



Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
NIILO JÄÄSKINEN
prednesené 13. decembra 2012¹

Vec C-412/11

**Európska komisia
proti**

Luxemburskému veľkovoľvodstvu

„Žaloba o nesplnenie povinnosti — Smernica 91/440/EHS — Rozvoj železníc Spoločenstva — Smernica 2001/14/ES — Pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry — Článok 6 ods. 3 a príloha II smernice 91/440 — Článok 14 ods. 2 smernice 2001/14 — Manažér infraštruktúry — Organizačná a rozhodovacia nezávislosť — Nezávislosť pri výkone základných funkcií“

I – Úvod

1. Prejednávanou žalobou o nesplnenie povinnosti Európska komisia navrhuje, aby Súdny dvor určil, že Luxemburské veľkovoľvodstvo si nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článku 6 ods. 3 a prílohy II smernice 91/440/EHS², zmenenej a doplnenej smernicou 2001/12/ES³ (ďalej len „smernica 91/440“), ako aj z článku 14 ods. 2 smernice 2001/14/ES⁴. Luxemburské veľkovoľvodstvo navrhuje zamietnuť žalobu podanú Komisiou.

2. Prejednávaná vec sa týka jednej z viacerých žalôb o nesplnenie povinnosti⁵ podaných Komisiou v rokoch 2010 a 2011 týkajúcich sa uplatňovania smerníc 91/440 a 2001/14, ktorých hlavným účelom je zabezpečiť spravodlivý a nediskriminačný prístup železničných podnikov k infraštruktúre, konkrétne k železničnej sieti, členskými štátmi. Tieto žaloby sú prvé svojho druhu, keďže po prvý raz poskytujú Súdnemu dvoru možnosť preskúmať liberalizáciu železníc v Európskej únii a najmä vyložiť takzvaný „prvý železničný balík“.

3. Dňa 6. septembra 2012 som už predniesol návrhy vo veci, v ktorej bol vydaný rozsudok Komisia/Portugalsko, už citovaný, ako aj v už citovaných veciach Komisia/Maďarsko, Komisia/Španielsko, Komisia/Rakúsko a Komisia/Nemecko. Okrem týchto návrhov dnes prednesiem návrhy v už citovaných veciach Komisia/Polsko, Komisia/Česká republika, Komisia/Francúzsko a Komisia/Slovinsko. V rozsahu, v akom sa prejednávaná vec týka výhrad podobných výhradám, ktoré som už rozobral vo vyššie uvedených návrhoch, len odkážem na relevantné body uvedených návrhov bez toho, aby som v celom rozsahu opakoval argumentáciu, ktorá je v nich uvedená.

1 — Jazyk prednesu: francúzština.

2 — Smernica Rady z 29. júla 1991 o rozvoji železníc spoločenstva (Ú. v. ES L 237, s. 25; Mim. vyd. 07/001, s. 341).

3 — Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 26. februára 2001 (Ú. v. ES L 75, s. 1; Mim. vyd. 07/005, s. 376).

4 — Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. ES L 75, s. 29; Mim. vyd. 07/005, s. 404).

5 — Ide o rozsudky z 25. októbra 2012, Komisia/Portugalsko (C-557/10), a z 8. novembra 2012, Komisia/Grécko (C-528/10), ako aj o veci v konaní pred Súdnym dvorom Komisia/Maďarsko (C-473/10), Komisia/Španielsko (C-483/10), Komisia/Polsko (C-512/10), Komisia/Česká republika (C-545/10), Komisia/Rakúsko (C-555/10), Komisia/Nemecko (C-556/10), Komisia/Francúzsko (C-625/10), Komisia/Slovinsko (C-627/10) a Komisia/Taliano (C-369/11).

II – Právny rámec

A – Právo Únie

1. Smernica 91/440

4. Článok 6 ods. 3 smernice 91/440 stanovuje:

„Členské štáty prijímú opatrenia potrebné na to, aby zabezpečili, že funkcie, od ktorých závisí nestranný a nediskriminačný prístup k infraštruktúre, uvedené v prílohe II, budú zverené orgánom alebo podnikom, ktoré samy neposkytujú žiadne železničné dopravné služby. Bez ohľadu na organizačné štruktúry, musí byť tento cieľ preukázateľne dosiahnutý.

Členské štáty však môžu poveriť železničné podniky alebo iné subjekty vyberaním poplatkov a preniesť na nich zodpovednosť za správu železničnej infraštruktúry vrátane investovania, údržby a financovania.“

5. V prílohe II smernice 91/440 sú vymenované „základné funkcie“ uvedené v článku 6 ods. 3 tejto smernice:

„...“

— rozhodovanie súvisiace s pridelovaním trasy vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a pridelovania individuálnych vlakových trás,

...“

2. Smernica 2001/14

6. Článok 14 ods. 1 a 2 smernice 2001/14 stanovuje:

„1. Členské štáty môžu vytvoriť rámcové pravidlá pridelovania kapacity infraštruktúry, pričom budú rešpektovať nezávislosť riadenia podniku stanovenú v článku 4 smernice 91/440/EHS. Stanovia sa špecifické pravidlá pridelovania kapacity. Manažér infraštruktúry zabezpečí vykonanie pridelovania kapacity. Manažér infraštruktúry zabezpečí, aby bola kapacita infraštruktúry pridelovaná spravodlivým a nediskriminačným spôsobom a v súlade s právom spoločenstva.

