

WYROK TRYBUNAŁU (pierwsza izba)

z dnia 30 maja 2013 r. (\*)

Uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego – Transport – Dyrektywa 91/440/EWG – Rozwój kolei wspólnotowych – Dyrektywa 2001/14/WE – Alokacja zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej – Artykuł 6 ust. 2 i 3 dyrektywy 2001/14 – Utrzymujący się brak równowagi finansowej – Artykuł 6 ust. 1 i art. 7 ust. 3 i 4 dyrektywy 91/440 – Brak zachęt dla zarządcy infrastruktury – Artykuł 7 ust. 3 i art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14 – Obliczanie opłat za minimalny dostęp

W sprawie C-512/10

mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie, na podstawie art. 258 TFUE, uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, wniesioną w dniu 26 października 2010 r.,

**Komisja Europejska**, reprezentowana przez H. Støvlbæka oraz K. Herrmann, działających w charakterze pełnomocników, z adresem do doręczeń w Luksemburgu,

strona skarżąca,

przeciwko

**Rzeczypospolitej Polskiej**, reprezentowanej przez M. Szpunara, K. Bożekowską-Zawiszę oraz M. Laszuk, działających w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

popieranej przez:

**Republikę Czeską**, reprezentowaną przez M. Smolka, T. Müllera oraz J. Očkovą, działających w charakterze pełnomocników,

**Republikę Włoską**, reprezentowaną przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez S. Fiorentina, avvocato dello Stato,

interwenienci,

TRYBUNAŁ (pierwsza izba),

w składzie: A. Tizzano, prezes izby, A. Borg Barthet (sprawozdawca), E. Levits, J.J. Kasel i M. Berger, sędziowie,

rzecznik generalny: N. Jääskinen,

sekretarz: A. Impellizzeri, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 20 września 2012 r.,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 13 grudnia 2012 r.,

wydaje następujący

## **Wyrok**

1 W swojej skardze Komisja Europejska zwraca się do Trybunału o stwierdzenie, że:

- nie podejmując środków koniecznych do zapewnienia, aby jednostka, której powierzono pełnienie funkcji podstawowych wymienionych w załączniku II do dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 237, s. 25; sprostowanie Dz.U. L 271, s. 70), zmienionej dyrektywą 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. (Dz.U. L 164, s. 164; sprostowanie Dz.U. L 220, s. 58) (zwanej dalej „dyrektywą 91/440”) była niezależna od przedsiębiorstwa świadczącego kolejowe usługi transportowe;
- nie podejmując środków odpowiednich w celu zapewnienia we właściwym czasie równowagi finansowej zarządcy infrastruktury;
- nie wprowadzając systemu zachęt skłaniającego zarządcę infrastruktury do zmniejszenia kosztów i wielkości opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej oraz
- nie zapewniając właściwej transpozycji przepisów dotyczących pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej znajdujących się w dyrektywie 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 przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. L 75, s. 29), zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. (Dz.U. L 164, s. 44) (zwanej dalej „dyrektywą 2001/14”),

Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 6 ust. 3 dyrektywy 91/440 i załącznika II do dyrektywy 91/440, art. 4 ust. 2, art. 6 ust. 2 i 3, art. 7 ust. 3, art. 8 ust. 1 oraz art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14, a także art. 6 ust. 1 tej ostatniej dyrektywy w związku z art. 7 ust. 3 i 4 dyrektywy 91/440.

## **Ramy prawne**

### *Prawo Unii*

2 Artykuł 7 ust. 3 i 4 dyrektywy 91/440 przewiduje:

„3. Państwa członkowskie mogą także przyznać zarządzającemu infrastrukturą, w poszanowaniu przepisów art. [73 WE], [87 WE] i [88 WE], finansowanie zgodnie z zadaniami, wielkością i wymogami finansowymi, w szczególności na pokrycie kosztów nowych inwestycji.

