

W zaskarżonym wyroku dokonano nieprawidłowej wykładni art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 40/94 ⁽¹⁾ i rozporządzenia nr 207/2009 ⁽²⁾ (brzmienie tego przepisu jest identyczne w obu tych rozporządzeniach), a w konsekwencji naruszono te przepisy.

W zaskarżonym wyroku nie uwzględniono argumentów podniesionych w skardze do Sądu.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (WE) z dnia 20 grudnia 1993 r. w sprawie wspólnotowego znaku towarowego (Dz.U. 1994, L 11, s. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (WE) z dnia 26 lutego 2009 r. w sprawie wspólnotowego znaku towarowego (Dz.U. L 78, s. 1).

Skarga wniesiona w dniu 23 listopada 2010 r. — Komisja Europejska przeciwko Republice Czeskiej

(Sprawa C-545/10)

(2011/C 38/06)

Język postępowania: czeski

Strony

Strona skarżąca: Komisja Europejska (przedstawiciele: M. Šimerdová i H. Støvlbæk, pełnomocnicy)

Strona pozwana: Republika Czeska

Żądania strony skarżącej

- stwierdzenie, że Republika Czeska uchybiła zobowiązaniom, jakie ciąży na niej na mocy art. 4 ust. 1, art. 6 ust. 2, art. 7 ust. 3, art. 11 i art. 30 ust. 5 dyrektywy 2001/14/WE ⁽¹⁾ 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 przyznawania świadectw bezpieczeństwa;
- oraz na mocy art. 10 ust. 7 dyrektywy Rady 91/440/EWG ⁽²⁾ z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych;
- obciążenie Republiki Czeskiej kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Republika Czeska naruszyła art. 4 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE poprzez ustalenie maksymalnej kwoty opłat za użytkowanie infrastruktury, której zarządca infrastruktury nie może przekroczyć. Zarządca infrastruktury jest zobowiązany do wyznaczania i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury zgodnie z przepisami art. 4 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE. Państwa członkowskie uprawnione są tylko do ustalania ogólnych ram opłat za użytkowanie infrastruktury.

Republika Czeska naruszyła art. 6 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE nie przyjmując środków stwarzających zarządcom infrastruktury zachętę do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i wielkości opłat za dostęp.

Republika Czeska naruszyła art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE poprzez brak zapewnienia, że opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń są ustalane po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Republika Czeska naruszyła art. 11 dyrektywy 2001/14/WE nie ustanawiając planu wykonania zachęcającego przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcę infrastruktury do minimalizowania zakłóceń i poprawy osiąganych wyników sieci kolejowej.

Republika Czeska naruszyła art. 30 ust. 5 dyrektywy 2001/14/WE dokonując jego nieprawidłowej transpozycji do krajowego porządku prawnego.

Republika Czeska naruszyła art. 10 ust. 7 dyrektywy 91/440/EWG nie zapewniając powołania w Republice Czeskiej podmiotu, który mógłby być uznany za podmiot w rozumieniu art. 10 ust. 7 i spełniał funkcje przewidziane w tym przepisie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 75, s. 29 — wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 7. t. 5, s. 404.

⁽²⁾ Dz.U. L 1991 L 237, s. 25 — wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 7. t. 1, s. 341.

Skarga wniesiona w dniu 26 listopada 2010 r. — Komisja Europejska przeciwko Republice Federalnej Niemiec

(Sprawa C-556/10)

(2011/C 38/07)

Język postępowania: niemiecki

Strony

Strona skarżąca: Komisja Europejska (przedstawiciele: G. Braun i H. Støvlbæk, pełnomocnicy)

Strona pozwana: Republika Federalna Niemiec

Żądania strony skarżącej

- Stwierdzenie, że przy wdrażaniu pierwszego pakietu kolejowego Republika Federalna Niemiec uchybiła swoim zobowiązaniom wynikającym z
 - art. 6 ust. 3 i załącznika II do dyrektywy 91/440/EWG ⁽¹⁾ oraz art. 4 ust. 2 i art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE ⁽²⁾,

- art. 6 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE
- art. 7 ust. 3 i art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE oraz
- art. 30 ust. 4 dyrektywy 2001/14/WE w związku z art. 10 ust. 7 dyrektywy 91/440/EWG.
- Obciążenie Republiki Federalnej Niemiec kosztami.

Zarzuty i główne argumenty

Celem dyrektyw 91/440/EWG i 2001/14/WE był równy i niedyskryminujący dostęp do infrastruktury kolejowej dla wszystkich przedsiębiorstw i wspieranie konkurencyjnego, dynamicznego i przejrzystego rynku kolejowego w Europie. Artykuł 6 ust. 3 dyrektywy 91/440/EWG stanowi, że „istotne funkcje” zarządcy infrastruktury należy powierzyć organom lub firmom, „które same nie świadczą żadnych kolejowych usług transportowych”.

