



C/2025/2648

19.5.2025

Návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podala Consiglio di Stato (Taliansko) 24. februára 2025 – Autorità di regolazione dei trasporti/Captrain Italia a i.

(Vec C-161/25)

(C/2025/2648)

Jazyk konania: taliančina

Vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania

Consiglio di Stato

Účastníci konania pred vnútroštátnym súdom

Odvolaťka: Autorità di regolazione dei trasporti

Odvolaťelia a žalobcovia v prvom stupni: Captrain Italia, Rail Cargo Carrier Italy Srl, Fuorimuro Impresa Ferroviaria Srl, Inrail SpA, SBB Cargo Italia Srl, Oceanogate Italia SpA, GTS Rail SpA, Adriafer Srl con socio unico, DB Cargo Italia Srl, Sangritana SpA

Prejudiciálne otázky

1. Možno uložiť systém pokút mimo výslovného ustanovenia článku 35 smernice 2012/34/EÚ⁽¹⁾?
2. Pripúšťa článok 35 kumuláciu viacerých systémov pokút, t. j. môže železničný podnik za ten istý skutok spočívajúci v meškaní na pohraničnej stanici čeliť jednak pokute stanovenej všeobecným systémom vzťahujúcim sa na celú sieť, jednak osobitnej pokute týkajúcej sa pohraničnej stanici?
3. V prípade kladnej odpovede na predchádzajúcu otázku, vyžaduje článok 35, aby bol regulačný orgán pri zavádzaní alebo, v každom prípade, pri „schvaľovaní“ systému pokút týkajúceho sa pohraničnej stanice voči nákladným železničným podnikom za každých okolností povinný presadzovať súlad s požiadavkami uvedeného ustanovenia, a to zabezpečením neutrality daného opatrenia, takže: (i) majú sa stanoviť prémie pre železničné podniky, ktoré si riadne plnia svoje povinnosti, ii) musia byť vyplatené kompenzácie pre poškodené podniky a iii) pokuty musí znášať aj manažér, ak zapríčinil meškanie, za predpokladu, že neutralita vždy znamená dvojstrannosť jednotlivých pokút?
4. V prípade kladnej odpovede na otázku uvedenú v bode 2, vyžaduje článok 35, a za akých podmienok, aby regulačný orgán koordinoval režim pokút v rámci „systému výkonnosti“ a režim pokút na hraniciach, tak, aby tieto dva systémy koordinovane sledovali cieľ účinnosti siete a neboli nadmerne zaťažujúce pre železničné podniky postihnuté pokutami na hraniciach?
5. V prípade kladnej odpovede na otázku uvedenú v bode 2, vyžaduje článok 35 koordináciu horných hraníc stanovených predmetnými dvoma systémami pokút a posúdenie ich ekonomického dopadu na železničné podniky, aby sa dosiahlo vyváženie zásady účinnosti so zásadou proporcionality a primeranosti a aby nedošlo k ohrozeniu výnosnosti železničných služieb?
6. V prípade kladnej odpovede na otázku uvedenú v bode 2, má sa článok 97 ZFEÚ vykladať v tom zmysle, že poplatky alebo clá, ktoré si môže účtovať dopravca, sú poplatky alebo clá, ktoré železničný podnik vynakladá pri tranzite a ktorým musia zodpovedať skutočne vynaložené náklady manažéra železničnej infraštruktúry využitej na tranzit, pričom sa účtujú „k dopravnej cene“ (v anglickom znení „in addition to the transport rates“), čiže bez ohľadu na výnosy, ktoré dopravca má alebo môže dosiahnuť na pokrytie takýchto tranzitných nákladov?

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 343, 2012, s. 32).