



Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
M. CAMPOSA SÁNCHEZA-BORDONY
przedstawiona w dniu 28 marca 2019 r.¹

Sprawa C-210/18

WESTbahn Management GmbH
przeciwko
ÖBB-Infrastruktur AG

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Schienen-Control Kommission (komisję kontroli kolejowej, Austria)]

Odesłanie prejudycjalne – Transport – Jednolity europejski obszar kolejowy – Dyrektywa 2012/34/UE – Stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia – Infrastruktura kolejowa – Objęcie peronów pasażerskich – Opłata za dostęp – Ograniczenie skutków wyroku

1. Czy perony stanowią część pasażerskich stacji kolejowych? Pozornie oczywista odpowiedź twierdząca traci taki charakter, gdy uregulowanie prawa Unii (dyrektywa 2012/34/UE)² wprowadza pewien zamęt definiując z jednej strony infrastrukturę kolejową, a z drugiej strony obiekty infrastruktury usługowej.
2. Dyrektywa 2012/34 uznaje stacje pasażerskie i terminale towarowe za obiekty infrastruktury usługowej. Zamieszcza jednak „perony pasażerskie i rampy towarowe, w tym na stacjach pasażerskich i w terminalach towarowych” w „wykazie pozycji infrastruktury kolejowej”.
3. Ustalenie opłaty, którą przedsiębiorstwa kolejowe mają uiścić za korzystanie z peronów pasażerskich, zależy od tego, czy perony zaliczymy do jednej lub drugiej kategorii. Na tym polega problem, przed którym stoi Schienen-Control Kommission (komisja kontroli kolejowej, Austria; zwana dalej „komisją kontroli”), która spory w tym przedmiocie musi rozstrzygnąć na drodze administracyjnej³.

¹ Język oryginału: hiszpański.

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. 2012, L 343, s. 32).

³ Trybunał uznaje, że komisja ta może zostać zaliczona do organów uprawnionych do złożenia wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym (wyrok z dnia 22 listopada 2012 r., Westbahn Management, C-136/11, EU:C:2012:740, pkt 26–31). Mam pewne zastrzeżenia co do tej kwalifikacji, która z podobnych powodów mogłaby mieć zastosowanie do praktycznie wszystkich sektorowych organów regulacyjnych.

I. Ramy prawne

A. Prawo Unii. Dyrektywa 2012/34

4. Artykuł 3 („Definicje”) stanowi:

„Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) »przedsiębiorstwo kolejowe« oznacza każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, posiadające licencję zgodnie z niniejszą dyrektywą, którego działalność podstawowa polega na świadczeniu usług w transporcie towarowym lub pasażerskim koleją, z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to zapewnia pojazdy trakcyjne; obejmuje to także przedsiębiorstwa, które tylko dostarczają pojazdy trakcyjne;
- 2) »zarządca infrastruktury« oznacza każdy podmiot lub przedsiębiorstwo, które są odpowiedzialne w szczególności za założenie infrastruktury kolejowej, zarządzanie nią i jej utrzymanie, w tym za prowadzenie ruchu pociągów, urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy i urządzenia sterowania ruchem kolejowym (srk); funkcje zarządcy infrastruktury na sieci lub części sieci mogą być przydzielane różnym podmiotom lub przedsiębiorstwom;

3) »infrastruktura kolejowa« oznacza elementy wymienione w załączniku I;

[...]

- 11) »obiekt infrastruktury usługowej« oznacza instalację, w tym grunt, budynek i sprzęt, które zostały specjalnie przygotowane, w całości lub w części, aby umożliwić świadczenie jednej lub większej liczby usług, o których mowa w załączniku II pkt 2–4;
- 12) »operator obiektu infrastruktury usługowej« oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny odpowiedzialny za zarządzanie co najmniej jednym obiektem infrastruktury usługowej lub świadczący przedsiębiorstwom kolejowym jedną lub więcej usług, o których mowa w załączniku II pkt 2–4;

[...]”.

5. Zgodnie z art. 13 („Warunki dostępu do usług”):

„1. Zarządcy infrastruktury zapewniają wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym, w niedyskryminacyjny sposób, minimalny pakiet dostępu określony w załączniku II pkt 1.

2. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej zapewniają wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym, na niedyskryminacyjnych zasadach, dostęp, w tym również dostęp do torów, do obiektów, o których mowa w załączniku II pkt 2, oraz do usług świadczonych w tych obiektach.

[...]

4. Wnioski o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej i świadczenie w nim usług, o których mowa w załączniku II pkt 2, składane przez przedsiębiorstwa kolejowe, rozpatrywane są w rozsądnych ramach czasowych ustalonych przez organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55. Wnioski takie mogą zostać oddalone, tylko jeśli istnieją realne alternatywy pozwalające tym przedsiębiorstwom kolejowym na prowadzenie przewozów towarowych lub przewozów pasażerskich na tej samej trasie lub na trasach alternatywnych na warunkach akceptowalnych pod względem ekonomicznym [...].

[...]”.

6. Artykuł 31 („Zasady pobierania opłat”) stanowi:

„1. Opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej są wpłacane odpowiednio zarządcy infrastruktury oraz operatorowi obiektu infrastruktury usługowej i wykorzystywane do finansowania ich działalności gospodarczej.

[...]

3. Bez uszczerbku dla ust. 4 lub 5 niniejszego artykułu lub dla art. 32 opłaty za minimalny pakiet dostępu i za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu.

[...]

7. Opłata nakładana za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2, oraz świadczenie usług w tych obiektach nie może przekraczać kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk”.

