



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (deviata komora)

z 28. februára 2019*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Postupy verejného obstarávania v odvetviach dopravy – Smernica 2004/17/ES – Pôsobnosť – Článok 5 – Činnosti týkajúce sa poskytovania alebo prevádzkovania sietí slúžiacich verejnosti v oblasti železničnej dopravy – Uzavretie zmlúv tuzemským verejným železničným podnikom, ktorý poskytuje dopravné služby, na upratovanie vlakov patriacim uvedenému podniku – Nedostatok predchádzajúceho uverejnenia“

Vo veci C-388/17,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Högsta förvaltningsdomstolen (Najvyšší správny súd, Švédsko) z 21. júna 2017 a doručený Súdnemu dvoru 29. júna 2017, ktorý súvisí s konaním:

Konkurrensverket

proti

SJ AB,

SÚDNY DVOR (deviata komora),

v zložení: predseda desiatej komory C. Lycourgos, vykonávajúci funkciu predsedu deviatej komory, sudcovia E. Juhász (spravodajca) a C. Vajda,

generálny advokát: M. Campos Sánchez-Bordona,

tajomník: V. Giacobbo-Peyronnel, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 13. júna 2018,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- Konkurrensverket, v zastúpení: N. Otte Widgren, P. Karlsson a K. Sällfors, splnomocnení zástupcovia,
- SJ AB, v zastúpení: A. Ulfsdotter Forssell, advokat, a M. Bogg, juriste,
- Európska komisia, v zastúpení: E. Ljung Rasmussen, G. Tolstoy, P. Ondrůšek a K. Simonsson, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 19. septembra 2018,

* Jazyk konania: švédčina.

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 5 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb (Ú. v. EÚ L 134, 2004, s. 1; Mim. vyd. 06/007, s. 19).
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci dvoch sporov medzi Konkurrensverket (Úrad na ochranu hospodárskej súťaže, Švédsko) a SJ AB vo veci údajného porušenia právnej úpravy o postupoch verejného obstarávania pri uzatváraní zmlúv na upratovacie služby touto spoločnosťou.

Právny rámec

Právo Únie

Smernica 2004/17

- 3 Článok 2 smernice 2004/17, nazvaný „Obstarávatelia“, vo svojom odseku 2 stanovuje:

„Táto smernica sa vzťahuje na obstarávateľov:

- a) ktorí sú verejnými obstarávateľmi alebo verejnými podnikmi a ktorí vykonávajú jednu z činností uvedených v článkoch 3 až 7;
 - b) ktorí, ak nie sú verejnými obstarávateľmi alebo verejnými podnikmi, vykonávajú jednu alebo viacero činností uvedených v článkoch 3 až 7 a pôsobia na základe osobitných alebo výlučných práv, ktoré im udelil príslušný orgán členského štátu.“
- 4 Článok 5 smernice 2004/17, nazvaný „Dopravné služby“, stanovuje:

„1. Táto smernica sa vzťahuje na činnosti týkajúce sa prevádzkovania a poskytovania prístupu do sietí [poskytovania alebo prevádzkovania sietí – *neoficiálny preklad*] slúžiacich verejnosti v oblasti železničnej dopravy, automatizovaných systémov, električkovej, trolejbusovej, autobusovej alebo lanovej dopravy.

V oblasti dopravných služieb sa sieť považuje za existujúcu, ak sa služba poskytuje za prevádzkových podmienok stanovených príslušným orgánom členského štátu, ako sú napríklad podmienky trás, na ktorých sa majú služby poskytovať, prepravná kapacita, ktorá má byť k dispozícii, alebo frekvencia služieb.

2. Táto smernica sa nevzťahuje na subjekty, ktoré verejnosti poskytujú služby autobusovej dopravy, ktoré sú vylúčené z pôsobnosti smernice [Rady] 93/38/EHS [zo 14. júna 1993, o koordinácii postup[ov] verejného obstarávania subjektov pôsobiacich vo vodnom, energetickom, dopravnom a telekomunikačnom sektore (Ú. v. ES L 199, 1993, s. 84; Mim. vyd. 06/002, s. 194)] podľa jej článku 2 ods. 4“

Smernica 2012/34/EÚ

5 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 2012, s. 32), zahŕňa do jediného aktu viaceré smernice v oblasti železničnej dopravy, ktoré boli prepracované. Medzi tieto smernice patrí smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelení kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. ES L 75, 2001, s. 29; Mim. vyd. 07/005, s. 404), zmenená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007 (Ú. v. EÚ L 315, 2007, s. 44). Smernica 2012/34 nadobudla účinnosť 15. decembra 2012 v súlade s jej článkom 66.

