



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (piąta izba)

z dnia 8 lipca 2021 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport kolejowy – Alokacja zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobieranie opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej – Dyrektywa 2001/14/WE – Artykuł 4 ust. 5 – Pobieranie opłat – Artykuł 30 – Krajowy organ regulacyjny odpowiedzialny za czuwanie nad zgodnością opłat za infrastrukturę z tą dyrektywą – Umowa użytkowania infrastruktury zawarta między zarządcą infrastruktury kolejowej a przedsiębiorstwem kolejowym – Nieprawidłowa transpozycja – Odpowiedzialność państwa – Żądanie odszkodowania – Uprzednie wniesienie sprawy do krajowego organu regulacyjnego

W sprawie C-120/20

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Sąd Najwyższy (Polska) postanowieniem z dnia 28 listopada 2019 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 3 marca 2020 r., w postępowaniu:

Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.

przeciwko

Skarbowi Państwa – Ministrowi Infrastruktury i Budownictwa, obecnie Minister Infrastruktury, i Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego,

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,

przy udziale:

Rzecznika Praw Obywatelskich (RPO)

TRYBUNAŁ (piąta izba),

w składzie: E. Regan, prezes izby, M. Ilešič, E. Juhász (sprawozdawca), C. Lycourgos i I. Jarukaitis, sędziowie,

rzecznik generalny: E. Tanchev,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu Kolei Mazowieckich – KM sp. z o.o. – P. Duda, adwokat,

* Język postępowania: polski.

- w imieniu Skarbu Państwa – Ministra Infrastruktury i Budownictwa, obecnie Minister Infrastruktury, i Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego – P. Dobroczek,
- w imieniu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – J. Kowalczyk, adwokat, oraz C. Wiśniewski i M. Szrajer, radcowie prawni,
- w imieniu rządu polskiego – B. Majczyna, w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu rządu hiszpańskiego – J. Rodríguez de la Rúa Puig, w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu Komisji Europejskiej – W. Mölls, P.J.O. Van Nuffel, C. Vrignon i B. Sasinowska, w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,
wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 4 ust. 5 oraz art. 30 ust. 1–3, 5 i 6 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz.U. 2001, L 75, s. 29), zmienionej dyrektywą 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. (Dz.U. 2007, L 315, s. 44) (zwanej dalej „dyrektywą 2001/14”).
- 2 Wniosek ten został przedstawiony w ramach sporu między spółką Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o. (zwaną dalej „spółką KM”) a Skarbem Państwa – Ministrem Infrastruktury i Budownictwa, obecnie Minister Infrastruktury, i Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego (zwanego dalej „UTK”) oraz spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (zwaną dalej „spółką PKP PLK”) w przedmiocie żądania odszkodowania wniesionego przez spółkę KM z powodu nieprawidłowej transpozycji dyrektywy 2001/14.

Ramy prawne

Prawo Unii

- 3 Motywy 11, 16 i 46 dyrektywy 2001/14 mają następujące brzmienie:
 - „(11) Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny pozwalać na równy i niedyskryminujący dostęp dla wszystkich przedsiębiorstw i dążyć do możliwie jak najpełniejszego zaspokojenia potrzeb wszystkich użytkowników i rodzajów przewozów w sposób sprawiedliwy i niedyskryminujący.
 - [...]
 - (16) Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny pozwalać na uczciwą konkurencję przy wykonywaniu przewozów kolejowych [przy świadczeniu usług kolejowych].
 - [...]

(46) Efektywne zarządzanie oraz sprawiedliwe i niedyskryminujące wykorzystanie infrastruktury kolejowej wymagają powołania organu kontrolnego (regulatora), który ocenia stosowanie tych zasad Wspólnoty i który działa jako organ odwoławczy, jednak z możliwością kontroli sądowej jego orzeczenia”.

4 Artykuł 2 tej dyrektywy, zatytułowany „Definicje”, stanowi:

„Do celów niniejszej dyrektywy:

[...]

b) »wnioskodawca« oznacza koncesjonowane przedsiębiorstwo kolejowe lub międzynarodowe ugrupowanie przedsiębiorstw kolejowych oraz, w państwach członkowskich, które przewidują taką możliwość, [inne] osoby [fizyczne] lub [...] prawne pełniące służbę publiczną lub mające interes handlowy [które ze względów gospodarczych lub z racji usługi publicznej mają interes] w nabywaniu zdolności przepustowej infrastruktury [w celu świadczenia usług kolejowych na ich odpowiednich terytoriach], takie jak organy władzy państwowej w myśl rozporządzenia [Rady (EWG)] nr 1191/69 [z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (Dz.U. 1969, L 156, s. 1)] oraz nadawcy, spedytorzy towarowi i operatorzy transportu kombinowanego [...];

[...]

f) »umowa ramowa« oznacza prawnie wiążącą umowę ogólną na podstawie prawa publicznego lub prywatnego, ustalającą prawa i obowiązki wnioskodawcy i zarządcy infrastruktury lub organu alokującego w stosunku do zdolności przepustowej, która ma zostać przydzielona, oraz opłat, które mają zostać pobrane w czasie dłuższym niż jeden okres obowiązywania rozkładu jazdy;

[...]

h) »zarządca infrastruktury« oznacza każdy organ lub przedsiębiorstwo, który jest odpowiedzialny w szczególności za założenie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej. Może to również obejmować zarządzanie systemami sterowania i bezpieczeństwa infrastruktury. Funkcje zarządcy infrastruktury na sieci lub części sieci mogą być przydzielane różnym organom lub przedsiębiorstwom;

i) »sieć« oznacza całość infrastruktury kolejowej będącej własnością [zarządcy infrastruktury] lub zarządzanej przez zarządcę infrastruktury;

[...]

k) »przedsiębiorstwo kolejowe« oznacza każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, koncesjonowane zgodnie ze stosowanym ustawodawstwem Wspólnoty, którego działalność podstawowa polega na świadczeniu usług w przewozie rzeczy lub osób koleją przy wymaganiu, że to przedsiębiorstwo musi zapewnić trakcję; obejmuje to także przedsiębiorstwa, które zajmują się tylko zapewnianiem trakcji;

l) »trasa pociągu« oznacza zdolność przepustową infrastruktury potrzebną do prowadzenia pociągu między dwoma punktami w określonym przedziale czasowym;

[...]”.