7. Załącznik I („Wykaz pozycji infrastruktury kolejowej”) ma następujące brzmienie:

„W skład infrastruktury wchodzi następujące pozycje, pod warunkiem że tworzą część drogi kolejowej, łącznie z bocznicami, lecz z wyłączeniem linii znajdujących się na obszarze warsztatów naprawczych taboru kolejowego, wagonowni lub lokomotywowni, oraz z wyłączeniem prywatnych linii lub bocznic, odgałęziających się od torów stacyjnych i szlakowych:

- powierzchnia gruntów,
- tory i podtorze, w szczególności nasypy, przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, przepusty, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp itd.; perony pasażerskie i rampy towarowe, w tym na stacjach pasażerskich i w terminalach towarowych; drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów; mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia; pasy przeciwpożarowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów; skrzyżowania torów kolejowych itd.; osłony przeciwsniegowe,

[...]

- drogi dostępu dla pasażerów i towarów, w tym drogi dojazdowe i drogi dla pasażerów przybywających lub oddalających się pieszo,

[...]

- budynki wykorzystywane przez dział infrastruktury, w tym pewna część instalacji służących pobieraniu opłat za przewóz”.

8. Załącznik II [„Usługi, które mają być świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (o których mowa w art. 13)"] stanowi:

„1. Minimalny pakiet dostępu obejmuje:

- a) realizację wniosków o alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
- b) prawo do wykorzystania zdolności przepustowej, która została przyznana;

c) korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym z punktów i węzłów kolejowych;

[...].

2. Dostęp, w tym dostęp do torów, przyznaje się do następujących obiektów infrastruktury usługowej, jeżeli istnieją, i do usług dostarczanych w tych obiektach:

a) stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia, w tym tablice z informacjami dla pasażerów i dogodny punkt sprzedaży biletów;

[...]”.

B. Prawo krajowe. Eisenbahngesetz (ustawa o kolei)

9. W celu zdefiniowania infrastruktury kolejowej § 10a odsyła bezpośrednio do załącznika I do dyrektywy 2012/34.

10. Paragraf 58 odnosi się do świadczeń minimalnych, do których zalicza korzystanie z infrastruktury kolejowej, w identyczny sposób jak w pkt 1 lit. c) załącznika II do dyrektywy 2012/34.

11. Paragraf 58b dotyczący dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i do świadczenia usług posługując się brzmieniem równoważnym z pkt 2 załącznika II do dyrektywy 2012/34 stanowi, że operatorzy obiektów infrastruktury usługowej muszą zapewnić, w sposób niedyskryminacyjny, dostęp do ich obiektów.

12. Jeśli chodzi o koszty świadczenia usług kolejowych i pobieranie opłat za usługi, §§ 67 i 69b ust. 1 przejmują kryteria określone odpowiednio w art. 13 ust. 3 i 7 dyrektywy 2012/34.

II. Okoliczności faktyczne i pytanie prejudycjalne

13. ÖBB-Infrastruktur AG (zwane dalej „ÖBB”) jest podmiotem, który zarządza w Austrii infrastrukturą kolejową w rozumieniu art. 3 pkt 2 dyrektywy 2012/34, oraz obiektami infrastruktury usługowej⁴.

14. WESTbahn Management GmbH (zwane dalej „Westbahn”) jest jednym z przedsiębiorstw kolejowych (zdefiniowanych w art. 3 pkt 1 dyrektywy 2012/34), które wykonuje kolejowe przewozy pasażerskie. W tym celu zamawia w ÖBB trasy pociągów i przystanki na stacjach kolejowych, za co uiszcza stosowne opłaty.

15. Zdaniem Westbahn pobierane przez ÖBB opłaty za korzystanie ze stacji były zawyżone i w związku z tym wniosła skargę do komisji kontroli, organu regulacyjnego utworzonego zgodnie z art. 55 dyrektywy 2012/34.

16. Spór ogranicza się do rozstrzygnięcia czy, dla celów ustalenia tych opłat, perony pasażerskie powinny być uznane: a) za objęte pojęciem „minimalnego pakietu dostępu” z pkt 1 załącznika II do dyrektywy 2012/34; czy też za b) obiekty infrastruktury usługowej w rozumieniu pkt 2 lit. a) załącznika II do tej dyrektywy.

⁴ Zarządca infrastruktury oraz operator obiektu infrastruktury usługowej są zdefiniowani w art. 3 pkt 2 i 12 dyrektywy 2012/34. Chociaż zasadniczo ich funkcje są traktowane jako oddzielne, art. 13 ust. 3 akapit trzeci tej dyrektywy zezwala zarządcy infrastruktury na jednoczesne pełnienie funkcji operatora obiektu infrastruktury usługowej. Sytuacja taka ma miejsce w Austrii, gdzie ÖBB pełni obie funkcje.

17. Komisja kontroli nabrała wątpliwości, ponieważ dyrektywa 2012/34 zmieniała „minimalny pakiet dostępu”:

- Do tego momentu bezsporne było, że korzystanie z peronów pasażerskich wchodziło w zakres korzystania ze stacji kolejowych.
- Niemniej jednak pkt 1 załącznika II do dyrektywy 2012/34 określając „minimalny pakiet dostępu”, który zarządcy infrastruktury muszą zapewnić wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym, wprowadził nowy element w lit. c), a mianowicie „korzystanie z infrastruktury kolejowej”.
- Ponadto załącznik I do dyrektywy 2012/34 w „wykazie pozycji infrastruktury kolejowej” uwzględniła „perony pasażerskie i rampy towarowe, w tym na stacjach pasażerskich i w terminalach towarowych”.

18. Rozstrzygnięcie sporu ma wpływ na ustalenie wysokości opłaty za dostęp, którą mają uiścić przedsiębiorstwa kolejowe.

- W przypadku zakwalifikowania peronów pasażerskich jako obiektów infrastruktury usługowej zastosowanie miałyby kryterium ustalania kosztów odnoszące się do świadczenia usług, zgodnie z art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34 (koszty świadczenia usług powiększone o rozsądny zysk).
- Gdyby jednak uznać je za część infrastruktury kolejowej zawartą w „minimalnym pakiecie dostępu”, należałoby stosować kryterium ustalania kosztów na podstawie art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34 (koszty ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu).