6 Článok 3 tejto smernice s názvom „Vymedzenie pojmov“ stanovuje:

„Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. ‚železničný podnik‘ je každý verejnoprávny alebo súkromný podnik licencovaný podľa tejto smernice, ktorého hlavným predmetom činnosti je poskytovanie služieb s cieľom zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik zabezpečuje trakciu; zahŕňa to aj podniky, ktoré zabezpečujú len trakciu;

2. ‚manažér infraštruktúry‘ je každý orgán alebo podnik zodpovedný najmä za zriadenie, správu a údržbu železničnej infraštruktúry vrátane riadenia dopravy, zabezpečenia a návštenia. Funkciu manažéra infraštruktúry na sieti alebo časti siete môžu byť poverené rôzne orgány alebo podniky;

...

18. ‚pridelenie‘ je pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry vykonané manažérom infraštruktúry;

...

20. ‚preťažená infraštruktúra‘ je úsek infraštruktúry, na ktorom ani po koordinácii rôznych žiadostí o kapacitu nemôže byť v určitých obdobiach plne uspokojený dopyt po kapacite;

...

22. ‚koordinácia‘ je postup, ktorým sa manažér infraštruktúry a žiadatelia pokúšajú riešiť situácie, ktoré vznikajú pri konfliktných žiadostiach o kapacitu infraštruktúry;

...

25. ‚sieť‘ je celá železničná infraštruktúra, ktorú spravuje manažér infraštruktúry;

26. ‚podmienky používania siete‘ je podrobný súpis všeobecných pravidiel, lehôt, postupov a kritérií režimov spoplatňovania a pridelenia kapacity vrátane iných informácií potrebných na podanie žiadostí o pridelenie kapacity;

27. ‚vlaková trasa‘ je kapacita infraštruktúry potrebná na chod vlaku medzi dvoma miestami v priebehu určitého obdobia;

...“

- 7 Podľa článku 27 smernice 2012/34 s názvom „Podmienky používania siete“, ktorý v podstate preberá ustanovenia článku 3 smernice 2001/14, zmenenej smernicou 2007/58:

„1. Manažér infraštruktúry po konzultácii so zainteresovanými stranami vypracuje a zverejní podmienky používania siete, ktoré možno získať za poplatok nepresahujúci náklady na ich zverejnenie. Podmienky používania siete sa zverejňujú aspoň v dvoch úradných jazykoch inštitúcií Únie. Ich obsah je bezplatne k dispozícii v elektronickom formáte na internetovom portáli manažéra infraštruktúry a prístupný prostredníctvom verejného internetového portálu. Tento internetový portál zriada manažéri infraštruktúry v rámci svojej spolupráce v súlade s článkami 37 a 40.

2. Podmienky používania siete stanovia charakter infraštruktúry, ktorá je k dispozícii železničným podnikom, a obsahujú informácie stanovujúce podmienky prístupu k príslušnej železničnej infraštruktúre. Podmienky používania siete obsahujú aj informácie stanovujúce podmienky prístupu k servisným zariadeniam spojeným so sieťou manažéra infraštruktúry a poskytovania služieb v týchto zariadeniach alebo sa v nich uvedie internetová stránka, na ktorej sú takéto informácie bezplatne k dispozícii v elektronickom formáte. Obsah podmienok používania siete je uvedený v prílohe IV.

3. Podmienky používania siete sa aktualizujú a menia a dopĺňajú podľa potreby.

4. Podmienky používania siete sa uverejnia najneskôr štyri mesiace pred konečným termínom podávania žiadostí o kapacitu infraštruktúry.“

- 8 Článok 44 smernice 2012/34 s názvom „Žiadosti“ vo svojich odsekoch 1 a 2 stanovuje:

„1. Žiadatelia môžu podľa verejného alebo súkromného práva požiadať manažéra infraštruktúry o uzavretie dohody udeľujúcej práva na používanie železničnej infraštruktúry za poplatok stanovený podľa kapitoly IV oddielu 2.

