



## Zbiór Orzeczeń

**Sprawa C-530/16**

**Komisja Europejska  
przeciwko  
Rzeczpospolitej Polskiej**

Uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego – Bezpieczeństwo kolei – Dyrektywa 2004/49/WE – Brak wydania przepisów koniecznych do zapewnienia niezależności organu dochodzeniowego

Streszczenie – wyrok Trybunału (czwarta izba) z dnia 13 czerwca 2018 r.

1. *Skarga o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego – Pismo wszczynające postępowanie – Przedstawienie argumentów i zarzutów – Wymogi formalne – Obowiązek spójnego i szczegółowego przedstawienia zarzutów*

*[art. 258 TFUE; statut Trybunału Sprawiedliwości, art. 21 akapit pierwszy; regulamin postępowania przed Trybunałem, art. 120 lit. c)]*

2. *Skarga o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego – Przedmiot sporu – Określenie w trakcie postępowania poprzedzającego wniesienie skargi – Odmienne sformułowanie zarzutów bez zmiany ani rozszerzenia przedmiotu sporu – Dopuszczalność*

*(art. 258 TFUE)*

3. *Transport – Transport kolejowy – Bezpieczeństwo kolei wspólnotowych – Dyrektywa 2004/49 – Postępowania w sprawie wypadków i incydentów – Organ dochodzeniowy – Obowiązek niezależności – Brak lub niewystarczający charakter ram prawnych – Uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego*

*(dyrektywa 2004/49 Parlamentu Europejskiego i Rady, art. 21 ust. 1)*

4. *Transport – Transport kolejowy – Bezpieczeństwo kolei wspólnotowych – Dyrektywa 2004/49 – Postępowania w sprawie wypadków i incydentów – Organ dochodzeniowy – Obowiązek niezależności – Uregulowanie krajowe pozwalające władzy kontrolującej zarządce infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe powoływanie i odwoływanie członków organu – Niedopuszczalność*

*(dyrektywa 2004/49 Parlamentu Europejskiego i Rady, art. 21 ust. 1)*

5. *Transport – Transport kolejowy – Bezpieczeństwo kolei wspólnotowych – Dyrektywa 2004/49 – Postępowania w sprawie wypadków i incydentów – Organ dochodzeniowy – Obowiązek niezależności – Usytuowanie organu w strukturze ministerstwa właściwego do spraw transportu – Dopuszczalność*

*(dyrektywa 2004/49 Parlamentu Europejskiego i Rady, art. 21 ust. 1)*

6. *Transport – Transport kolejowy – Bezpieczeństwo kolei wspólnotowych – Dyrektywa 2004/49 – Postępowania w sprawie wypadków i incydentów – Organ dochodzeniowy – Obowiązek niezależności – Granice – Personel i budżet organu*

*(dyrektywa 2004/49 Parlamentu Europejskiego i Rady, art. 21 ust. 1)*

7. *Transport – Transport kolejowy – Bezpieczeństwo kolei wspólnotowych – Dyrektywa 2004/49 – Postępowania w sprawie wypadków i incydentów – Organ dochodzeniowy – Obowiązek niezależności – Uregulowanie krajowe pozwalające władzy kontrolującej zarządcę infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe na uniemożliwienie publikacji decyzji organu – Niedopuszczalność*

*(dyrektywa 2004/49 Parlamentu Europejskiego i Rady, art. 21 ust. 1)*

1. Zobacz tekst orzeczenia.

(zob. pkt 28)

2. Zobacz tekst orzeczenia.

(zob. pkt 30)

3. Komisja ma prawo wnieść do Trybunału skargę o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, zarzucając brak niezależności organu, o którym mowa w art. 21 dyrektywy 2004/49 w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, przy czym nie musi ona powołać się na konkretną sytuację, w której rzeczywiście doszło do naruszenia owej niezależności. Państwa członkowskie są bowiem zobowiązane zagwarantować niezależność organu dochodzeniowego poprzez wydanie zespołu przepisów, które zapewniają temu organowi możliwość wypełniania spoczywających na nim zadań bez narażania się na ryzyko podlegania nakazom lub wpływowi zwłaszcza ze strony zarządcy infrastruktury kolejowej lub przedsiębiorstwa kolejowego. Brak lub niewystarczający charakter takich ram prawnych może sam w sobie świadczyć o uchybieniu art. 21 ust. 1 dyrektywy 2004/49.