19. Organ odsyłający powołuje się również na wątpliwości, czy minimalnym pakietem dostępu byłyby objęte jedynie perony pasażerskie znajdujące się na „stacjach pasażerskich”, czy też także perony pasażerskie na zwykłych przystankach, które w Austrii stanowią większość z ogólnej liczby 1069 istniejących stacji. Uważa on, że gdyby „minimalnym pakietem dostępu” objąć perony pasażerskie na stacjach pasażerskich, to tym bardziej powinno to dotyczyć peronów na przystankach, które w taki sam sposób umożliwiają pasażerom wsiadanie i wysiadanie.

20. Komisja kontroli podkreśla, że z motywów dyrektywy 2012/34 nie wynika zmiana zasad ponoszenia kosztów, nie wynika z nich również, iż perony pasażerskie objęte są obecnie minimalnym pakietem dostępu. Gdyby taka sytuacja miała miejsce, prowadziłyby to do daleko idących zmian zasad ponoszenia kosztów, gdyż istotny składnik kosztów nie podlegałby zaliczeniu do kosztów korzystania ze stacji kolejowych. Z tego względu w jej opinii właściwe byłoby nieobejmowanie peronów pasażerskich pojęciem „minimalny pakiet dostępu”, lecz objęcie ich pojęciem „stacji pasażerskich”, czyli kategorią „obiektów infrastruktury usługowej”.

21. W tym kontekście komisja kontroli przedkłada Trybunałowi następujące pytania prejudycjalne:

„1) Czy pkt 2 lit. a) załącznika II dyrektywy [2012/34], należy interpretować w ten sposób, że wskazane tam znamię hipotezy przepisu »stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia« obejmuje elementy infrastruktury kolejowej »perony pasażerskie« zgodnie z tiret drugim załącznika I do tej dyrektywy?

2) W przypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze:

Czy pkt 1 lit. c) załącznika II do dyrektywy [2012/34], należy interpretować w ten sposób, że wskazane tam znamię hipotezy przepisu »korzystanie z infrastruktury kolejowej« obejmuje korzystanie z peronów pasażerskich zgodnie z tiret drugim załącznika I do tej dyrektywy?”.

III. Postępowanie przed Trybunałem

22. Postanowienia odsyłające wpłynęły do sekretariatu Trybunału w dniu 23 marca 2018 r.

23. Uwagi na piśmie złożyli ÖBB, Westbahn, rządy polski i francuski, a także Komisja. Wszyscy oni stawili się na rozprawie w dniu 17 stycznia 2019 r., poza rządem polskim.

IV. Ocena

A. Przedstawienie sporu

24. Zgadzam się z większością uczestników postępowania prejudycjalnego, że na dwa pytania przedłożone przez komisję kontroli można udzielić jednej odpowiedzi.

25. W celu określenia zakresu sporu należy przypomnieć, że zgodnie z brzmieniem załącznika II do dyrektywy 2012/34 usługi, które mają być świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych, obejmują:

- Usługi objęte minimalnym pakietem dostępu, do którego odnosi się pkt 1.
- Usługi przewidziane w pkt 2, 3 i 4 odnoszących się, odpowiednio, do obiektów infrastruktury usługowej, usług dodatkowych i do usług pomocniczych.

26. Artykuł 13 dyrektywy 2012/34 dotyczy warunków, na jakich przedsiębiorstwa kolejowe mogą korzystać z różnych usług.

- W przypadku minimalnego pakietu dostępu zarządcy infrastruktury muszą go zapewnić w niedyskryminacyjny sposób (ust. 1).
- W odniesieniu do obiektów infrastruktury usługowej, ich operatorzy zapewniają przedsiębiorstwom kolejowym „dostęp, w tym również dostęp do torów, do obiektów, o których mowa w pkt 2 załącznika II, oraz do usług świadczonych w tych obiektach” (ust. 2)⁵.

27. Dyrektywa 2012/34 przewiduje uiszczanie opłat za korzystanie zarówno z infrastruktury kolejowej jak i z obiektów infrastruktury usługowej. Opłaty te są wpłacane odpowiednio zarządcy infrastruktury oraz operatorowi obiektu infrastruktury usługowej i są wykorzystywane do finansowania ich działalności gospodarczej (art. 31 ust. 1)⁶ zgodnie z następującymi kryteriami:

- Za minimalny pakiet dostępu „opłaty [...] ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu” (art. 31 ust. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2012/34).
- W odniesieniu do obiektów infrastruktury usługowej opłata nie może przekraczać kosztów świadczenia usługi *powiększonych o rozsądną zysk* (art. 31 ust. 7 tej dyrektywy).

5 Zwracam uwagę, że istnieją różnice w różnych wersjach językowych dyrektywy, które mają wpływ na brzmienie określonych przepisów mających kluczowe znaczenie w niniejszej sprawie (art. 13 ust. 2, art. 31 ust. 7 oraz pkt 2 załącznika II do dyrektywy 2012/34). W niektórych językach (francuskim, włoskim czy niemieckim) jest mowa o „dostępie do torów”, ale w innych (angielskim, hiszpańskim, czy portugalskim) wskazano na „dostęp szynowy”. Być może z tego powodu ÖBB, na podstawie wersji niemieckiej, zastosowała podejście polegające na „dostępie do torów” z punktu widzenia użytkowników, uważając, że „dostęp” ma zostać udzielony użytkownikom, a nie przedsiębiorstwom kolejowym, które w rzeczywistości są adresatami usług. W każdym razie nie uważam, aby te różnice językowe były istotne. To, co musi zostać zapewnione, to możliwość łączenia się przedsiębiorstw kolejowych z (pozostałymi) obiektami infrastruktury usługowej z torów, a także możliwość dostępu do torów z obiektów infrastruktury usługowej. Z tego względu, gdy będę poniżej używał pojęcia „dostęp” w odniesieniu do przedsiębiorstw kolejowych, dokonam tego w znaczeniu „obustronna komunikacja pomiędzy obiektami infrastruktury kolejowej a torem”.