2. Žiadosti týkajúce sa pravidelného cestovného poriadku musia byť v súlade s termínmi stanovenými v prílohe VII.“

- 9 Článok 45 tejto smernice s názvom „Plánovanie“ vo svojich odsekoch 1 a 2 stanovuje:

„1. Manažér infraštruktúry, pokiaľ je to možné, vyhovie všetkým žiadostiam o kapacitu infraštruktúry vrátane žiadostí o vlakové trasy zasahujúce do niekoľkých sietí a zohľadní, pokiaľ je to možné, všetky obmedzenia týkajúce sa žiadateľov vrátane ekonomického vplyvu na ich podnikanie.

2. Manažér infraštruktúry môže uprednostniť špecifické dopravné služby v procese plánovania a koordinácie len v prípadoch uvedených v článkoch 47 a 49.“

- 10 Článok 46 uvedenej smernice s názvom „Koordinačný proces“ upravuje:

„1. Ak počas plánovacieho procesu uvedeného v článku 45 manažér infraštruktúry zistí rozpory medzi rôznymi žiadosťami, pokúsi sa ich vyriešiť pomocou koordinácie žiadostí tak, aby ich uspokojil čo možno najlepšie.

2. Pokiaľ vznikne situácia vyžadujúca si koordináciu, manažér infraštruktúry má právo v primeranom rozsahu navrhnúť kapacitu infraštruktúry, ktorá sa odlišuje od požadovanej kapacity.

3. Manažér infraštruktúry sa pokúsi pomocou konzultácie s príslušnými žiadateľmi vyriešiť každý rozpor. Táto konzultácia sa zakladá na tom, že sa v primeranom čase, bezplatne a v písomnej alebo elektronickej podobe zverejnia tieto informácie:

...“

11 Podľa článku 47 tejto istej smernice s názvom „Preťažená infraštruktúra“:

„1. Ak po koordinácii požadovaných vlakových trás a po konzultácii so žiadateľmi nemožno primerane uspokojiť všetky žiadosti o kapacitu infraštruktúry, manažér infraštruktúry bezodkladne vyhlási príslušný úsek infraštruktúry za preťažený. Toto platí aj pre infraštruktúru, na ktorej sa môže očakávať nedostatočná kapacita v blízkej budúcnosti.

2. Ak bola infraštruktúra vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry vykoná kapacitnú analýzu stanovenú v článku 50, pokiaľ sa už nerealizuje plán na zvýšenie kapacity stanovený v článku 51.

...

4. Kritériá priority zohľadnia význam dopravnej služby pre spoločnosť vo vzťahu ku ktorejkoľvek inej službe, ktorá bude následne vylúčená.

Aby bol v rámci toho zaručený rozvoj primeraných dopravných služieb, najmä aby sa splnili požiadavky na verejnú službu alebo podporoval rozvoj vnútroštátnej a medzinárodnej nákladnej železničnej dopravy, môžu členské štáty za nediskriminačných podmienok prijať akékoľvek opatrenia, ktoré zabezpečia, aby tieto dopravné služby boli pri pridelovaní kapacity infraštruktúry prioritné.

Členské štáty môžu v prípade potreby poskytnúť manažérovi infraštruktúry kompenzáciu zodpovedajúcu každej strate príjmu vzťahujúcej sa na potrebu pridelenia danej kapacity niektorej dopravnej služby podľa druhého pododseku.

V týchto opatreniach a v tejto kompenzácii sa musí zohľadniť účinok tohto vylúčenia v ostatných členských štátoch.

...“

12 Príloha IV tejto smernice s názvom „Obsah podmienok používania siete“ stanovuje:

„Podmienky používania siete uvedené v článku 27 obsahujú tieto informácie:

1. oddiel udávajúci charakter infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a podmienky prístupu k nej. Informácie v tomto oddiele sa musia každý rok uviesť do súladu s registrami železničnej infraštruktúry, ktoré sa majú uverejniť v súlade s článkom 35 smernice 2008/57/ES, alebo musia na tieto registre odkazovať;
2. oddiel o zásadách spoplatňovania a tarifách. Tento oddiel obsahuje údaje o režime spoplatňovania, ako aj dostatočné informácie o poplatkoch a iné dôležité informácie o prístupe v súvislosti so službami uvedenými v prílohe II, poskytovanými len jedným dodávateľom. Spresňuje metodológiu, pravidlá a prípadne sadzby, ktoré sa použijú na uplatňovanie článkov 31 až 36, pokiaľ ide o náklady a poplatky. Obsahuje informácie o zmenách poplatkov, o ktorých sa už rozhodlo alebo ktoré sa predpokladajú v priebehu nasledujúcich piatich rokov, ak sú také informácie k dispozícii;
3. oddiel o zásadách a kritériách pridelovania kapacity. V tomto oddiele sa stanovujú všeobecné kapacitné charakteristiky infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a každé obmedzenie týkajúce sa jej využitia vrátane pravdepodobných kapacitných požiadaviek na údržbu. Tiež špecifikuje postupy a lehoty, ktoré sa týkajú procesu pridelovania kapacity. Obsahuje špecifické kritériá, ktoré sa používajú počas tohto procesu, najmä:
 - a) postupy, podľa ktorých môžu žiadatelia od manažéra infraštruktúry požadovať pridelenie kapacity;
 - b) požiadavky na žiadateľov;

- c) harmonogram podávania žiadostí a pridelovacieho procesu a postupy, ktoré sa uplatňujú pri žiadosti o informácie súvisiace s plánovacím procesom, a postupy na vytvorenie harmonogramu plánovaných i nepredvídaných údržbárskych prác;
- d) zásady, ktorými sa riadi koordinačný proces, a systém riešenia sporov dostupný ako súčasť tohto procesu;
- e) postupy, ktoré sa musia dodržať, a kritériá používané v prípade preťaženej infraštruktúry;
- f) podrobnosti o obmedzení využitia infraštruktúry;
- g) podmienky, ktorými sa pri stanovení priorít pridelovacieho procesu berie na zreteľ predchádzajúca úroveň využívania kapacity.

...“

Švédske právo

- 13 Ustanovenia smernice 2004/17 sa v rámci vnútroštátneho práva vykonávajú prostredníctvom Lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster [zákon (2007:1092) o obstarávaní v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb, ďalej len „LUF“].
- 14 Podľa kapitoly 1 § 8 prvého odseku sa LUF vzťahuje na činnosť, ktorá predstavuje poskytovanie alebo prevádzkovanie verejných sietí okrem iného v podobe železničnej dopravy. Z druhého odseku tohto § 8 vyplýva, že v oblasti dopravných služieb sa sieť považuje za existujúcu, ak sa služba poskytuje v súlade s podmienkami, ktoré stanovil príslušný orgán a ktoré sa týkajú trás, na ktorých sa majú služby poskytovať, prepravnej kapacity, ktorá má byť k dispozícii, frekvencie služieb a podobných podmienok.
- 15 Kapitola 7 § 1 LUF uvádza, že obstarávateľ, ktorý navrhuje zadanie zákazky alebo uzatvorenie rámcovej dohody, uverejní oznámenie o vyhlásení zadávacieho konania, pokiaľ nie je ustanovené inak.
- 16 Podľa kapitoly 17 § 1 a § 2 LUF môže dozorný orgán podať na správny súd návrh na uloženie osobitnej pokuty obstarávateľovi v prípade, že uzatvoril zmluvu s dodávateľom bez predchádzajúceho uverejnenia oznámenia o vyhlásení zadávacieho konania.

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 17 SJ je akciová spoločnosť s celkovou kapitálovou účasťou Švédska, ktorá vykonáva činnosť železničnej dopravy. V januári 2012 SJ uzavrela dve zmluvy na upratovanie vlakov, ktoré prevádzkuje, z ktorých prvá sa týkala sumy 56 miliónov švédskych korún (SEK) (približne 5 502 306 eur) a druhá sumy 60 miliónov švédskych korún (5 895 328 eur), bez vyhlásenia zadávacieho konania na účely verejného obstarávania.
- 18 Úrad na ochranu hospodárskej súťaže podal v januári 2013 na Förvaltningsrätten i Stockholm (Správny súd prvého stupňa Štokholm, Švédsko) žalobu na uloženie pokuty spoločnosti SJ, keďže usúdil, že táto spoločnosť mala povinnosť zverejnenia zmlúv pri verejnom obstarávaní, keďže vykonáva činnosť poskytovania alebo prevádzkovania verejných sietí dopravy, v zmysle kapitoly 1 § 8 LUF. Keďže SJ sa domnievala, že jej činnosť nepatrí do pôsobnosti tohto § 8, spochybnila závery Úradu na ochranu hospodárskej súťaže. Súd prejednávajúci spor vyhovel argumentácii spoločnosti SJ.
- 19 Odvolanie, ktoré podal Úrad na ochranu hospodárskej súťaže na Kammarrätten i Stockholm (Odvolací správny súd Štokholm, Švédsko), bolo taktiež zamietnuté.