5 Rozdział II dyrektywy 2001/14, zatytułowany „Opłaty za infrastrukturę”, obejmuje art. 4–12 tej dyrektywy.

6 Artykuł 4 przedmiotowej dyrektywy, zatytułowany „Ustalanie, wyznaczanie i zbieranie [pobieranie] opłat”, przewiduje:

„1. Państwa członkowskie ustalą ogólne ramy pobierania opłat, respektujące jednak niezależność zarządzania przewidzianą w art. 4 dyrektywy 91/440/EWG.

W przedmiocie [z zastrzeżeniem] wspomnianego warunku niezależności zarządzania państwa członkowskie ustalą także specjalne zasady pobierania opłat lub przełożą takie uprawnienia zarządcy infrastruktury. Wyznaczenie opłaty za użytkowanie infrastruktury i zbieranie [pobieranie] tej opłaty będzie wykonywane przez zarządcę infrastruktury.

[...]

5. Zarządcy infrastruktury zapewnią, żeby wynikiem stosowania systemu pobierania opłat były równoważne i niedyskryminujące opłaty dla różnych przedsiębiorstw kolejowych, które wykonują przewozy [świadczą usługi] o równoważnym charakterze na podobnej części rynku i żeby faktycznie stosowane opłaty stosowały się do zasad ustalonych w regulaminie sieci.

[...]”.

7 Artykuł 6 omawianej dyrektywy, zatytułowany „Koszty i zestawienie rachunkowe infrastruktury”, stanowi w ust. 2:

„Zarządcy infrastruktury będą mieli, przy poświęceniu należytej uwagi bezpieczeństwu oraz utrzymaniu i poprawianiu jakości usług w zakresie infrastruktury, stwarzane zachęty do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i wielkości opłat za dostęp”.

8 Artykuł 7 dyrektywy 2001/14, zatytułowany „Zasady pobierania opłat”, stanowi w ust. 2 i 3:

„2. Państwa członkowskie mogą wymagać od zarządcy infrastruktury dostarczenia wszystkich koniecznych informacji na temat nałożonych opłat. Zarządca infrastruktury musi w związku z tym być w stanie uzasadnić [udowodnić], że opłaty za infrastrukturę, na które faktycznie wystawiono faktury każdemu operatorowi zgodnie z art. 4–12, stosują się do metodologii, zasad, a jeśli to ma zastosowanie, tabel ustalonych w regulaminie sieci.

3. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 lub 5 lub art. 8 opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń zostaną ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”.

9 Artykuł 9 tej dyrektywy, zatytułowany „Ulgi”, stanowi:

„1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 81, 82, 86 i 87 traktatu i nie naruszając art. 7 ust. 3 niniejszej dyrektywy, wszelkie ulgi w stosunku do opłat pobieranych od przedsiębiorstwa kolejowego przez zarządcę infrastruktury za każdą usługę będą stosować się do kryteriów podanych w niniejszym artykule.

[...]

4. Ulgi mogą dotyczyć tylko opłat pobieranych za określony odcinek infrastruktury.

5. Podobne systemy ulg będą stosowane dla podobnych usług”.

10 Zgodnie z art. 30 omawianej dyrektywy, zatytułowanym „Organ kontrolny [regulacyjny]”:

„1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 21 ust. 6 państwa członkowskie powołają organ kontrolny [regulacyjny]. Organ ten, którym może być minister odpowiedzialny za sprawy transportu lub każdy inny organ, będzie niezależny w swojej organizacji, decyzjach finansowych, strukturach prawnych i podejmowaniu decyzji od któregokolwiek zarządcy infrastruktury, organu pobierającego opłaty, organu alokującego lub wnioskodawcy. Ponadto organ ten zachowuje funkcjonalną niezależność od wszelkich właściwych organów uczestniczących w udzielaniu publicznych zamówień na usługi. Organ ten będzie funkcjonować zgodnie z zasadami przedstawionymi w tym artykule, na mocy którego funkcje odwoławcze i kontrolne mogą być przypisywane odrębnym organom.

2. Wnioskodawca będzie miał prawo do odwołania się do organu kontrolnego [regulacyjnego], jeżeli uważa, że został potraktowany nieuczciwie, dyskryminująco lub został w jakikolwiek inny sposób poszkodowany, a w szczególności przeciwko decyzjom podjętym przez zarządcę infrastruktury, albo, jeśli to stosowne, przedsiębiorstwo kolejowe w zakresie dotyczącym:

[...]

d) systemu pobierania opłat;

e) poziomu lub struktury opłat za infrastrukturę, które są lub mogą być wymagane do zapłaty;

[...]