6 ÖBB, ze względu na jej podwójną funkcję, pobiera obie opłaty.

28. Jak już wskazałem, gdyby perony pasażerskie były jeszcze jednym z obiektów infrastruktury usługowej, opłata, którą przedsiębiorstwo kolejowe powinno uiścić operatorowi tego obiektu, mogłaby obejmować część rozsądnego zysku na korzyść operatora. Gdyby, przeciwnie, perony stanowiły część minimalnego pakietu dostępu, kwota opłaty byłaby ograniczona do kosztu ponoszonego bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu.

29. Stacje pasażerskie, a także ich budynki i inne urządzenia są wymienione pośród obiektów infrastruktury usługowej wskazanych w pkt 2 załącznika II dyrektywy 2012/34, w szczególności w lit. a).

30. Mimo że dyrektywa nie określa, co należy rozumieć przez „peron pasażerski”, z jego zwykłego znaczenia jako przestrzeni zaprojektowanej w celu umożliwienia osobom wejścia do pociągu i wyjścia z niego wynika, że może on znajdować się na stacji lub poza nią (przystanki)⁷.

31. W intuicyjny sposób obraz stacji kolejowej jest nierozzerwalnie związany z peronami. Odpowiedź na pierwsze pytanie prejudycjalne powinna być zatem twierdząca. Pozorną oczywistość tej odpowiedzi zakłóca jednak, jak wspomniałem na początku tej opinii, lektura pkt 1 załącznika II do dyrektywy 2012/34, który w ramach minimalnego pakietu dostępu obejmuje „korzystanie z infrastruktury kolejowej”.

B. Perony pasażerskie jako infrastruktura kolejowa (część infrastruktury kolejowej)

1. Wykładnia załączników I i II do dyrektywy 2012/34

32. Mimo że w dyrektywie 2012/34 umieszczono pojęcie „infrastruktury kolejowej” wśród „definicji” zawartych w art. 3, zdecydowano się na wyszczególnienie składających się na to pojęcie elementów i ich sprecyzowanie poprzez odesłanie do załącznika I. Pośród pozycji infrastruktury kolejowej w sposób bezpośredni wymienia „perony pasażerskie”.

33. Nie można zatem zaprzeczyć, że zgodnie z dyrektywą 2012/34 wspomniane perony stanowią część infrastruktury kolejowej i w tym zakresie wchodzi w skład minimalnego pakietu dostępu. Jest to wyraźna decyzja prawodawcy unijnego, który w ten sposób zmienił uprzednie ramy prawne.

34. Dyrektywa 2001/14/WE⁸, która obowiązywała przed dyrektywą 2012/34, nie obejmowała bowiem korzystania z infrastruktury kolejowej zakresem minimalnego pakietu dostępu, tak że rozróżnienie pomiędzy infrastrukturą kolejową a obiektami infrastruktury usługowej określonymi w załączniku II nie zależało od żadnego wykazu pozycji infrastruktury kolejowej.

35. Wychodząc z tego założenia zarówno ÖBB jak i rządy francuski i polski utrzymują, że gdyby prawodawca unijny miał zamiar zmienić poprzedni system, to dokonałby tego w sposób wyraźny i uzasadnił to w motywach nowej dyrektywy. Objęcie peronów pasażerskich pojęciem „infrastruktury kolejowej” stanowiłoby istotną innowację w porównaniu z poprzednią regulacją.

⁷ Postanowienia odsyłające rozróżnia „perony pasażerskie znajdujące się na stacjach pasażerskich” i „perony pasażerskie na zwykłych przystankach” (pkt 23). Jeśli zestawimy pojęcie stacji kolejowej z pojęciem przystanku, to ich wspólnym elementem jest peron. Stacja, poza tym, że zazwyczaj posiada kilka peronów, składa się także z bocznic i innych urządzeń pomocniczych przeznaczonych do manewrowania pociągami i ich utrzymania, ale również z przestrzeni przeznaczonych do obsługi pasażerów, jak i stref zarządzania towarami. Z kolei przystanek to zasadniczo peron z mniejszą lub większą ilością elementów dodatkowych ułatwiających oczekiwanie na pociąg. Z tego też względu uważam, że, ponieważ pkt 2 lit. a) załącznika II odnosi się do stacji, należy zwrócić uwagę na perony, które się na nich znajdują, bez uszczerbku dla ewentualnych odniesień do przystanków.

⁸ Dyrektywa 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 przyznawanie świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. 2001, L 75, s. 29 – wyd. spec. w jęz. polskim, rodz. 7, t. 5, s. 404).

36. Nie uważam jednak tego argumentu za rozstrzygający. Jeśli zapoznamy się z brzmieniem art. 2 dyrektywy 91/440/EWG⁹ możemy zauważyć, w jaki sposób określił on jej zakres stosowania w odniesieniu do „zarządzania infrastrukturą kolei”. W celu jej zdefiniowania art. 3 tiret trzecie zawiera odesłanie do załącznika I.A do rozporządzenia (EWG) nr 2598/70¹⁰. Załącznik ten, którego brzmienie jest niemal identyczne z brzmieniem załącznika I do dyrektywy 2012/34, zawiera w wykazie perony pasażerskie i rampy towarowe.

37. Porównanie tych tekstów ujawnia, że jedno z dodanych określeń dotyczy właśnie peronów pasażerskich i ramp towarowych, w odniesieniu do których w załączniku I do dyrektywy 2012/34 dodano sformułowanie „w tym na stacjach pasażerskich i w terminalach towarowych”.