- 20 Tento súd sa domnieval, podobne ako súd prvého stupňa, že vzhľadom na to, že Trafikverket (Dopravný úrad, Švédsko), ako manažér dopravnej infraštruktúry, prideloval trasy potrebné na uskutočnenie činnosti železničnej dopravy ako takej, pričom mal k dispozícii len málo prostriedkov na to, aby aktívne ovplyvňoval spôsob, akým SJ poskytovala svoje dopravné služby, tento úrad nemohol byť považovaný za orgán stanovujúci tejto spoločnosti podmienky na vykonávanie jej činnosti. V dôsledku toho sa odvolací súd domnieval, že služby poskytované spoločnosťou SJ nemôžu byť považované za služby poskytované za podmienok určených príslušným orgánom v zmysle kapitoly 1 § 8 LUF. Z uvedeného tento súd vyvodil, že táto spoločnosť teda nemala povinnosť dodržať ustanovenia LUF pri uzavretí predmetných zmlúv.
- 21 Úrad na ochranu hospodárskej súťaže podal kasačný opravný prostriedok proti tomuto rozsudku na Högsta förvaltningsdomstolen (Najvyšší správny súd, Švédsko), pričom žiadal tento súd, aby podal na Súdny dvor návrh na začatie prejudiciálneho konania.
- 22 Za týchto podmienok Högsta förvaltningsdomstolen (Najvyšší správny súd) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:
- „1. Má sa článok 5 ods. 1 druhý pododsek smernice 2004/17 vykladať v tom zmysle, že sieť v oblasti dopravných služieb existuje, ak sa dopravné služby v rámci štátnej železničnej siete pre vnútroštátnu a medzinárodnú železničnú dopravu poskytujú v súlade s ustanoveniami vnútroštátnej právnej úpravy, ktorými sa vykonáva smernica 2012/34, ktoré zahŕňajú pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry na základe žiadostí železničných spoločností, ako aj požiadavku, aby sa všetkým žiadostiam vyhovel, pokiaľ je to možné?
2. Má sa článok 5 ods. 1 prvý pododsek smernice 2004/17 vykladať v tom zmysle, že činnosť, ktorú vykonáva železničný podnik v zmysle smernice 2012/34 a ktorá zahŕňa poskytovanie dopravných služieb verejnosti v rámci železničnej siete, predstavuje poskytovanie alebo prevádzkovanie v zmysle uvedeného ustanovenia smernice?“

O návrhu na opätovné začatie ústnej časti konania

- 23 Po prednesení návrhov generálneho advokáta SJ návrhom podaným do kancelárie Súdného dvora 3. októbra 2017 požiadala o opätovné otvorenie ústnej časti konania z dôvodu, že body 81 a 82 návrhov vychádzali z určitých aspektov, najmä z článku 30 smernice 2004/17, s ktorými sa nezaoberalo v písomnej a ústnej časti tohto prejudiciálneho konania.
- 24 V tejto súvislosti článok 83 Rokovacieho poriadku Súdného dvora umožňuje Súdnemu dvoru kedykoľvek po vypočutí generálneho advokáta rozhodnúť o opätovnom začatí ústnej časti konania, najmä ak usúdi, že nemá dostatok informácií, alebo ak sa má vo veci rozhodnúť na základe tvrdenia, o ktorom sa nemali možnosť vyjadriť účastníci konania.
- 25 V prejednávanej veci sa Súdny dvor domnieva, že má k dispozícii všetky informácie potrebné na rozhodnutie o návrhu na začatie prejudiciálneho konania, ktorý mu bol predložený, a že vo veci sa nemá rozhodnúť na základe tvrdenia predloženého v návrhu na opätovné otvorenie ústnej časti konania týkajúceho sa prípadného uplatnenia článku 30 smernice 2004/17.
- 26 Nie je preto potrebné nariadiť opätovné začatie ústnej časti konania.