3. Organ kontrolny [regulacyjny] może zapewnić [zapewnia], żeby opłaty ustalone przez zarządcę infrastruktury były zgodne z rozdziałem II i były niedyskryminujące. Negocjacje między wnioskodawcami a zarządcą infrastruktury dotyczące poziomu opłat za infrastrukturę mogą być dopuszczalne tylko wówczas, jeżeli są prowadzone pod nadzorem organu kontrolnego [regulacyjnego]. Organ kontrolny [regulacyjny] będzie interweniował, jeśli pojawi się prawdopodobieństwo, że negocjacje naruszają wymagania niniejszej dyrektywy.

[...]

5. Organ kontrolny [regulacyjny] ma obowiązek podjęcia decyzji co do wszelkich skarg oraz podjęcia działań służących naprawie sytuacji w terminie wynoszącym maksymalnie dwa miesiące od otrzymania wszystkich informacji.

Z zastrzeżeniem ust. 6 decyzja organu kontrolnego [regulacyjnego] będzie wiążąca dla wszystkich stron objętych tą decyzją.

W przypadku odwołania się przeciwko odmowie przyznania zdolności przepustowej lub przeciwko warunkom oferty zdolności przepustowej organ kontrolny [regulacyjny] albo potwierdzi, że decyzja zarządcy infrastruktury nie wymaga żadnych zmian, albo będzie wymagał zmiany tej decyzji zgodnie ze wskazówkami określonymi przez organ kontrolny [regulacyjny].

6. Państwa członkowskie podejmą środki konieczne do zapewnienia, żeby decyzje podejmowane przez organ kontrolny [regulacyjny] podlegały kontroli sądowej”.

Prawo polskie

11 Artykuł 417 Kodeksu cywilnego (Dz.U. 1964, nr 16, poz. 93) stanowi:

„§ 1. Za szkodę wyrządzoną przez niezgodne z prawem działanie lub zaniechanie przy wykonywaniu władzy publicznej ponosi odpowiedzialność Skarb Państwa lub jednostka samorządu terytorialnego lub inna osoba prawna wykonująca tę władzę z mocy prawa.

§ 2. Jeżeli wykonywanie zadań z zakresu władzy publicznej zlecono, na podstawie porozumienia, jednostce samorządu terytorialnego albo innej osobie prawnej, solidarną odpowiedzialność za wyrządzoną szkodę ponosi ich wykonawca oraz zlecająca je jednostka samorządu terytorialnego albo Skarb Państwa”.

12 Artykuł 417¹ tego kodeksu przewiduje:

„§ 1. Jeżeli szkoda została wyrządzona przez wydanie aktu normatywnego, jej naprawienia można żądać po stwierdzeniu we właściwym postępowaniu niezgodności tego aktu z Konstytucją, ratyfikowaną umową międzynarodową lub ustawą.

§ 2. Jeżeli szkoda została wyrządzona przez wydanie prawomocnego orzeczenia lub ostatecznej decyzji, jej naprawienia można żądać po stwierdzeniu we właściwym postępowaniu ich niezgodności z prawem, chyba że przepisy odrębne stanowią inaczej. Odnosi się to również do wypadku, gdy prawomocne orzeczenie lub ostateczna decyzja zostały wydane na podstawie aktu normatywnego niezgodnego z Konstytucją, ratyfikowaną umową międzynarodową lub ustawą.

§ 3. Jeżeli szkoda została wyrządzona przez niewydanie orzeczenia lub decyzji, gdy obowiązek ich wydania przewiduje przepis prawa, jej naprawienia można żądać po stwierdzeniu we właściwym postępowaniu niezgodności z prawem niewydania orzeczenia lub decyzji, chyba że przepisy odrębne stanowią inaczej.

§ 4. Jeżeli szkoda została wyrządzona przez niewydanie aktu normatywnego, którego obowiązek wydania przewiduje przepis prawa, niezgodność z prawem niewydania tego aktu stwierdza sąd rozpoznający sprawę o naprawienie szkody”.

13 Artykuł 33 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. nr 86, poz. 789), w wersji mającej zastosowanie do okoliczności faktycznych rozpatrywanych w postępowaniu głównym, stanowi:

„1. Zarządca określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej.

2. Opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

3. Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej stanowi sumę opłaty podstawowej i opłat dodatkowych.

3a. W ramach opłaty podstawowej zarządca pobiera określoną odrębnie opłatę za:

1) minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmujący usługi, o których mowa w części I ust. 1 załącznika do ustawy;

2) dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujący usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy”.