38. Nie można zakładać, że dodanie to nie jest zamierzone¹¹, przede wszystkim kiedy pkt 2 lit. a) załącznika II do dyrektywy 2012/34 zalicza stacje pasażerskie do obiektów infrastruktury usługowej, a perony stanowią raczej bytu stacji, jeśli chodzi o dostęp podróżnych do pociągu. Z tej perspektywy wnioskować można jedynie, że prawodawca chciał, aby perony pasażerskie, również na stacjach, stanowiły część infrastruktury kolejowej¹².

39. Prawodawca ten następnie potwierdził swoje stanowisko, gdyż zmiany wprowadzone dyrektywą (UE) 2016/2370¹³ nie wpłynęły na brzmienie załącznika I do dyrektywy 2012/34.

40. Komisja wyjaśnia w przekonujący sposób, z jakiego powodu wybrano tę opcję. Rozróżnienie pomiędzy minimalnym pakietem dostępu (gwarantującym usługi, bez których usługa transportowa nie mogłaby zostać zrealizowana) a dostępem do obiektów infrastruktury usługowej ma skutki nie tylko ekonomiczne ze względu na różne kryteria ustalania odpowiednich opłat, lecz oznacza także inny system, jeśli chodzi o uprawnienia do dostępu. W przypadku świadczeń minimalnych dostęp ten jest obowiązkowy, gdy tymczasem można go odmówić w odniesieniu do obiektów infrastruktury usługowej, jeżeli istnieją realne alternatywy.

41. Dyrektywa 2012/34 gwarantuje bowiem dostęp zarówno do infrastruktury kolejowej, jak i do obiektów infrastruktury usługowej. Niemniej jednak zakres prawa do dostępu nie jest taki sam. I tak, w odniesieniu do infrastruktury kolejowej, przepisy są bardzo sztywne i nie można odmówić tego dostępu przedsiębiorstwom kolejowym. W tym sensie motyw 65 dyrektywy 2012/34 wyraża konieczność zdefiniowania „[tych] części składow[ych] usług dotyczących infrastruktury, które mają *zasadnicze* znaczenie dla zapewnienia przewoźnikowi świadczenia danej usługi i które powinny być zapewnione w zamian za minimalne opłaty za dostęp”¹⁴.

42. Procedura przewidziana w dyrektywie 2012/34 w zakresie rozdziału zdolności przepustowej infrastruktury między przedsiębiorstwa kolejowe wskazuje, że celem jest zapewnienie im dostępu do przydzielonej zdolności.

9 Dyrektywa Rady z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. 1991, L 237, s. 25 – wyd. spec. w jęz. polskim, rodz. 7, t. 1, s. 341).

10 Rozporządzenie Komisji z dnia 18 grudnia 1970 r. określające pozycje, które należy uwzględnić pod poszczególnymi nazwami w planach kont, stanowiące załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 1108/70 z dnia 4 czerwca 1970 r. (Dz.U. 1970, L 278, s. 1 – wyd. spec. w jęz. polskim, rodz. 7, t. 1, s. 54). Był to przepis uzupełniający do rozporządzenia (EWG) nr 1108/70 z dnia 4 czerwca 1970 r. wprowadzającego system księgowy dla wydatków na infrastrukturę w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludzie śródlądowej (Dz.U. 1970, L 130, s. 4 – wyd. spec. w jęz. polskim, rodz. 7, t. 1, s. 42).

11 Byłoby oczywiście pożądane, aby projektodawca dyrektywy 2012/34 odzwierciedlił swój zamiar w preambule do uregulowania, ale brak jakiegokolwiek motywu w tym względzie nie pozwala na odstępianie od jedynego wyjaśnienia zgodnego z brzmieniem tego uregulowania, jego kontekstem i celem, jaki realizuje.

12 Nie sądzę, aby w tej kwestii istniały różnice między peronami pasażerskimi znajdującymi się na stacjach pasażerskich a tymi na zwykłych przystankach: przepis dotyczy *wszystkich* peronów, co podkreśla dodanie wyrażenia „w tym na stacjach”.

13 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz.U. 2016, L 352, s. 1).

14 Podkreślenie moje.

43. Jak wskazałem w opinii w sprawie SJ¹⁵, infrastruktura kolejowa ma ograniczoną zdolność przepustową¹⁶ i tak też jest to podkreślone w motywie 58 dyrektywy 2012/34, który wskazuje, że „[s]ystemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury powinny uwzględnić skutki coraz pełniejszego wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury i w końcu powstania niedoboru tej zdolności”.

44. Przewidziany w dyrektywie 2012/34 proces alokacji zdolności przepustowej infrastruktury ma na celu zapewnienie, aby przedsiębiorstwa kolejowe faktycznie dysponowały przyznaną zdolnością przepustową i korzystały z prawa do korzystania z niej, zgodnie z art. 13 ust. 1 w związku z pkt 1 lit. b) załącznika II.

45. Natomiast wymogi dotyczące obiektów infrastruktury usługowej są bardziej elastyczne. Artykuł 13 ust. 4 dyrektywy 2012/34 stanowi, że wnioski przedsiębiorstw kolejowych o dostęp mogą „zostać oddalone, tylko jeśli istnieją realne alternatywy pozwalające tym przedsiębiorstwom kolejowym na prowadzenie przewozów towarowych lub przewozów pasażerskich na tej samej trasie lub na trasach alternatywnych na warunkach akceptowalnych pod względem ekonomicznym”.

46. Wolą prawodawcy było zatem, aby dostępność peronów jako części minimalnego pakietu dostępu była zawsze zapewniona poprzez włączenie ich do elementów *podstawowych*, do których odnosi się załącznik I do dyrektywy 2012/34.

47. Jest to logiczne, gdyż nie można wyobrazić sobie operacyjnego wykorzystania pociągu bez zapewnienia wejścia do niego i wyjścia z niego przez perony. W ten sposób zapewnia się, że perony, bez względu na to czy znajdują się na stacji, czy na zwykłych przystankach, będą mogły zostać wykorzystane przez przedsiębiorstwa kolejowe w celu świadczenia ich usług.