O prejudiciálnych otázkach

Úvodné pripomienky

- 27 Svojimi prejudiciálnymi otázkami sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či SJ mala povinnosť vyhlásiť verejné obstarávanie na účely uzavretia zmlúv na upratovanie vlakov, ktoré prevádzkuje.
- 28 V tejto súvislosti, ako pripomína generálny advokát v bode 46 svojich návrhov, nie je pochybnosť o tom, že spoločnosť SJ je, ako spoločnosť s celkovou kapitálovou účasťou Švédska, verejným podnikom v zmysle článku 2 ods. 1 písm. b) smernice 2004/17. Ak by bolo možné vychádzať z toho, že SJ vykonáva jednu z činností uvedených v článku 5 tejto smernice, mohla by sa považovať za verejného obstarávateľa v zmysle jej článku 2 ods. 2 písm. a).
- 29 SJ tvrdí, že nevykonáva takúto činnosť. Na jednej strane tvrdí, že nevykonáva činnosť na „sieti“ v zmysle článku 5 ods. 1 druhého pododseku uvedenej smernice. Na druhej strane tvrdí, že tieto činnosti poskytovania dopravných služieb nepredstavujú činnosti „poskytovania“ alebo „prevádzkovania“ siete v zmysle uvedeného článku.

O prvej otázke

- 30 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 1 druhý pododsek smernice 2004/17 vykladať v tom zmysle, že sieť v oblasti služieb železničnej dopravy v zmysle tohto ustanovenia existuje, ak sa dopravné služby poskytujú v súlade s ustanoveniami vnútroštátnej právnej úpravy, ktorými sa vykonáva smernica 2012/34, v rámci železničnej siete spravovanej vnútroštátnym orgánom, ktorý prideliť kapacitu tejto infraštruktúry s prihliadnutím na vyhovenie žiadostiam železničných podnikov, pokiaľ sa nedosiahnu obmedzenia tejto kapacity.
- 31 Podľa článku 5 ods. 1 druhého pododseku smernice 2004/17 „[v] oblasti dopravných služieb sa sieť považuje za existujúcu, ak sa služba poskytuje za prevádzkových podmienok stanovených príslušným orgánom členského štátu, ako sú napríklad podmienky trás, na ktorých sa majú služby poskytovať, prepravná kapacita, ktorá má byť k dispozícii, alebo frekvencia služieb“.
- 32 Na posúdenie toho, či existujú takéto podmienky vo veci, ktorú prejednáva vnútroštátny súd, sa tento súd pýta na dôsledky povinnosti dopravného úradu, ako orgánu príslušného v zmysle článku 5 smernice 2004/17, vyhovieť všetkým žiadostiam o pridelenie prepravných kapacít predložených železničnými spoločnosťami, pokiaľ sa nedosiahnu obmedzenia tejto kapacity.
- 33 SJ tvrdí, že poskytuje služby železničnej dopravy v prostredí neobmedzenej hospodárskej súťaže na trhu a nebola nijako finančne zvýhodnená zo strany štátu, že svoje príjmy nadobúda z predaja lístkov, že s ňou nie je pri skúmaní žiadostí o pridelenie železničnej kapacity zaobchádzané prednostne a že každá doprava, ktorú uskutočňuje, vyplýva z jej vlastného rozhodnutia.
- 34 Tieto skutočnosti, aj keby boli preukázané, však nemôžu vylúčiť, aby sa konštatovalo, že podmienky, za ktorých železničná spoločnosť, ako je SJ, poskytuje svoje služby, boli určené príslušným orgánom.
- 35 Skúmanie uplatniteľnej právnej úpravy totiž preukazuje, že ide o takýto prípad.
- 36 Treba uviesť, že článok 27 ods. 1 a 2 smernice 2012/34 stanovuje, že manažér infraštruktúry, v prejednávanej veci dopravný úrad, vypracuje a zverejní podmienky používania siete, ktoré stanovujú charakter infraštruktúry a obsahujú informácie stanovujúce podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre. Obsah podmienok používania siete sú definované v prílohe IV tejto smernice.