- 14 Artykuł 35 ustawy o transporcie kolejowym przewiduje ustawową delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia.
- 15 Paragraf 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. nr 35, poz. 274), w wersji mającej zastosowanie do okoliczności faktycznych rozpatrywanych w postępowaniu głównym, stanowi:
- „1. Do kalkulacji stawek, dla planowanej do udostępniania infrastruktury kolejowej, zarządca przyjmuje:
- 1) koszty bezpośrednio obejmujące:
 - a) koszty utrzymania,
 - b) koszty prowadzenia ruchu kolejowego,
 - c) amortyzację;
 - 2) koszty pośrednie działalności obejmujące pozostałe uzasadnione koszty zarządcy infrastruktury, inne niż wymienione w pkt 1 i 3;
 - 3) koszty finansowe związane z obsługą kredytów zaciągniętych przez zarządcę na rozwój i modernizację udostępnianej infrastruktury;
 - 4) pracę eksploatacyjną określoną dla poszczególnych kategorii linii i pociągów, o których mowa w § 7.
2. Stawkę różnicuje się zależnie od kategorii linii kolejowej oraz całkowitej masy brutto pociągu, z tym że stawka rośnie wraz ze wzrostem tych parametrów”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 16 Spółka PKP PLK jest w Polsce zarządcą infrastruktury w rozumieniu art. 2 lit. h) dyrektywy 2001/14. Została ona założona przez Polskie Koleje Państwowe S.A., która to spółka jest wraz ze Skarbem Państwa jej akcjonariuszem.
- 17 Spółka KM jest publicznym przedsiębiorstwem transportu kolejowego, w którym udziały posiada Województwo Mazowieckie (Polska).
- 18 W dniu 19 maja 2009 r. spółka KM zawarła z Województwem Mazowieckim umowę ramową o świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze tego województwa. Umowa ta przewidywała między innymi, że całość kosztów związanych ze świadczeniem usługi publicznej, a nieznajdujących pokrycia w przychodach przedsiębiorstwa kolejowego, znajdzie pokrycie w rekompensacie przekazywanej przez Województwo Mazowieckie, powiększonej o rozsądny zysk wypłacany również przez to województwo.
- 19 W odniesieniu do okresów 2009/2010 i 2010/2011 spółki PKP PLK i KM zawarły umowy o korzystanie z tras pociągów, na podstawie których pierwsza z nich przyznawała drugiej dostęp do infrastruktury kolejowej. Stawki jednostkowe opłaty obciążającej spółkę KM, ustalone przez spółkę PKP PLK, zostały zatwierdzone decyzją UTK.
- 20 Jako że między spółkami PKP PLK i KM nie doszło do zawarcia umowy w odniesieniu do okresów 2011/2012 i 2012/2013, UTK ustalił warunki udostępniania infrastruktury kolejowej.

- 21 Wyrokiem z dnia 30 maja 2013 r., Komisja/Polska (C-512/10, EU:C:2013:338), Trybunał orzekł, że nie przyjmując środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej, a także umożliwiając, 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, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą, odpowiednio, na mocy art. 6 ust. 2 i art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14.
- 22 Po ogłoszeniu tego wyroku spółka KM wniosła do Sądu Okręgowego w Warszawie (Polska) powództwo mające na celu zasądzenie od Skarbu Państwa – Ministra Infrastruktury i Prezesa UTK oraz od spółki PKP PLK zapłaty solidarnie kwoty 220 204 408,72 PLN (złotych polskich) (około 48 mln EUR) wraz z odsetkami z tytułu szkody, jaką miała ona ponieść wskutek nienależnego obciążenia jej opłatami podstawowymi za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w okresach obowiązywania rozkładów jazdy pociągów w okresach od 2009/2010 do 2012/2013.
- 23 Na poparcie swojego powództwa spółka KM twierdziła, że rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej jest sprzeczne z dyrektywą 2001/14, w wykładni nadanej jej przez Trybunał w wyroku z dnia 30 maja 2013 r., Komisja/Polska (C-512/10, EU:C:2013:338), gdyż to rozporządzenie ministerialne umożliwiło przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów uwzględnienie kosztów, które nie mogły być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Spółka KM powołała się również na przepisy mające zastosowanie do świadczenia nienależnego.
- 24 Wyrokiem z dnia 24 marca 2016 r. Sąd Okręgowy w Warszawie oddalił powództwo, uzasadniając to przede wszystkim tym, że dyrektywa 2001/14 nie przyznała przedsiębiorstwom kolejowym praw podmiotowych do uiszczania opłat w określonej maksymalnej wysokości w zamian za korzystanie z infrastruktury kolejowej, następnie tym, że wyrok z dnia 30 maja 2013 r., Komisja/Polska (C-512/10, EU:C:2013:338), nie przesądzał o bezprawności działania władzy publicznej, jako że przepisy dyrektywy 2001/14, których naruszenie zostało zarzucone, były niewystarczająco dokładne, aby państwo mogło ponieść odpowiedzialność, oraz wreszcie tym, że spółka KM nie twierdziła, iż niezgodność kwestionowanych decyzji UTK została stwierdzona we właściwym postępowaniu.
- 25 Wyrokiem z dnia 18 grudnia 2017 r. Sąd Apelacyjny w Warszawie (Polska) oddalił apelację wniesioną przez spółkę KM.
- 26 W związku z tym sąd ten zauważył w szczególności, że dyrektywa 2001/14 nie przewiduje określonej wysokości opłat oraz że w każdym wypadku z wyroku z dnia 30 maja 2013 r., Komisja/Polska (C-512/10, EU:C:2013:338) nie wynika, aby opłaty uiszczane przez spółkę KM były zawyżone.
- 27 Spółka KM wniosła od tego wyroku skargę kasacyjną do Sądu Najwyższego (Polska).
- 28 Sąd odsyłający wskazuje, że jeśli chodzi o opłaty za korzystanie z infrastruktury, z wyroku z dnia 30 maja 2013 r., Komisja/Polska (C-512/10, EU:C:2013:338), wynika, iż Rzeczpospolita Polska dokonała nieprawidłowej transpozycji dyrektywy 2001/14, między innymi jej art. 7 ust. 3, czego możliwym szkodliwym skutkiem była nienależna zapłata części tej opłaty.
- 29 Sąd ten zwraca jednak uwagę na okoliczność, że na podstawie art. 30 tej dyrektywy zadaniem organu regulacyjnego jest między innymi czuwanie nad tym, aby opłaty ustalone przez zarządcę infrastruktury były zgodne z przepisami rozdziału II owej dyrektywy i by były one niedyskryminacyjne.
- 30 Zauważa on, że wyrok z dnia 9 listopada 2017 r., CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), w szczególności jego pkt 97, zawiera ważne doprecyzowanie odnośnie do stosowania dyrektywy 2001/14, gdyż w odniesieniu do zwrotu opłat na podstawie prawa cywilnego Trybunał uznał, że taki

zwrot może wchodzić w grę tylko wtedy, gdy zgodnie z przepisami prawa krajowego bezprawny charakter tej opłaty został stwierdzony uprzednio przez organ kontroli lub sąd uprawniony do kontroli decyzji tego organu. Skutkiem udziału innych sądów w kontroli pobierania opłat byłoby bowiem wywarcie negatywnego wpływu na jednolitość kontroli prowadzonej przez przedmiotowy organ.