48. Ponadto można zauważyć, że w rzeczywistości w większości państw członkowskich perony pasażerskie są faktycznie przypisane do infrastruktury kolejowej¹⁷. Nie wydaje się zatem, aby brak wyjaśnień w motywach dyrektywy 2012/34 stanowił czynnik zniekształcający prawidłowe zrozumienie jej przepisów.

49. W rezultacie wola prawodawcy unijnego nie tylko okazuje się wyraźnie określona w dyrektywie 2012/34, lecz także z materialnego punktu widzenia jest uzasadniona potrzebą zagwarantowania przedsiębiorstwom kolejowym dostępu do peronów w każdym przypadku.

2. Argumenty przemawiające przeciwko tej wykładni

50. Na poparcie przeciwnej do wyżej przedstawionej tezy (którą popierają Komisja i Westbahn), ÖBB oraz rządy francuski i polski przytaczają szereg argumentów, w tym kilka, co do których już się wypowiedziałem (jak na przykład argument dotyczący braku w dyrektywie 2012/34 konkretnego motywu uzasadniającego zmianę reżimu prawnego).

¹⁵ C-388/17, EU:C:2018:738, pkt 52 i nast.

¹⁶ Motyw 71 dyrektywy 2012/34 zalicza infrastrukturę kolejową do naturalnego monopolu.

¹⁷ Potwierdza to Independent Regulators' Group – Rail (grupa organów regulacyjnych w sektorze kolejowym, których współpracę promuje art. 57 dyrektywy 2012/34) poprzez badanie stosowania opłat za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej w różnych krajach Europy. Zobacz „An overview of charging practices for access to service facilities and rail-related services in the IRG-Rail member states” [IRG-Rail (17) 6], raport z dnia 27 listopada 2017 r., s. 14. Obejmuje Austrię, Belgię, Bułgarię, Chorwację, Finlandię, Francję, Grecję, Hiszpanię, Niemcy, Norwegię, Polskę, Portugalie, Rumunię, Słowenię, Szwecję, Węgry, Włochy i Zjednoczone Królestwo. Podczas rozprawy odbyła się dyskusja na temat treści tego raportu.

51. W skrócie, argumenty te odnoszą się bądź do fizycznego oddzielenia infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej (jako kryterium rozgraniczenia wykonywania uprawnień pomiędzy zarządcą tej infrastruktury a operatorami obiektów infrastruktury usługowej), bądź do skutków finansowych.

52. Wskazuję od razu, że twierdzenia ÖBB oraz rządów francuskiego i polskiego wspierają wykładnię, którą uważam za wykładnię *contra legem* dyrektywy 2012/34¹⁸. Mając źródło przede wszystkim w (niezaprzeczalnych) praktycznych trudnościach, które powoduje uznanie peronów za część infrastruktury kolejowej, stanowisko to odzwierciedla jednak raczej krytykę decyzji legislacyjnej zawartej w dyrektywie 2012/34.

a) Fizyczne rozgraniczenie przestrzeni

53. Jest logiczne, że perony (infrastruktura, z której korzystania dotyczy pkt 1 załącznika II w związku z załącznikiem I do dyrektywy 2012/34) i stacje pasażerskie (obiekty infrastruktury usługowej zgodnie z pkt 2 wspomnianego załącznika II) muszą być fizycznie połączone. Będzie takie miejsce (a raczej linia), w którym kończy się zarządzanie obiektem kolejowej infrastruktury usługowej, a zaczyna się korzystanie z infrastruktury. W zależności od tego czynnika będzie się różnił materialny rozkład uprawnień w odniesieniu do różnych przestrzeni, które dyrektywa 2012/34 przydziela oddzielnie zarządcom infrastruktury i operatorom obiektów infrastruktury usługowej.

54. Należy przyznać, że powołane przez ÖBB oraz przez rządy francuski i polski problemy o charakterze praktycznym dotyczące rozgraniczenia tych przestrzeni, nie są bez znaczenia. Precyzyjne ustalenie *granicy* pomiędzy nimi może nie być łatwe, zwłaszcza w przypadkach o większej złożoności¹⁹. Trudności te jednak nie powinny przesłonić narzuconej przez prawodawcę zasady, to znaczy że peron jako taki należy do infrastruktury kolejowej.

55. Chociaż skutki dla opłaty są przedmiotem kolejnej sekcji, należy obecnie podkreślić, że art. 31 ust. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2012/34 odnosi się do „opłaty za minimalny pakiet dostępu i za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej”. Odnosi się zatem do infrastruktury kolejowej umożliwiającej *przejście* do obiektów infrastruktury usługowej, która to infrastruktura kolejowa podlega zarządcy infrastruktury.

56. ÖBB opowiada się za tym, że składniki infrastruktury kolejowej nie *mieszają się* z obiektami infrastruktury usługowej. Jej zdaniem gdyby perony zostały objęte zakresem minimalnego pakietu dostępu, podział funkcji pomiędzy zarządcą infrastruktury a operatorem obiektów infrastruktury usługowej uległby zamazaniu. Do tego ostatniego należy ponadto zapewnienie dostępu do tych obiektów „w tym dostępu szynowego”. Uważa ona, że przepisem bezpośrednio stosowanym do peronów byłby pkt 2 załącznika II, sekcja, w której znajdują się obiekty infrastruktury usługowej, w tym stacje²⁰.

57. Argumentacja ÖBB pozostaje zakotwiczona w koncepcji infrastruktury, która służy jedynie torom i nierozzerwalnie związanym z nimi elementom ich konstrukcji. Koncepcja ta była uzasadniona do momentu zmiany normatywnej wyrażonej w załączniku I do dyrektywy 2012/34, ale obecnie pojęcie infrastruktury kolejowej zostało poszerzone w wyżej opisanym znaczeniu.