4. W ramach ogólnej polityki ustalonej przez państwo zarządzający infrastrukturą opracuje plan operacyjny wraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi. Plan ten opracowany jest tak, aby zapewnić optymalne i efektywne wykorzystanie i rozwój infrastruktury, przy jednoczesnym zapewnieniu równowagi finansowej i zapewnieniu środków na cele, które mają być osiągnięte”.

3 Artykuł 6 dyrektywy 2001/14 ma następujące brzmienie:

„1. Państwa członkowskie ustalą warunki, w tym wpłat zaliczkowych, jeśli taki krok jest właściwy, do zapewnienia tego, że w normalnych warunkach działalności gospodarczej i w stosownym czasie zestawienia rachunkowe zarządcy infrastruktury będą przynajmniej bilansować: z jednej strony dochody z opłat za infrastrukturę, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej oraz finansowanie przez państwo, a z drugiej strony wydatki na infrastrukturę.

Bez uszczerbku dla realizacji ewentualnego długofalowego celu, jakim jest pokrycie przez użytkownika kosztów infrastruktury we wszystkich gałęziach transportu na podstawie uczciwej, niedyskryminującej konkurencji między różnymi gałęziami, jeżeli transport kolejowy jest w stanie konkurować z pozostałymi gałęziami transportu w ogólnych ramach

pobierania opłat zgodnie z art. 7 i 8, państwo członkowskie może wymagać od zarządcy infrastruktury zbilansowania zestawienia rachunkowego bez finansowania ze strony państwa.

2. Zarządcy infrastruktury będą mieli, przy poświęceniu należytej uwagi bezpieczeństwu oraz utrzymaniu i poprawianiu jakości usług w zakresie infrastruktury, stwarzane zachęty do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i wielkości opłat za dostęp.

3. Państwa członkowskie zapewnią, żeby stwarzanie zachęt, określonych w ust. 2, było prowadzone albo w drodze umowy zawartej między kompetentnym organem władzy a zarządcą infrastruktury, obejmujące[j] okres nie krótszy niż trzy lata, która przewiduje finansowanie ze strony państwa, albo w drodze ustalenia stosownych środków kontrolnych z odpowiednimi upoważnieniami.

[...]”.

4 Zgodnie z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14:

„Bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 lub 5 lub art. 8 opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń zostaną ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”.

5 Artykuł 8 ust. 1 wskazanej dyrektywy przewiduje:

„W celu uzyskania pełnego odzysku kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury dane państwo członkowskie może, jeżeli rynek może to wytrzymać, dokonywać podwyżek na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, gwarantując jednak optymalną konkurencyjność, zwłaszcza w międzynarodowych kolejowych przewozach towarowych. System pobierania opłat będzie respektować osiągnięte wzrosty produktywności przez przedsiębiorstwa kolejowe.

Poziom opłat nie może jednak wykluczać użytkowania infrastruktury przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą rynek może wytrzymać”.

*Prawo polskie*

Ustawa z 2000 r.

6 Artykuł 15 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. z 2000 r., nr 84, poz. 948) (zwanej dalej „ustawą z 2000 r.”) w brzmieniu znajdującym zastosowanie w niniejszej sprawie stanowi:

„1. PKP SA utworzy spółkę akcyjną do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, działającą pod firmą »PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna«, zwaną dalej »PLK SA«.

[...]

4. PLK SA staje się zarządem kolei, w rozumieniu ustawy [z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2007 r., nr 16, poz. 94) (zwanej dalej »ustawą o transporcie kolejowym«)]”.

Ustawa o transporcie kolejowym

7 Zgodnie z art. 33 ust. 1–8 ustawy o transporcie kolejowym:

„1. Zarządca [infrastruktury] określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej.

2. Opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca, jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

3. Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej stanowi sumę opłaty podstawowej i opłat dodatkowych.

3a. W ramach opłaty podstawowej zarządca pobiera określoną odrębnie opłatę za:

1) minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmujący usługi, o których mowa w części I ust. 1 załącznika do ustawy;

2) dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujący usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy.

4. Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest obliczana jako iloczyn przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy.

4a. Zarządca może zastosować minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Minimalną stawkę stosuje się na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych osób za korzystanie z infrastruktury kolejowej związane z działalnością wykonywaną zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych.