- 37 Podľa tejto prílohy IV tieto podmienky obsahujú zásady a kritériá pridelovania kapacity, najmä požiadavky na žiadateľov, postupy, ktoré sa musia dodržať, a kritériá používané v prípade preťaženej infraštruktúry, alebo aj podrobnosti o obmedzení využitia infraštruktúry.
- 38 Každá žiadosť o pridelenie kapacity infraštruktúry musí byť teda podľa smernice 2012/34 podaná manažérovi infraštruktúry železničnou spoločnosťou v súlade s podmienkami používania siete vypracovanými týmto manažérom a musí byť v súlade so zásadami a kritériami uvedenými v týchto podmienkach. Z týchto skutočností vyplýva, že priznanie práv na používanie železničnej infraštruktúry je podmienené dodržiavaním požiadaviek uchádzajúcimi sa spoločnosťami, ktoré sa týkajú tak ich spôsobilosti na podanie žiadosti, ako aj podmienok, za ktorých prevádzkujú túto infraštruktúru. V dôsledku toho takéto požiadavky značne obmedzujú obchodnú slobodu uchádzajúcich sa spoločností.
- 39 Pokiaľ ide o postup skúmania žiadostí ako taký, aj keď má manažér železničnej infraštruktúry podľa článku 45 smernice 2012/34, pokiaľ je to možné, vyhovieť všetkým žiadostiam o pridelenie kapacity infraštruktúry, v prípade, že zistí rozpory medzi rôznymi žiadosťami, má povinnosť v súlade s článkom 46 tejto smernice vyriešiť ich pomocou koordinácie týchto žiadostí tak, aby ich uspokojil čo možno najlepšie. Má tak právo v primeranom rozsahu navrhnúť kapacitu infraštruktúry, ktorá sa odlišuje od požadovanej kapacity, dokonca nemusí vyhovieť niektorým žiadostiam.
- 40 Článok 47 smernice 2012/34 stanovuje ustanovenia v prípade preťaženia železničnej siete, v rámci ktorých môže manažér infraštruktúry stanoviť kritériá priority.
- 41 Za týchto podmienok, aj keď sa pripustí, že železničný podnik má určitú voľnosť pri určení podmienok výkonu svojej činnosti v oblasti dopravy, je potrebné domnievať sa, vzhľadom na všetky povinnosti a obmedzenia, ktoré má, najmä povinnosť získať trate a dodržiavať súvisiace podmienky, že podmienky, za ktorých poskytuje dopravnú službu, sú určené príslušným orgánom členského štátu, v prejednávanej veci dopravným úradom, o ktorý ide vo veci samej, ktorý koná ako manažér infraštruktúry.
- 42 Toto posúdenie je potvrdené aj analýzou vývoja článku 5 ods. 1 druhého pododseku smernice 2004/17.
- 43 Ako totiž uvádza Európska komisia, článok 2 ods. 2 písm. c) smernice Rady 90/531/EHS zo 17. septembra 1990 o postupoch obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a telekomunikácií (Ú. v. ES L 297, 1990, s. 1), ktorým sa v podstate preberá článok 5 ods. 1 smernice 2004/17, bol zavedený s cieľom podmieniť verejné obstarávanie v oblasti služieb autobusovej dopravy uplatneniu ustanovení smernice 90/531 a umožnil objasniť, že dopravná sieť existuje nielen vtedy, keď existuje fyzická infraštruktúra, ako sú železničné trate, ale aj keď ide o súbor prepojených spojov v súlade s určenými podmienkami ako v oblasti autobusovej dopravy. Naopak, normotvorca Únie týmto ustanovením nemal v úmysle obmedziť pôsobnosť postupov verejného obstarávania v oblasti dopravy vykonávanej na fyzickej infraštruktúre.
- 44 Na prvú otázku treba preto odpovedať tak, že článok 5 ods. 1 druhý pododsek smernice 2004/17 sa má vykladať v tom zmysle, že sieť v oblasti služieb železničnej dopravy v zmysle tohto ustanovenia existuje, ak sa dopravné služby poskytujú v súlade s ustanoveniami vnútroštátnej právnej úpravy, ktorými sa vykonáva smernica 2012/34, v rámci železničnej siete spravovanej vnútroštátnym orgánom, ktorý pridelil kapacitu tejto infraštruktúry, aj keď je tento orgán povinný vyhovieť žiadostiam železničných podnikov, pokiaľ sa nedosiahnu obmedzenia tejto kapacity.