(zob. pkt 32)

4. Co się tyczy organów państwowych niezależność oznacza zwykle status, który zapewnia danemu organowi publicznemu możliwość swobodnego działania w stosunku do podmiotów, wobec których należy zapewnić jego niezależność, z wyłączeniem jakichkolwiek instrukcji czy nacisków.

W tym względzie, co się tyczy niezależności organu dochodzeniowego, o którym mowa w art. 21 dyrektywy 2004/49 w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, choć żaden przepis tej dyrektywy nie zakazuje możliwości powoływania i odwoływania wszystkich członków organu dochodzeniowego przez ministra właściwego do spraw transportu, art. 21 ust. 1 tej dyrektywy, w zakresie, w jakim wymaga, by organ ten posiadał niezależność organizacyjną między innymi od zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych, stoi jednak na przeszkodzie temu, by organ, który kontroluje zarządcę infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe, mógł powoływać i odwoływać wszystkich członków organu dochodzeniowego, jeżeli uprawnienie to nie jest ściśle uregulowane w prawie, tak by ów organ był zobowiązany podejmować decyzje na podstawie obiektywnych, jasno i wyczerpująco wymienionych oraz możliwych do zweryfikowania kryteriów.

W szczególności, w zakresie w jakim minister właściwy do spraw transportu kontroluje przedsiębiorstwo kolejowe i zarządcę infrastruktury kolejowej, okoliczność że przysługuje mu szerokie uprawnienie dyskrecjonalne do wyznaczania osób, które mogą brać udział, jako członkowie doraźni

organu dochodzeniowego, w postępowaniach w sprawie wypadków i incydentów kolejowych, jak również do uniemożliwiania innym osobom udziału w takich postępowaniach, nie jest zgodna z wymogiem niezależności organizacyjnej organu dochodzeniowego.

(zob. pkt 67, 86, 93)

5. Co się tyczy niezależności organu dochodzeniowego, o którym mowa w art. 21 dyrektywy 2004/49 w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, dyrektywa ta nie zakazuje sama w sobie usytuowania tego organu w strukturze ministerstwa właściwego do spraw transportu.

(zob. pkt 76)

6. Wymóg niezależności organizacyjnej nałożony na organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 21 dyrektywy 2004/49 w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, nie sięga tak daleko, by wykluczona była możliwość oddania do dyspozycji owego organu służb i personelu ministerstwa właściwego do spraw transportu. Niezbędne jest jednak, by dostęp do takich zasobów został zagwarantowany temu organowi na podstawie jasnych przepisów, które nie mogą zostać zmienione przez samego ministra właściwego do spraw transportu. Podobnie, wymóg ten nie nakłada wymogu, by organ ten dysponował samodzielną linią budżetową. Państwa członkowskie mogą zatem przewidzieć, że z punktu widzenia prawa budżetowego organ ten podlega określonemu departamentowi ministerstwa, pod warunkiem że temuż organowi zostanie zagwarantowany niezależny dostęp do zasobów finansowych, które należy mu przyznać na wykonywanie jego zadań.

(zob. pkt 99, 100)

7. Ponieważ jawność decyzji organu dochodzeniowego, o którym mowa w art. 21 dyrektywy 2004/49 w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, stanowi jeden z istotnych celów postępowania prowadzonego w sprawie wypadków i incydentów kolejowych, nie jest zgodne z niezależnością decyzyjną wymaganą od organu dochodzeniowego wobec zarządcy infrastruktury kolejowej i przedsiębiorstwa kolejowego, że organ, który kontroluje te dwa podmioty, jest w stanie uniemożliwić oficjalną publikację raportów, w których do odpowiedzialności za dany wypadek lub incydent kolejowy zostają ewentualnie pociągnięte owe podmioty.

(zob. pkt 109)