2. Ak nie je manažér infraštruktúry svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku, funkcie uvedené v odseku 1 a opísané v tejto kapitole vykonáva pridelovací orgán, ktorý je svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku.“

B – Luxemburská právna úprava

7. Zákon z 22. júla 2009 o železničnej bezpečnosti (loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire)⁶ stanovuje, že novovytvorená Administration des Chemins de Fer (Správa železníc, ďalej len „ACF“) zodpovedá za základné funkcie pridelovania kapacity (pridelovanie vlakových trás) a spoplatňovania.

6 — *Mémorial* 2009, A-N° 169, s. 2465.

8. Zákon z 11. júna 1999 o železničnej infraštruktúre (loi du 11 juin 1999 relative à l'infrastructure ferroviaire), zmenený a doplnený zákonom z 3. augusta 2010⁷, stanovuje:

„Kapacitu železničnej infraštruktúry prideluje pridelovací orgán, ktorého činnosť vykonáva Administration des Chemins de Fer.“

III – Konanie pred podaním žaloby a konanie pred Súdny dvorom

9. Dňa 26. júna 2008 Komisia vyzvala Luxemburské veľkovojsvodstvo, aby zabezpečilo súlad so smernicami prvého železničného balíka. Uvedený členský štát odpovedal na túto výzvu listom z 27. augusta 2008.

10. Dňa 9. októbra 2009 Komisia zaslala Luxemburskému veľkovojsvodstvu odôvodnené stanovisko, v ktorom uviedla, že opatrenia prijaté na zabezpečenie prebratia smerníc 91/440 a 2001/14 sú nedostatočné. Po ďalšej výmene listov Komisia zaslala Luxemburskému veľkovojsvodstvu doplňujúce odôvodnené stanovisko z 25. novembra 2010, ktorým vzhľadom na vývoj vnútroštátnej právnej úpravy obmedzila konanie na jedinú výhradu týkajúcu sa nezávislosti pri výkone základných funkcií.

11. Dňa 3. februára 2011 Luxemburské veľkovojsvodstvo odpovedalo na doplňujúce odôvodnené stanovisko.

12. Komisia sa s odpoveďou a informáciami poskytnutými Luxemburským veľkovojsvodstvom neuspokojila a rozhodla sa podať 8. augusta 2011 prejednávajú žalobu.

IV – Argumentácia účastníkov konania

13. Komisia tvrdí, že smernica 91/440 vyžaduje, aby nezávislé subjekty zabezpečovali okrem iného funkcie pridelovania železničnej kapacity. Podľa prílohy II smernice 91/440 je totiž „rozhodovanie súvisiace s pridelovaním trasy vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a pridelovania individuálnych vlakových trás“ „základnou funkciou“.

14. Komisia sa domnieva, že hoci ACF, ktorá vykonáva pridelovanie vlakových trás, je subjektom nezávislým od Chemins de fer luxembourgeois (Luxemburské železnice, ďalej len „CFL“), nič to nemení na tom, že CFL sú poverené niektorými základnými funkciami v oblasti pridelovania vlakových trás.

15. Komisia vzhľadom na informácie poskytnuté luxemburskou vládou zastáva názor, že v prípade narušenia premávky pridelovanie vlakových trás zostáva v právomoci CFL, konkrétne ich oddelenia pre správu siete, pričom toto oddelenie CFL nie je nezávislé od subjektov, ktoré spravujú železničné dopravné služby.

16. Komisia sa domnieva, že v prípade narušenia premávky už nemožno dodržiavať štandardný cestovný poriadok, ktorý stanovila ACF, keďže časy stanovené v cestovnom poriadku sú už prekročené a je nevyhnutné opätovne prideliť cestovné poriadky subjektom, ktoré čakajú v poradí. Komisia zastáva názor, že také opätovné pridelenie nevyhnutne predstavuje pridelovanie vlakových trás. Podľa luxemburskej právnej úpravy pritom pridelovanie vlakových trás môže údajne vykonávať len správa premávky, ktorú vykonávajú CFL, v dôsledku čoho majú CFL pri pridelovaní železničnej kapacity úlohu, ktorá je v rozpore s požiadavkami smernice 2001/14.

7 — *Mémorial* 2010, A-N° 135, s. 2194.

17. Komisia zastáva názor, že výkon základnej funkcie pridelovania vlakových trás si vyžaduje, aby CFL dodržiavali požiadavky nezávislosti vyplývajúce z prvého železničného balíka. V rámci CFL pritom údajne nebolo vykonané nijaké opatrenie zamerané na zabezpečenie tejto nezávislosti s cieľom oddeliť z právneho, organizačného a rozhodovacieho hľadiska subjekty, ktoré vykonávajú základné funkcie, od subjektov, ktoré spravujú železničné dopravné služby.