[...]

4c. Opłata podstawowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obliczana jest jako iloczyn zamówionych usług i odpowiadających im stawek jednostkowych ustalonych odrębnie dla rodzajów usług określonych w części I ust. 2 załącznika do ustawy.

5. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest określana dla przejazdu jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

5a. Zarządca, ustalając stawki jednostkowe opłaty podstawowej, pomniejsza wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym o przewidywaną dotację na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzącą z budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego oraz o przewidywane środki pochodzące z Funduszu Kolejowego.

[...]

5c. Wzrost stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla kolejowych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, o którym mowa w art. 30 ust. 5, nie może przekraczać planowanego poziomu wskaźnika inflacji przyjętego w projekcie ustawy budżetowej na dany rok.

6. Zarządca jest obowiązany podać do publicznej wiadomości, w sposób zwyczajowo przyjęty, odrębnie dla przewozu osób i przewozu rzeczy, wysokości i rodzaje stawek opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych.

7. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe, poza opłatami za korzystanie z prądu trakcyjnego, wraz z kalkulacją ich wysokości przekazuje się Prezesowi U[rzędu] T[ransportu] K[olejowego].

8. Prezes U[rzędu] T[ransportu] K[olejowego] w terminie 30 dni od dnia otrzymania stawek, o których mowa w ust. 7, zatwierdza je albo odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w ust. 2–6, art. 34 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35”.

8 Artykuł 38a ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowi:

„1. Minister właściwy do spraw transportu może dofinansować z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego koszty remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej w celu zmniejszania kosztów i wysokości opłat za korzystanie z niej, jeżeli infrastruktura ta jest udostępniana przez zarządcę na zasadach określonych w ustawie.

2. Zadanie, o którym mowa w ust. 1, realizowane jest na podstawie umowy zawartej pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą na okres nie krótszy niż 3 lata”.

Rozporządzenie ministra z 2009 r.

9 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, (Dz.U. z 2009 r., nr 35, poz. 274) (zwane dalej „rozporządzeniem ministra z 2009 r.”), stanowi w § 6:

„Opłata podstawowa, o której mowa w art. 33 ust. 4 ustawy [o transporcie kolejowym], jest ustalana jako iloczyn liczby zrealizowanych pociągokilometrów i stawki właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe, oraz rodzaju pociągu i całkowitej masy brutto pociągu określonych w przydzielonej trasie pociągu”.

10 Zgodnie z § 7 rozporządzenia ministra z 2009 r.:

„Stawki jednostkowe opłaty podstawowej, o której mowa w § 6, określa się dla:

- 1) pociągów pasażerskich,
- 2) pociągów towarowych”.

11 Paragraf 8 rozporządzenia ministra z 2009 r. przewiduje:

„1. Do kalkulacji stawek, dla planowanej do udostępniania infrastruktury kolejowej, zarządca przyjmuje:

- 1) koszty bezpośrednie obejmujące:
  - a) koszty utrzymania,
  - b) koszty prowadzenia ruchu kolejowego,
  - c) amortyzację;
- 2) koszty pośrednie działalności obejmujące pozostałe uzasadnione koszty zarządcy infrastruktury, inne niż wymienione w pkt 1 i 3;
- 3) koszty finansowe związane z obsługą kredytów zaciągniętych przez zarządcę na rozwój i modernizację udostępnianej infrastruktury;
- 4) pracę eksploatacyjną określoną dla poszczególnych kategorii linii i pociągów, o których mowa w § 7.

2. Stawkę różnicuje się zależnie od kategorii linii kolejowej oraz całkowitej masy brutto pociągu, z tym że stawka rośnie wraz ze wzrostem tych parametrów.



3. Stawki za przejazd pociągów, o których mowa w § 7, dotyczące tej samej kategorii linii kolejowej i takiej samej całkowitej masy brutto powinny być jednakowe.

4. Stawki dla pociągów, o których mowa w § 7, zestawia się w tablicach, których poszczególne wiersze dotyczą całkowitej masy brutto pociągów, a kolumny – kategorii linii kolejowych”.