18 Rząd francuski podczas rozprawy zwrócił się do Trybunału o dokonanie „wykładni dalekiej od brzmienia” tej dyrektywy.

19 ÖBB wspomniała, na przykład i między innymi, podziemne tunele, które na niektórych stacjach pasażerskich ułatwiają dostęp do peronów.

20 Wyjaśnienie to nie uwzględnia w wystarczającym stopniu tego, że w załączniku I umieszczono wyraźnie perony pasażerskie w wykazie pozycji infrastruktury kolejowej.

58. W istocie ÖBB musi przyznać, że również tory są *częścią* stacji pasażerskiej w zwykłym znaczeniu tego terminu, ale to nie oznacza, że są traktowane jak obiekty infrastruktury usługowej. Począwszy od wejścia w życie dyrektywy 2012/34 podobne rozumowanie ma zastosowanie do peronów.

59. Po zapoznaniu się z wyliczeniem obiektów infrastruktury usługowej zawartym w pkt 2 załącznika II do dyrektywy 2012/34, można dojść do wniosku, że większość z nich znajduje się na obszarach oddzielonych od trasy przejazdu kolejowego²¹. Z kolei na stacjach obecność dróg kolejowych i bocznic jest nieodłączna, tak że w tych miejscach infrastruktura kolejowa przeplata się z obiektami infrastruktury usługowej i nie ma potrzeby udzielania niezależnego dostępu, gdyż dostęp ten jest możliwy poprzez drogi samej infrastruktury kolejowej.

60. Nic zatem nie stoi na przeszkodzie, aby uprawnienia zarządcy infrastruktury wykraczały poza tory przebiegające przez stację, obejmując także perony pasażerskie. Te ostatnie wypełniają funkcję „infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej”, do której odnosi się art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34.

61. Szczegółowe rozwiązania mające na celu rozstrzygnięcie, w jaki sposób peron łączy się z różnymi obiektami infrastruktury usługowej, będą zależeć od poszczególnych okoliczności wynikających z kształtu określonej stacji. Wobec braku przepisu, który bardziej precyzyjnie rozróżnia jedne obszary od drugiej, zarządca infrastruktury i operator stacji powinni dojść do porozumienia lub zwrócić się do organu regulacyjnego w celu usunięcia rozbieżności.

b) Skutki finansowe

62. Ci, którzy sprzeciwiają się zakwalifikowaniu peronów pasażerskich jako części infrastruktury kolejowej objętej minimalnym pakietem dostępu, podkreślą skutki finansowe tego środka, gdyż opłata za korzystanie z peronów nie może przekraczać kosztu bezpośrednio ponoszonego (zasada kosztu krańcowego)²².

63. Tak naprawdę argument ten nie ma żadnego wpływu na wykładnię przepisów dyrektywy 2012/34, do których odnosi się pytanie prejudycjalne. Jeśli, jak przyznaje komisja kontroli, „zgodne z definicją zawartą w prawie Unii perony pasażerskie są częścią infrastruktury kolejowej”²³, ta przesłanka musi zostać użyta do ustalenia istotnych skutków w odniesieniu do opłat za korzystanie z tej infrastruktury.

64. W związku z tym do obliczenia tych opłat muszą zostać uwzględnione elementy wymienione w załączniku I, zgodnie z art. 29 i nast. dyrektywy 2012/34 oraz, od momentu wejścia w życie rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/909²⁴, tym rozporządzeniem. Rozporządzenie to odnosi się do kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu w celu ustalenia opłat za minimalny pakiet dostępu i za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej, o których mowa w art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34.

21 Na przykład terminale towarowe, tory postojowe, punkty zaplecza technicznego, stanowiska techniczne czy kolejowe stacje paliw.

22 Dokument „Updated review of charging practices for the minimum access package in Europe” przygotowany przez IRG-Rail [IRG-Rail (18) 10] podkreśla na stronie 10 jak w większości krajów obliczenie opłat za minimalny pakiet dostępu dokonywane jest na podstawie kosztów krańcowych ponoszonych przez zarządcę infrastruktury w celu jej wykorzystania.

23 Punkt IV, pkt 6, *in fine* (wyjaśnienia dotyczące pytań prejudycjalnych) postanowienia odsyłającego.

24 Rozporządzenie wykonawcze Komisji z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz.U. 2015, L 148, s. 17).

65. Włączenie peronów do infrastruktury kolejowej oznacza, że nie można ich uwzględnić przy obliczeniu opłaty za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej. Korzystanie z peronów nie może być zatem obciążone poprzez zastosowanie wskaźnika „rozsądnego zysku”. Taka sytuacja może ostatecznie doprowadzić do spadku przychodów operatorów tych obiektów, którzy do tej pory przyjmowali odpowiedzialność za perony, uważając je, błędnie, za część obiektów infrastruktury usługowej.

66. Skutek ten nie stoi na przeszkodzie wykładni załączników I i II do dyrektywy 2012/34. Ponadto brak możliwości pobierania opłaty z tytułu korzystania z obiektów infrastruktury usługowej za perony na stacji będzie złagodzony przez przeniesienie odpowiedzialności za te perony (ich budowa i utrzymanie), z której zwolniony zostanie operator stacji.

67. W swoich uwagach na piśmie rząd polski utrzymuje, że wyłączenie peronów pasażerskich z obiektów infrastruktury usługowej naruszyłoby cele dyrektywy 2012/34, wśród których jest uczynienie transportu kolejowego efektywnym i konkurencyjnym wobec innych rodzajów transportu (motyw piąty). Rząd polski dodaje, że celowi temu towarzyszy możliwość pobierania przez operatorów obiektów infrastruktury usługowej opłat uwzględniających rozsądny zysk. Uzyskane w ten sposób zyski mogą zostać wykorzystane do ulepszenia obiektów, w szczególności peronów pasażerskich, czyli miejsc, w których należy zapewnić najwyższy poziom komfortu i bezpieczeństwa, co w rezultacie skutkuje oferowaniem usług o wyższej jakości.