18. Komisia vo svojej replike tvrdí, že zmeny vykonané podmienkami používania siete (ďalej len „PPS“), ktoré prijali luxemburské orgány po uplynutí lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku, nepostačujú na ukončenie neplnenia povinnosti.

19. Luxemburská vláda vo svojom vyjadrení k žalobe uvádza, že hoci platná vnútroštátna právna úprava bola v súlade so znením a zmyslom smernice 2001/14, táto právna úprava bola po podaní prejednávanej žaloby prispôbena tak, aby nenechávala priestor na nijaké pochybnosti, pokiaľ ide o prípadný nesúlad s právom Únie. PPS teda údajne boli zmenené tak, aby opätovné pridelovanie vlakových trás v prípade narušenia bolo tiež prenesené na ACF.⁸ Luxemburská vláda vo svojej duplike tvrdí, že PPS boli opäť zmenené (s účinnosťou od 1. januára 2012) a že v súčasnosti spĺňajú požiadavky Komisie, keďže stanovujú, že v prípade nepredvídaného narušenia nové vlakové trasy prideluje ACF.⁹

V – Analýza žaloby o nesplnenie povinnosti

20. Luxemburské veľkovojsvodstvo spochybňuje výhradu Komisie, pričom poukazuje na ustanovenia prijaté po uplynutí lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku, konkrétne zmeny PPS prijaté po uplynutí uvedenej lehoty.

21. V tejto súvislosti stačí pripomenúť, že Súdny dvor opakovane rozhodol, že existencia nesplnenia povinnosti sa má posudzovať podľa situácie v členskom štáte, tak ako existovala na konci lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku, a že Súdny dvor nemôže brať do úvahy neskoršie zmeny.¹⁰ Pri skúmaní prejednávanej žaloby je teda rozhodujúca právna úprava platná v čase uplynutia dvojmesačnej lehoty stanovenej v doplňujúcom odôvodnenom stanovisku z 25. novembra 2010.

22. Žaloba Komisie je založená na dvoch aspektoch, ktoré som už analyzoval v návrhoch, ktoré som predniesol v už citovaných veciach Komisia/Maďarsko (C-473/10), Komisia/Francúzsko (C-625/10) a Komisia/Slovinsko (C-627/10).

23. Pokiaľ ide o dôvody, pre ktoré sa pôvodný prevádzkovateľ, akým sú CFL, ktoré sú železničným podnikom, oddelenie, ktoré nie je nezávislé od železničného podniku, alebo manažér infraštruktúry, ktorý nie je nezávislý od takých podnikov, nemôže podieľať na výkone základných funkcií, ako je pridelovanie vlakových trás, stačí odkázať na návrhy, ktoré som predniesol v už citovaných veciach Komisia/Francúzsko (C-625/10, body 31 až 47) a Komisia/Slovinsko (C-627/10, body 30 až 46).

24. Z dôvodov, ktoré som uviedol v návrhoch, ktoré som predniesol v už citovaných veciach Komisia/Maďarsko (C-473/10, body 49 až 70) a Komisia/Slovinsko (C-627/10, body 38 až 46), je rovnako vylúčené, aby pôvodnému prevádzkovateľovi, akým sú CFL, ktoré sú železničným podnikom, mohla byť priznaná právomoc rozhodovať o opätovnom pridelovaní vlakových trás v prípade narušenia a nielen právomoc zrušiť ich.

25. Z týchto dôvodov je potrebné vyhovieť žalobe Komisie.

8 — Odkaz na verziu 3.0 vydania podmienok používania siete z roku 2011 bol uverejnený v *Mémorial* 2011, B-N° 84, s. 1657.

9 — Odkaz na verziu 2.0 vydania podmienok používania siete z roku 2012 bol uverejnený v *Mémorial* 2011, B-N° 103, s. 1985.

10 — Pozri najmä rozsudky z 19. júna 2008, Komisia/Luxembursko (C-319/06, Zb. s. I-4323, bod 72 a citovanú judikatúru); zo 4. marca 2010, Komisia/Francúzsko (C-241/08, Zb. s. I-1697, bod 59 a citovanú judikatúru), ako aj z 3. marca 2011, Komisia/Írsko (C-50/09, Zb. s. I-873, bod 102).

VI – O trovách

26. Podľa článku 138 ods. 1 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté.

27. Vzhľadom na to, že Komisia navrhla uložiť Luxemburskému veľkovojsvodstvu povinnosť nahradiť trovy konania a Luxemburské veľkovojsvodstvo nemalo vo veci úspech, je potrebné vyhovieť tomuto návrhu.

VII – Návrh

28. Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy navrhujem, aby Súdny dvor rozhodol takto:

1. Luxemburské veľkovojsvodstvo si nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článku 6 ods. 3 a prílohy II smernice Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc spoločenstva, zmenenej a doplnenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES z 26. februára 2001, ako aj z článku 14 ods. 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii v rozsahu, v akom sa oddelenie železničného podniku podieľa na výkone základných funkcií, ako je pridelovanie vlakových trás.
2. Luxemburské veľkovojsvodstvo je povinné nahradiť trovy konania.