- 31 Sąd odsyłający zastanawia się zatem nad kwestią, czy w ramach powództwa cywilnego mającego na celu naprawienie szkody wynikającej z nieprawidłowej transpozycji dyrektywy 2001/14, powstałej wskutek nadpłaconej opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej, przedsiębiorstwo kolejowe może pozwać zarządcę infrastruktury i państwo bezpośrednio do powszechnych sądów cywilnych z pominięciem uprzedniej sądowej kontroli decyzji organu regulacyjnego.
- 32 Ponadto w odniesieniu do odpowiedzialności państwa z powodu wadliwej transpozycji dyrektywy 2001/14 sąd odsyłający podkreśla, że orzecznictwo Trybunału, wynikające w szczególności z wyroku z dnia 5 marca 1996 r., Brasserie du pêcheur i Factortame (C-46/93 i C-48/93, EU:C:1996:79), zdaje się umożliwiać pociągnięcie państwa do takiej odpowiedzialności na podstawie prawa krajowego, jeżeli przesłanki ustalone w prawie krajowym są mniej surowe niż przesłanki przewidziane w prawie Unii.
- 33 Sąd odsyłający podkreśla, że na podstawie prawa polskiego odpowiedzialność pozaumowna państwa nie jest ograniczona do przypadków rażącej bezprawności, lecz może powstać zgodnie z art. 417¹ §§ 1 i 4 kodeksu cywilnego w przypadku niezgodności aktu prawa krajowego z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej, umową międzynarodową lub ustawą oraz, w przypadku gdy szkoda została wyrządzona przez niewydanie aktu normatywnego, którego obowiązek wydania przewiduje przepis prawa, wskutek stwierdzenia niewydania danego aktu.
- 34 Ponadto w odróżnieniu od orzecznictwa Trybunału na podstawie art. 361 § 1 kodeksu cywilnego odpowiedzialność państwa może powstać nawet wtedy, gdy związek przyczynowy między uchybieniem państwa a poniesioną szkodą jest pośredni.
- 35 Sąd odsyłający zastanawia się więc nad kwestią, czy prawo Unii stoi na przeszkodzie temu, by prawo krajowe regulujące odpowiedzialność cywilną uzależniało prawo jednostek do uzyskania odszkodowania z tytułu szkody poniesionej wskutek naruszenia prawa Unii przez państwo członkowskie od mniej surowych przesłanek niż przesłanki przewidziane w prawie Unii.
- 36 W tych okolicznościach Sąd Najwyższy postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy przepisy dyrektywy [2001/14], a w szczególności art. 4 ust. 5 oraz art. 30 ust. 1, 3, 5 i 6 tej dyrektywy, należy interpretować w ten sposób, że stoją one na przeszkodzie dochodzeniu przez przedsiębiorcę kolejowego, z pominięciem sądowej kontroli decyzji organu nadzorczego, roszczeń odszkodowawczych w stosunku do państwa członkowskiego z powodu nieprawidłowej implementacji dyrektywy w sytuacji, w której elementem odszkodowania byłaby nadpłacona opłata za użytkowanie infrastruktury kolejowej?

2) Czy przyjęcie, że prawo do odszkodowania na podstawie prawa wspólnotowego za wadliwe stosowanie prawa Unii Europejskiej, a w szczególności za wadliwą implementację dyrektywy lub brak jej implementacji, przysługuje wyłącznie, gdy naruszona norma jest dla jednostek źródłem uprawnienia, naruszenie prawa ma charakter kwalifikowany (w szczególności w postaci oczywistego i ciężkiego przekroczenia władzy dyskrejonalnej państwa członkowskiego przy implementacji dyrektywy), a związek przyczynowy między naruszeniem a szkodą ma charakter związku bezpośredniego, sprzeciwia się regulacji prawa państwa członkowskiego, które przyznaje w takich przypadkach prawo do odszkodowania przy spełnieniu mniej surowych przesłanek?”

W przedmiocie wniosku o otwarcie na nowo ustnego etapu postępowania

- 37 Pismem złożonym w sekretariacie Trybunału w dniu 1 lipca 2021 r. Rzecznik Praw Obywatelskich (Polska) przedstawił zgodnie z art. 83 regulaminu postępowania przed Trybunałem uzasadniony wniosek mający na celu otwarcie na nowo ustnego etapu postępowania.
- 38 Trybunał, po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, uznał, że we wskazanym wyżej dniu wniosek ten nie mógł już zostać złożony. W związku z tym należy odrzucić ów wniosek.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