O druhej otázke

- 45 Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 1 prvý pododsek smernice 2004/17 vykladať v tom zmysle, že činnosť, ktorú vykonáva železničný podnik, ktorá spočíva v poskytovaní dopravných služieb verejnosti používaním železničnej siete, predstavuje „poskytovanie“ alebo „prevádzkovanie sietí“ na účely tejto smernice.
- 46 Podľa článku 5 ods. 1 prvého pododseku smernice 2004/17 sa táto smernica vzťahuje na činnosti týkajúce sa poskytovania alebo prevádzkovania sietí slúžiacich verejnosti v oblasti železničnej dopravy, automatizovaných systémov, električkovej, trolejbusovej, autobusovej alebo lanovej dopravy.
- 47 Toto ustanovenie sa preto týka dvoch druhov činností, konkrétne poskytovania sietí na jednej strane a prevádzkovania sietí na druhej strane.
- 48 Podľa ustálenej judikatúry sa význam a rozsah pojmov, ktoré právo Únie nedefinuje, musí určiť v súlade s ich obvyklým významom v bežnom jazyku, pričom sa zohľadní kontext, v ktorom sa používajú, a ciele sledované právnou úpravou, ktorej sú súčasťou (rozsudok z 12. júna 2018, Louboutin a Christian Louboutin, C-163/16, EU:C:2018:423, bod 20).
- 49 V tejto súvislosti pojem „prevádzkovanie“ treba chápať v súlade s jeho obvyklým významom ako odkazujúci na používanie predmetu alebo výkon práva na účely zisku. Prevádzkovanie sietí železničným podnikom tak spočíva v tom, že táto spoločnosť vykonáva právo používať železničnú infraštruktúru na účely zisku.
- 50 Takáto definícia sa odlišuje od definície, ktorú treba poskytnúť pojmu „poskytovanie sietí“.
- 51 Ako konštatuje generálny advokát v bode 65 svojich návrhov, „poskytovanie sietí“ je výlučnou právomocou manažéra infraštruktúry, a nie železničného podniku.
- 52 Ako uviedla Komisia, pojem „poskytovanie sietí“ nebol uvedený v smerniciach predchádzajúcich smernici 2004/17, konkrétne v smernici 90/531 a v smernici 93/38, keďže tento pojem bol zavedený smernicou 2004/17, aby sa verejné obstarávania, ktoré stanovuje, uplatňovali aj na správu fyzických sietí, akými sú železničné siete, železničné zariadenia, tunely, mosty a železničné priecestia.
- 53 Vzhľadom na uvedené skutočnosti je potrebné zastávať názor, že činnosť týkajúca sa „prevádzkovania sietí“ odkazuje na výkon práva používať železničnú sieť pre poskytovanie dopravných služieb, kým činnosť týkajúca sa „poskytovania sietí“ odkazuje na správu siete.
- 54 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba na druhú otázku odpovedať tak, že článok 5 ods. 1 prvý pododsek smernice 2004/17 sa má vykladať v tom zmysle, že činnosť, ktorú vykonáva železničný podnik, ktorá spočíva v poskytovaní dopravných služieb verejnosti používaním železničnej siete, predstavuje „prevádzkovanie sietí“ na účely tejto smernice.

O trovách

- 55 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (deviata komora) rozhodol takto:

- 1. Článok 5 ods. 1 druhý pododsek smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb sa má vykladať v tom zmysle, že sieť v oblasti služieb železničnej dopravy v zmysle tohto ustanovenia existuje, ak sa dopravné služby poskytujú v súlade s ustanoveniami vnútroštátnej právnej úpravy, ktorými sa vykonáva smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34 z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, v rámci železničnej siete spravovanej vnútroštátnym orgánom, ktorý pridelil kapacitu tejto infraštruktúry, aj keď je tento orgán povinný vyhovieť žiadostiam železničných podnikov, pokiaľ sa nedosiahnu obmedzenia tejto kapacity.**
- 2. Článok 5 ods. 1 prvý pododsek smernice 2004/17 sa má vykladať v tom zmysle, že činnosť, ktorú vykonáva železničný podnik, ktorá spočíva v poskytovaní dopravných služieb verejnosti používaním železničnej siete, predstavuje „prevádzkovanie sietí“ na účely tejto smernice.**

Podpisy