



C/2024/3449

10.6.2024

Skarga wniesiona w dniu 10 kwietnia 2024 r. – Komisja Europejska/Królestwo Hiszpanii

(Sprawa C-250/24)

(C/2024/3449)

Język postępowania: hiszpański

Strony

Strona skarżąca: Komisja Europejska (przedstawiciele: J.L. Buendía Sierra i P. Messina, pełnomocnicy)

Strona pozwana: Królestwo Hiszpanii

Żądania

- Stwierdzenie, że nie wprowadzając reformy pozwalającej na zapewnienie autonomii zarządzania ADIF [zarządcy infrastruktury kolejowej], ADIF-Alta Velocidad i Renfe wobec państwa, ani nie wprowadzając operacyjnego systemu opłat zgodnego z przepisami i zasadami dyrektywy 2012/34 ⁽¹⁾, ani wreszcie przenosząc niezbędną zmianę do umowy z ADIF-Alta Velocidad, Królestwo Hiszpanii uchybiło zobowiązaniom ciążącym na nim na mocy art. 4 (2), 5 (3) (b), 29 (1), 30 (1 i 3), 31 (2, 3, 7 i 8), 33 w związku z załącznikami I i II oraz 36 do tej dyrektywy.
- Obciążenie Królestwa Hiszpanii kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Królestwo Hiszpanii było zobowiązane do transpozycji i stosowania dyrektywy 2012/34 w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego do dnia 16 czerwca 2015 r.

Komisja uważa jednak, że transpozycja ta nie została dokonana prawidłowo w odniesieniu do następujących kwestii:

1. Naruszenie art. 4 ust. 2 i art. 5 ust. 3 lit. b) dyrektywy poprzez niezapewnienie przepisów krajowych
 - (i) autonomię zarządzania zarządcy infrastruktury (ADIF i ADIF-Wysoka prędkość) wobec państwa, oraz
 - (ii) swobodę ustalania opłat za przewozy kolejowe, które muszą być określone przez przewoźnika kolejowego (i.e., Renfe) zgodnie z zasadami wyłącznie handlowymi.

Skoro bowiem decyzje są podejmowane przez organy administracyjne składające się w większości ze stanowisk i pracowników ministerstw państwowych, państwo może zostać uznane za wywierające decydujący wpływ na te decyzje z naruszeniem przepisów dyrektywy.

2. Nie wprowadzono również obowiązującego i operacyjnego systemu opłat pozwalającego na skuteczne przestrzeganie zasad i reguł przewidzianych w art. 4 (2), art. 29 ust. 1, art. 31 (2, 3, 7 i 8), art. 33 w związku z załącznikami I i II oraz art. 36.

Chociaż Hiszpania przyjęła akty ustawodawcze mające na celu reformę systemu pobierania opłat, zawieszają one stosowanie nowego systemu do czasu podjęcia przez ADIF decyzji o jego wdrożeniu. ADIF nie opracował jednak nowego systemu ani nie przedstawił harmonogramu w tym zakresie, a zasada nie określa terminu, w jakim ma to zrobić. W związku z tym mandat dyrektywy w tej kwestii nie został zachowany.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona) – Dz.U. L 343, s. 32.

3. Podczas gdy art. 30 ust. 1 i 3 dyrektywy 2012/34 wymaga obniżenia kosztów udostępnienia infrastruktury „oraz” łącznie poziomu opłat za dostęp, hiszpańskie przepisy transponowały je początkowo jako alternatywę, w tym spójnika „o” i zmieniły znaczenie art. 30 ust. 1 i 3 dyrektywy 2012/34.

Chociaż Hiszpania ostatecznie zmieniła ten przepis, nie dokonała jeszcze jego transpozycji do umowy z ADIF-Górna prędkość, która dokładnie reguluje wkłady gospodarcze i potrzeby finansowe tego podmiotu. W tych okolicznościach powyższe przepisy nie zostały skutecznie wdrożone.