- 39 W pytaniu pierwszym sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy przepisy dyrektywy 2001/14, a w szczególności jej art. 4 ust. 5 i art. 30 należy interpretować w ten sposób, że stoją one na przeszkodzie temu, by sąd powszechny orzekł w przedmiocie powództwa o pociągnięcie państwa do odpowiedzialności wniesionego przez przedsiębiorstwo kolejowe z powodu wadliwej transpozycji tej dyrektywy, leżącej u podstaw domniemanej nadpłaconej opłaty na rzecz zarządcy infrastruktury, w sytuacji gdy organ regulacyjny i, w stosownym wypadku, sąd właściwy do rozpoznawania środków odwoławczych od decyzji tego organu nie rozstrzygnęły jeszcze w przedmiocie zgodności z prawem tej opłaty.
- 40 Na wstępie należy zauważyć, że art. 4 dyrektywy 2001/14 przewiduje w ust. 1 akapit drugi, iż określenie opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej i pobieranie tej opłaty będzie wykonywane przez zarządcę infrastruktury, zaś w ust. 5 uściśla, że do niego należy zapewnienie, aby wynikiem stosowania systemu pobierania opłat były równoważne i niedyskryminacyjne opłaty dla różnych przedsiębiorstw kolejowych, które świadczą usługi o równoważnym charakterze na podobnej części rynku i aby faktycznie stosowane opłaty były zgodne z zasadami ustalonymi w regulaminie sieci.
- 41 Przepisy art. 4 ust. 5 dyrektywy 2001/14 wdrażają zasady wyrażone w motywach 11 i 16 tej dyrektywy, zgodnie z którymi systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny zapewniać wszystkim przedsiębiorstwom równy i niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury i dążyć do możliwie najpełniejszego zaspokojenia potrzeb wszystkich użytkowników i rodzajów przewozów w sposób sprawiedliwy i niedyskryminacyjny, aby umożliwić uczciwą konkurencję w świadczeniu usług kolejowych.
- 42 Ta zasada równego traktowania i niedyskryminacji przedsiębiorstw kolejowych, wdrożona między innymi za pomocą art. 9 ust. 5 tej dyrektywy, zgodnie z którym podobne systemy ulg będą stosowane do podobnych usług, stanowi podstawowe kryterium określania i pobierania opłaty za użytkowanie infrastruktury (zob. podobnie wyrok z dnia 9 listopada 2017 r., CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, pkt 47).
- 43 Do zarządców infrastruktury, którzy są zobowiązani do określenia opłat i ich poboru w sposób niedyskryminacyjny, należy zatem nie tylko stosowanie warunków użytkowania sieci kolejowej w równy sposób do wszystkich użytkowników tej sieci, lecz także czuwanie nad tym, by faktycznie pobierane opłaty odpowiadały tym warunkom (zob. wyrok z dnia 9 listopada 2017 r., CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, pkt 50).
- 44 W odniesieniu do organu regulacyjnego należy zauważyć, że zgodnie z motywem 46 dyrektywy 2001/14 efektywne zarządzanie oraz sprawiedliwe i niedyskryminacyjne wykorzystanie infrastruktury kolejowej wymagają powołania regulatora, który ocenia stosowanie tych zasad Unii i który działa jako organ odwoławczy, jednak z możliwością kontroli sądowej.

- 45 Zgodnie z art. 30 ust. 1 dyrektywy 2001/14 państwa członkowskie są zobowiązane do powołania takiego organu, do którego na podstawie art. 30 ust. 2 wspomnianej dyrektywy będzie się mógł odwołać wnioskodawca, który uważa, że „został potraktowany nieuczciwie, dyskryminująco lub został w jakikolwiek inny sposób poszkodowany”. Środek odwoławczy wniesiony w tym względzie dotyczy w szczególności, zgodnie z tym ostatnim przepisem, decyzji zarządcy infrastruktury odnoszących się do systemu pobierania opłat lub do poziomu lub struktury opłat za użytkowanie infrastruktury, do których uiszczenia wnioskodawca jest lub mógłby być zobowiązany.
- 46 Ponadto zgodnie z art. 30 ust. 3 tej samej dyrektywy organ regulacyjny czuwa nad tym, aby opłaty ustalone przez zarządcę infrastruktury były zgodne z przepisami rozdziału II i były niedyskryminacyjne.
- 47 Wreszcie, na podstawie art. 30 ust. 5 dyrektywy 2001/14 organ regulacyjny ma obowiązek rozpoznania wszelkich skarg, które do niego wpływają, i jego decyzje są wiążące dla wszystkich zainteresowanych stron, podczas gdy na podstawie art. 30 ust. 6 tej dyrektywy państwa członkowskie muszą zapewnić, by decyzje te podlegały kontroli sądowej.
- 48 W kontekście sporu, w ramach którego użytkownik infrastruktury kolejowej wniósł powództwo do krajowego sądu powszechnego w celu uzyskania zwrotu części kwoty opłat zapłaconych zarządcy tej infrastruktury, Trybunał orzekł, że przepisy te należy interpretować w ten sposób, iż sprzeciwiają się one stosowaniu uregulowania krajowego przewidującego kontrolę słusznego charakteru opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej w indywidualnych wypadkach przez sądy powszechne i możliwość zmiany w razie potrzeby kwoty tych opłat niezależnie od monitoringu prowadzonego przez organ regulacyjny przewidziany w art. 30 wspomnianej dyrektywy (wyrok z dnia 9 listopada 2017 r., CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, pkt 103).
- 49 Takie uregulowanie krajowe skutkowałoby bowiem tym, że różne orzeczenia niezależnych sądów, ewentualnie niezharmonizowane orzecznictwem sądów najwyższych, zastępują jednolitość kontroli prowadzonej przez właściwy organ, tak że wynikałoby z tego nakładanie się na siebie dwóch nieskoordynowanych dróg prawnych, co stoi w oczywistej sprzeczności z celem określonym w art. 30 dyrektywy 2001/14 (zob. podobnie wyrok z dnia 9 listopada 2017 r., CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, pkt 87).
- 50 Co więcej, na podstawie art. 30 ust. 5 dyrektywy 2001/14 decyzje organu regulacyjnego wywierają skutki wobec wszystkich zainteresowanych stron sektora kolejowego, niezależnie od tego, czy są to przedsiębiorstwa kolejowe. Z zasadą tą byłoby sprzeczne, by orzeczenia wydane przez sądy cywilne, ewentualnie na podstawie kryteriów określonych w uregulowaniu dotyczącym obliczania opłat, wywierały skutek ograniczony jedynie do stron sporów wniesionych do tych sądów (zob. podobnie wyrok z dnia 9 listopada 2017 r., CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, pkt 94).
- 51 Tym samym podmiot uprawniony do dostępu do infrastruktury kolejowej, który wniósłby powództwo przeciwko zarządcy infrastruktury do sądu powszechnego w celu zakwestionowania kwoty opłat, mógłby uzyskać korzyść w stosunku do swoich konkurentów, którzy takiego powództwa nie wnieśli, co zagrażałoby celowi polegającemu na zapewnieniu uczciwej konkurencji w sektorze świadczenia usług kolejowych (zob. podobnie wyrok z dnia 9 listopada 2017 r., CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, pkt 95, 96).
- 52 Orzecznictwo wymienione w pkt 48–51 niniejszego wyroku ma w pełni zastosowanie do sprawy rozpatrywanej w postępowaniu głównym.