Zdaniem Komisji zapisana w dyrektywie niezależność zarządcy infrastruktury przy wykonywaniu istotnych funkcji nie jest w Niemczech zagwarantowana, gdyż wiele z tych „istotnych funkcji” przeniesione zostało na spółkę, która wprawdzie prawnie jest niezależna, ale stanowi część holdingu, do którego należą między innymi przedsiębiorstwa świadczące kolejowe usługi transportowe.

Niezależność unormowana w dyrektywie 2001/14/WE powinna mieć swój wyraz w postaci nie tylko prawnej, lecz również organizacyjnej i decyzyjnej. Wynika z tego, że przedsiębiorstwo, któremu powierzono istotne funkcje, może być zorganizowane w tym samym holdingu z innymi przedsiębiorstwami świadczącymi kolejowe usługi transportowe tylko wtedy, gdy jest od nich oddzielone nie tylko prawnie, lecz w sposób udokumentowany nie tworzy z nimi gospodarczo jednej całości, czyli jest od nich również niezależne gospodarczo. Jeżeli więc w ramach holdingu „istotne funkcje” świadczone byłyby przez spółkę zależną, należy zapewnić poprzez działania ochronne, aby spółka dominująca i zależna nie mogły działać w jedności gospodarczej a tym samym nie jako jedno przedsiębiorstwo. Te odpowiednie i wystarczające działania ochronne, które mogłyby również zagwarantować gospodarczą niezależność zarządcy infrastruktury od przedsiębiorstw świadczących usługi transportu kolejowego, w Niemczech nie zostały jednak podjęte. Działania ochronne przedstawione przez Niemcy nie wystarczyły, aby zagwarantować niezależność istotnych funkcji, zapobiec konfliktom interesów i pozbawić holdingu kontroli nad jednostką, której powierzono istotne funkcje.

Z jednej strony spełnienie wymogów niezależności nie jest nadzorowane przez niezależny organ a konkurenci nie mają dostępu do środków zaskarżenia w przypadku naruszeń nakazu niezależności. Z drugiej strony nie zapewniono niezależności pracowników względnie gremiów kierowniczych i personelu kierowniczego jednostki, której powierzono istotne funkcje, od spółki holdingowej z następujących powodów:

- nie ma przeszkód dla tego, aby członkowie zarządu holdingu lub innych spółek należących do holdingu posiadali również miejsce w zarządzie jednostki, której powierzono istotne funkcje;
- nie przewidziano, by członkowie gremium kierowniczego jednostki, której powierzono istotne funkcje, oraz jej personel kierowniczy, któremu powierzono istotne funkcje, po zakończeniu ich działalności na rzecz tej jednostki przez odpowiednią liczbę lat nie mogli piastować żadnej pozycji kierowniczej w holdingu lub innych jednostkach kontrolowanych przez holding;
- gremium kierownicze jednostki, której powierzono istotne funkcje, nie jest mianowane na jasno zdefiniowanych warunkach i związane odpowiednimi zobowiązaniami prawnymi, tak aby zapewnić pełną niezależność przy podejmowaniu decyzji;
- jednostka, której powierzono istotne funkcje, nie posiada własnego personelu, umieszczonego w odrębnych pomieszczeniach względnie pomieszczeniach o zabezpieczonym dostępie, którego kontakty ze spółką holdingową i innymi kontrolowanymi przez nią przedsiębiorstwami należy ograniczyć do oficjalnych komunikatów, które związane są z wykonywaniem istotnych funkcji;
- dostęp do systemów informatycznych nie został zabezpieczony, przez co nie jest wykluczone, iż holding może wejść w posiadanie informacji, które dotyczą wykonywania istotnych funkcji.

Obok opisanego powyżej naruszenia wymogu niezależności zarządcy infrastruktury przy wykonywaniu istotnych funkcji Republika Federalna Niemiec naruszyła też jej zobowiązania wynikające z dyrektyw 91/440 i 2001/14 w ten sposób, że

- nie dokonała wystarczająco jasnej transpozycji przepisów dyrektywy 2001/14/WE dotyczących opłat za infrastrukturę i nie określiła warunków błędnego stosowania zasady pełnych kosztów;
- nie przyjęła środków niezbędnych do tego, aby zarządców infrastruktury zobligować do obniżenia kosztów infrastruktury i opłat za dostęp do sieci kolejowej;
- nie dokonała upoważnienia organu kontrolnego do tego, aby jego żądanie informacji skierowane do zarządcy infrastruktury mógł zrealizować również poprzez odpowiednie możliwości nałożenia kar.

(¹) Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych; Dz.U. L 237, s. 25.

(²) Dyrektywa 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 oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa; Dz.U. L 75, s. 29.