### **Postępowanie poprzedzające wniesienie skargi**

12 W dniu 10 maja 2007 r. Komisja skierowała do Rzeczypospolitej Polskiej kwestionariusz w celu weryfikacji, czy to państwo członkowskie dokonało prawidłowej transpozycji do krajowego porządku prawnego dyrektywy 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej dyrektywę 91/440 (Dz.U. L 75, s. 1), dyrektywy 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U. L 75, s. 26) i dyrektywy 2001/14 (zwanymi dalej łącznie „pierwszym pakietem kolejowym”). Władze polskie udzieliły odpowiedzi na ten kwestionariusz pismem z dnia 5 lipca 2007 r.

13 W dniu 21 października 2007 r. Komisja zwróciła się o dodatkowe wyjaśnienia, które Rzeczpospolita Polska przekazała Komisji w piśmie z dnia 20 grudnia 2007 r.

14 W dniu 26 czerwca 2008 r., w oparciu o informacje przekazane przez Rzeczpospolitą Polską, Komisja skierowała do tego państwa członkowskiego wezwanie do zastosowania się do przepisów dyrektyw pierwszego pakietu kolejowego. Zasadnicze wskazane uchybienia dotyczyły braku niezależności PLK SA oraz pobierania opłat za dostęp do infrastruktury.

15 W dniu 26 sierpnia 2008 r. Rzeczpospolita Polska udzieliła odpowiedzi na rzucone wezwanie skierowane przez Komisję.

16 W dniu 9 października 2009 r. Komisja skierowała do Rzeczypospolitej Polskiej uzasadnioną opinię, w której, po pierwsze, zarzuciła jej brak podjęcia środków niezbędnych w celu zapewnienia niezależności zarządcy infrastruktury kolejowej względem przewoźników kolejowych, a po drugie, zwróciła się do tego państwa członkowskiego o podjęcie środków niezbędnych do zastosowania się do rzuconej uzasadnionej opinii w terminie dwóch miesięcy od dnia jej doręczenia.

17 Pismem z dnia 9 grudnia 2009 r. Rzeczpospolita Polska udzieliła odpowiedzi na uzasadnioną opinię, kwestionując uchybienia zarzucane jej przez Komisję.

18 Wobec powyższego Komisja wniosła skargę w niniejszej sprawie.

### **Postępowanie przed Trybunałem**

19 Postanowieniem Prezesa Trybunału z dnia 13 kwietnia 2011 r. Republika Czeska i Republika Włoska zostały dopuszczone do sprawy jako interwenienci popierający żądania Rzeczypospolitej Polskiej.

20 Pismem złożonym w sekretariacie Trybunału w dniu 12 kwietnia 2013 r. Komisja poinformowała Trybunał, że wycofuje się z pierwszego zarzutu podniesionego w skardze, dotyczącego naruszenia art. 6 ust. 3 dyrektywy 91/440, a także art. 4 ust. 2 i art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14.

21 W uwagach dotyczących tego cofnięcia zarzutu Rzeczpospolita Polska wniosła o obciążenie Komisji kosztami postępowania związanymi z rzeczoną zarzutem.

### **W przedmiocie skargi**

*W przedmiocie zarzutu drugiego dotyczącego utrzymującego się braku równowagi finansowej*

#### Argumentacja stron

22 Komisja zarzuca Rzeczypospolitej Polskiej, że nie podjęła środków odpowiednich w celu zapewnienia we właściwym czasie równowagi finansowej zarządcy infrastruktury, czyli PLK SA, z naruszeniem obowiązków ciążących na tym państwie członkowskim na mocy art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14 w związku z art. 7 ust. 3 i 4 dyrektywy 91/440. Komisja dodaje w tej kwestii, że z odpowiedzi wskazanego państwa członkowskiego na uzasadnioną opinię wynika, iż wpływy i wydatki PLK SA miały zostać zrównoważone dopiero w 2012 r.