- 53 Jako że spółka KM domaga się zwrotu domniemanej nadpłaconej opłaty na rzecz spółki PKP PLK, zarządcy infrastruktury w Polsce, ze względu na nieprawidłową transpozycję dyrektywy 2001/14, w szczególności art. 7 ust. 3 tej dyrektywy, dotyczącego zasad pobierania opłat, jej powództwo przed sądami cywilnymi powszechnymi należy uznać za bezpośrednio związane z zakwestionowaniem kwoty indywidualnej opłaty ustalonej uprzednio przez zarządcę infrastruktury.
- 54 Uznanie, że sądy powszechne mogą rozpoznać taki spór, w przypadku gdy organ regulacyjny i ewentualnie sąd właściwy do rozpoznawania środków odwoławczych od decyzji tego organu nie rozstrzygnęły, zgodnie z art. 30 ust. 3, 5 i 6 dyrektywy 2001/14, w przedmiocie zgodności z prawem spornych opłat i, w stosownym wypadku, nie podjęły koniecznych działań w celu usunięcia ewentualnej niezgodności z prawem tych opłat, oznaczałoby podważenie zadania powierzonego organowi regulacyjnemu, i tym samym skuteczności (effet utile) art. 30 tej dyrektywy.
- 55 Wynika stąd, że sąd powszechny nie może orzekać w przedmiocie wniosków powiązanych z powództwem o pociągnięcie do odpowiedzialności związanym z podobno błędną transpozycją dyrektywy 2001/14, jeżeli organ regulacyjny lub sąd właściwy do rozpoznawania środków odwoławczych od decyzji tego organu nie rozstrzygnęły uprzednio w przedmiocie zgodności z prawem decyzji zarządcy sieci, które są kwestionowane przed tym sądem powszechnym. Ta zasada proceduralna, która wytycza ramy wnoszonych do sądu środków prawnych mających na celu zapewnienie, że jednostki mogą uzyskać na podstawie prawa Unii naprawienie szkody poniesionej wskutek naruszenia przez państwo członkowskie przepisów tej dyrektywy, podlega zatem tej ostatniej, a nie autonomii proceduralnej danego państwa członkowskiego.
- 56 W swoich uwagach na piśmie spółka KM twierdziła jednak, że w praktyce nie miała możliwości zakwestionowania kwoty swojej indywidualnej opłaty przed krajowym organem regulacyjnym. Jak bowiem orzekł Naczelny Sąd Administracyjny (Polska), skarga złożona do takiego organu może co najwyżej spowodować kontrolę ze strony tego organu, lecz nie może inicjować postępowania administracyjnego, w którym ów organ byłby właściwy do rozstrzygnięcia sporu między danym przedsiębiorstwem kolejowym, które miałyby status strony, a zarządcą infrastruktury. A zatem przedsiębiorstwa kolejowe, które mogłyby odwołać się jedynie od wyniku takiej kontroli, byłyby zmuszone domagać się odszkodowania przed sądami cywilnymi powszechnymi.
- 57 Przy założeniu, że okoliczność ta zostanie wykazana, czego sprawdzenie należy do sądu odsyłającego, należy przypomnieć, iż w świetle powyższych rozważań art. 30 ust. 2, 5 i 6 dyrektywy 2001/14 ustanawia dla przedsiębiorstwa kolejowego prawo wystąpienia do organu regulacyjnego w celu zakwestionowania kwoty opłat indywidualnych ustalonych przez zarządcę infrastruktury i, w stosownym wypadku, do przedłożenia decyzji podjętej przez ten organ kontroli sądowej poprzez wniesienie sprawy do właściwego sądu.
- 58 W tym względzie należy jeszcze podkreślić, że przepisy art. 30 ust. 2, 5 i 6 dyrektywy 2001/14 są bezwarunkowe i wystarczająco precyzyjne, a zatem wywierają bezpośredni skutek (zob. analogicznie wyrok z dnia 14 maja 2020 r., Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatóság, C-924/19 PPU i C-925/19 PPU, EU:C:2020:367, pkt 288). W związku z tym przepisy te wiążą wszystkie władze państw członkowskich, to znaczy nie tylko sądy krajowe, lecz również wszystkie organy administracji, w tym władze zdecentralizowane, i władze te są zobowiązane do jego stosowania (wyrok z dnia 5 marca 2019 r., Eesti Pagar, C-349/17, EU:C:2019:172, pkt 90).
- 59 W świetle powyższego na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, że przepisy dyrektywy 2001/14, a w szczególności jej art. 4 ust. 5 i art. 30 należy interpretować w ten sposób, że stoją ona na przeszkodzie temu, by sąd powszechny orzekł w przedmiocie powództwa o pociągnięcie państwa do odpowiedzialności wniesionego przez przedsiębiorstwo kolejowe z powodu wadliwej transpozycji tej dyrektywy, leżącej u podstaw domniemanej nadpłaconej opłaty na rzecz zarządcy infrastruktury, w sytuacji gdy organ regulacyjny i, w stosownym wypadku, sąd właściwy do rozpoznawania środków odwoławczych od decyzji tego organu nie rozstrzygnęły jeszcze w przedmiocie zgodności z prawem tej