68. Ten i inne podobne argumenty mogą wskazywać na niepożądany skutek obecnej regulacji, ale nie są wystarczające do interpretowania jej wbrew jej literalnemu brzmieniu, ani tym bardziej do kwestionowania jej ważności (czego zresztą nikt nie podnosił). Ponadto wychodzi on z wątpliwego założenia, że jakość związana z większą inwestycją może wynikać jedynie z wyższej opłaty.

69. Oczywiście nic nie wskazuje, że kryterium przyjęte w dyrektywie 2012/34 nieuchronnie prowadzi do współistnienia niedostatecznej infrastruktury kolejowej z doskonałymi obiektami infrastruktury usługowej z powodu różnic pomiędzy jednymi a drugimi opłatami. Należy pamiętać, że dyrektywa 2012/34 w art. 8 i art. 32 przewiduje mechanizmy umożliwiające przyjęcie przez państwa członkowskie środków wsparcia ekonomicznego na rzecz zarządcy infrastruktury.

C. W przedmiocie ograniczenia w czasie skutków wyroku

70. W przypadku gdyby Trybunał uznał, że dyrektywa 2012/34 zalicza perony pasażerskie do infrastruktury kolejowej, ÖBB wnosi, aby wyrok wywoływał skutki prawne dopiero począwszy od jego publikacji.

71. W celu uzasadnienia swego żądania powołuje się na skutki ekonomiczne i swoją dobrą wiarę, gdyż oceniła, że dyrektywa 2012/34 nie niesie za sobą żadnej istotnej zmiany reżimu prawnego dyrektywy 2001/14. Za jej żądaniem przemawia zachowanie państw członkowskich i Komisji, która nie zaskarżyła austriackich przepisów.

72. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału wykładnia przepisu prawa Unii, dokonana przez Trybunał w ramach kompetencji przyznanej mu w art. 267 TFUE, wyjaśnia i precyzuje znaczenie oraz zakres tego przepisu, tak jak powinien lub powinien być on być rozumiany i stosowany od chwili jego wejścia w życie. Z powyższego wynika, że sądy mogą i powinny stosować taką wykładnię przepisu również do stosunków prawnych powstałych przed wydaniem wyroku w sprawie wniosku o dokonanie wykładni, jeżeli spełnione są wszystkie pozostałe przesłanki wszczęcia przed właściwym sądem postępowania w sprawie związanej ze stosowaniem takiego przepisu²⁵.

²⁵ Wyrok z dnia 27 lutego 2014 r., Transportes Jordi Besora (C-82/12, EU:C:2014:108, pkt 40 i przytoczone tam orzecznictwo).

73. W drodze wyjątku od tej zasady Trybunał stosując ogólną zasadę pewności prawa leżącą u podstaw unijnego porządku prawnego, może uznać, że należy ograniczyć ze skutkiem dla wszystkich zainteresowanych możliwość powoływania się na zinterpretowany przez niego przepis celem podważenia stosunków prawnych nawiązanych w dobrej wierze. Aby tego rodzaju ograniczenie mogło mieć miejsce, winny zostać spełnione dwie istotne przesłanki, mianowicie dobra wiara zainteresowanych i ryzyko poważnych konsekwencji.

74. Trybunał stosował ten wyjątek, gdy istniało ryzyko poważnych reperkusji finansowych ze względu między innymi na znaczną liczbę stosunków prawnych nawiązanych w dobrej wierze na podstawie przepisów uważanych za skuteczne i obowiązujące i gdy okazywało się, że osoby prywatne oraz władze krajowe dopuściły się zachowań niezgodnych z prawem Unii ze względu na istnienie obiektywnej i istotnej niepewności co do znaczenia przepisów tego prawa, do której to niepewności przyczyniło się ewentualnie również takie samo zachowanie innych państw członkowskich bądź Komisji²⁶.

75. Uważam, że w niniejszej sprawie nie jest spełniony żaden z powyższych warunków:

- Chociaż decyzji prawodawcy o włączeniu peronów do infrastruktury kolejowej nie towarzyszyło wyjaśnienie w motywach dyrektywy 2012/34, brzmienie przepisu jest jasne i nie powoduje niepewności w większości państw członkowskich²⁷.
- ÖBB nie określiła, nawet w przybliżeniu, wpływu ekonomicznego, jaki miałyby uznanie peronów na stacjach za infrastrukturę kolejową. Co więcej, w swoich uwagach na piśmie²⁸ odnosi się do ewentualnego „odszkodowania za szkody finansowe”, do którego miałyby być zobowiązane państwa członkowskie. Jednakże żadne z nich (włączając w to Austrię, która nie brała udziału w postępowaniu prejudycjalnym) nie przyłączyło się do żądania ÖBB co do skutków wyroku w czasie.

V. Wnioski

76. Mając na uwadze powyższe rozważania, proponuję Trybunałowi, aby odpowiedział na pytania Schienen-Control Kommission (komisji kontroli kolejowej, Austria) w następujący sposób:

Załącznik I oraz pkt 1 lit. c) i pkt 2 lit a) załącznika II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego należy interpretować w ten sposób, że perony pasażerskie znajdujące się na stacjach pasażerskich stanowią część infrastruktury kolejowej, której użytkowanie mieści się w „minimalnym pakiecie dostępu” dostępnym dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych.

²⁶ Wyroki: z dnia 27 lutego 2014 r., Transportes Jordi Besora (C-82/12, EU:C:2014:108, pkt 42, 43); z dnia 3 czerwca 2010 r., Kalinchev (C-2/09, EU:C:2010:312, pkt 50, 51); z dnia 10 maja 2012 r., Santander Asset Management SGIIC i in. (od C-338/11 do C-347/11, EU:C:2012:286, pkt 59, 60).

²⁷ Odnoszę się do dokumentu cytowanego w przypisie 17.

²⁸ Punkt 54. W czasie rozprawy ÖBB nie odniosła się do ograniczenia w czasie skutków wyroku.