wskazane w tym uregulowaniu powinny być uznane za koszty tylko częściowo bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Ponadto koszty te nie mają w oczywisty sposób żadnego bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami. Wreszcie w zakresie, w jakim amortyzacja nie jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego, lecz zgodnie z zasadami rachunkowości, również nie może być ona uznana za wynikającą bezpośrednio z wykonywania przewozów pociągami.

(por. pkt 82–84, 90; pkt 1 sentencji)