opłaty. Artykuł 30 ust. 2, 5 i 6 tej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że wymaga on, by przedsiębiorstwo kolejowe uprawnione do dostępu do infrastruktury kolejowej miało prawo zakwestionować kwotę opłat indywidualnych ustalonych przez zarządcę infrastruktury przed organem regulacyjnym, by organ ten wydał decyzję w związku z zakwestionowaniem tych opłat oraz by decyzja ta mogła zostać skontrolowana przez właściwy sąd.

W przedmiocie pytania drugiego

- 60 Za pomocą pytania drugiego sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy prawo Unii należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwia się ono temu, by prawo krajowe regulujące odpowiedzialność cywilną uzależniało prawo jednostek do uzyskania odszkodowania z tytułu szkody poniesionej wskutek naruszenia prawa Unii przez państwo członkowskie od mniej surowych przesłanek niż przesłanki przewidziane w prawie Unii.
- 61 W tym względzie należy przypomnieć, że Trybunał wielokrotnie orzekał, iż zgodnie z prawem Unii prawo do odszkodowania przysługuje wtedy, gdy są spełnione trzy przesłanki, mianowicie: naruszony przepis przyznaje prawa jednostkom, naruszenie jest wystarczająco istotne oraz istnieje bezpośredni związek między naruszeniem zobowiązania ciążącego na państwie a szkodą poniesioną przez osoby poszkodowane (wyroki: z dnia 5 marca 1996 r., *Brasserie du pêcheur et Factortame*, C-46/93 i C-48/93, EU:C:1996:79, pkt 51; a także z dnia 29 lipca 2019 r., *Hochtief Solutions Magyarországi Fióktelepe*, C-620/17, EU:C:2019:630, pkt 35 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 62 Należy zauważyć, że Trybunał orzekał również wielokrotnie, iż trzy wymienione wyżej przesłanki nie wykluczają możliwości pociągnięcia państwa do odpowiedzialności na mniej restrykcyjnych zasadach na podstawie prawa krajowego (zob. podobnie wyroki: z dnia 5 marca 1996 r., *Brasserie du pêcheur i Factortame*, C-46/93 i C-48/93, EU:C:1996:79, pkt 66; z dnia 12 września 2006 r., *Eman i Sevinger*, C-300/04, EU:C:2006:545, pkt 69; a także z dnia 29 lipca 2019 r., *Hochtief Solutions Magyarországi Fióktelepe*, C-620/17, EU:C:2019:630, pkt 37, 38 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 63 W świetle powyższego na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że prawo Unii należy interpretować w ten sposób, iż nie sprzeciwia się ono temu, by prawo krajowe regulujące odpowiedzialność cywilną uzależniało prawo jednostek do uzyskania odszkodowania z tytułu szkody poniesionej wskutek naruszenia prawa Unii przez państwo członkowskie od mniej surowych przesłanek niż przesłanki przewidziane w prawie Unii.

W przedmiocie kosztów

- 64 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (piąta izba) orzeka, co następuje:

- 1) Przepisy dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej, zmienionej dyrektywą 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., a w szczególności jej art. 4 ust. 5 i art. 30, należy interpretować w ten sposób, że stoją ona na przeszkodzie temu, by sąd powszechny państwa członkowskiego orzekł w przedmiocie powództwa o pociągnięcie państwa do odpowiedzialności wniesionego przez przedsiębiorstwo kolejowe z powodu wadliwej transpozycji tej dyrektywy, leżącej u podstaw domniemanej nadpłaconej opłaty na

rzecz zarządcy infrastruktury, w sytuacji gdy organ regulacyjny i, w stosownym wypadku, sąd właściwy do rozpoznawania środków odwoławczych od decyzji tego organu nie rozstrzygnęły jeszcze w przedmiocie zgodności z prawem tej opłaty.

Artykuł 30 ust. 2, 5 i 6 tej dyrektywy 2001/14, zmienionej dyrektywą 2007/58, należy interpretować w ten sposób, że wymaga on, by przedsiębiorstwo kolejowe uprawnione do dostępu do infrastruktury kolejowej miało prawo zakwestionować kwotę opłat indywidualnych ustalonych przez zarządcę infrastruktury przed organem regulacyjnym, by organ ten wydał decyzję w związku z zakwestionowaniem tych opłat oraz by decyzja ta mogła zostać skontrolowana przez właściwy sąd.

- 2) Prawo Unii należy interpretować w ten sposób, że nie sprzeciwia się ono temu, by prawo krajowe regulujące odpowiedzialność cywilną uzależniało prawo jednostek do uzyskania odszkodowania z tytułu szkody poniesionej wskutek naruszenia prawa Unii przez państwo członkowskie od mniej surowych przesłanek niż przesłanki przewidziane w prawie Unii.**

Regan

Ilešič

Juhász

Lycourgos

Jarukaitis

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 8 lipca 2021 r.

Sekretarz

A Calot Escobar

Prezes piątej izby

E. Regan