23 Rzeczpospolita Polska twierdzi, że równowaga finansowa zarządcy infrastruktury została osiągnięta, jeśli weźmie się pod uwagę zysk przedsiębiorstwa przed odliczeniem kosztu amortyzacji. Z art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14 nie wynika w żaden sposób, aby

równowaga finansowa musiała być osiągnięta przy wliczaniu kosztu amortyzacji, a zwłaszcza kosztu amortyzacji dotyczącego tych linii kolejowych, które są i będą w przyszłości likwidowane, co oznacza, że koszt ich potencjalnych remontów nie był brany pod uwagę przy ustalaniu stawki opłaty za dostęp do infrastruktury.

24 Co się tyczy art. 7 ust. 3 dyrektywy 91/440 Rzeczpospolita Polska twierdzi, że po pierwsze art. 33–35 ustawy o transporcie kolejowym dotyczące stawek pobieranych od przewoźników kolejowych zapewniają finansowanie infrastruktury kolejowej, a po wtóre, drugim źródłem finansowania jest budżet państwa i Fundusz Kolejowy, z których mogą być finansowane koszty remontu i utrzymania infrastruktury zgodnie z art. 38 i 38a tej ustawy. Przychody PLK SA uzyskane z innych rodzajów działalności niż udostępnianie infrastruktury kolejowej stanowią trzecie źródło finansowania tej infrastruktury.

25 Jeśli chodzi o art. 7 ust. 4 dyrektywy 91/440 Rzeczpospolita Polska podnosi, że PLK SA zgodnie z jej statutem przygotowuje coroczne plany rzeczowo-finansowe, których elementem są roczne plany inwestycyjne, sporządzane tak, aby miały one zagwarantowane finansowanie z różnych źródeł.

#### Ocena Trybunału

26 Zgodnie z art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14 państwa członkowskie ustalą warunki do zapewnienia tego, że w normalnych warunkach działalności gospodarczej i w stosownym czasie zestawienie rachunkowe zarządcy infrastruktury będą przynajmniej bilansować: z jednej strony dochody z opłat za infrastrukturę, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej oraz finansowanie przez państwo, a z drugiej strony wydatki na infrastrukturę.

27 Zdaniem Rzeczypospolitej Polskiej przepis ten nakazuje państwom członkowskim nie tyle, aby zapewniły równowagę rachunku zysków i strat zarządcy infrastruktury – wbrew temu, co twierdzi Komisja – lecz wyłącznie, aby zagwarantowały finansowanie konieczne, aby zrównoważyć wynik finansowy przedsiębiorstwa przed odliczeniem kosztu amortyzacji.

28 W tym względzie należy przed wszystkim zauważyć, że o ile zgodnie z zasadami rachunkowości amortyzacja stanowi nie „wydatek” będący pojęciem oznaczającym przepływ środków pieniężnych, lecz koszt bez dokonania wypłaty, o tyle użycie tego terminu w art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14 nie może być uznane za rozstrzygające, zważywszy, że akapit drugi tego ustępu dotyczy „kosztów infrastruktury”.

29 Należy następnie zauważyć, jak czyni to rzecznik generalny w pkt 55 opinii, że użycie zwrotu „wpłaty zaliczkowe” w art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14 w zakresie, w jakim zdaje się a

priori sugerować, iż obowiązek, o którym mowa w tym przepisie, ma chronić nie tyle równowagę rachunkową, lecz płynność finansową zarządcy, może stanowić argument na rzecz wykładni przyjętej przez Rzeczpospolitą Polską.

30 Jednakże należy również zauważyć, jak czyni to rzecznik generalny w pkt 57 opinii, że przepisy art. 7 dyrektywy 91/440, które odpowiednio w ust. 3 i 4 przewidują, po pierwsze, możliwość finansowania zarządcy infrastruktury ze strony państw członkowskich zgodnie z zadaniami, wielkością i wymogami finansowymi tego zarządcy oraz, po drugie, ciążący na zarządcy infrastruktury obowiązek sporządzenia planu operacyjnego pozwalającego na zapewnienie równowagi finansowej w ramach ogólnej polityki ustalonej przez państwo, mają właśnie na celu zagwarantowanie płynności finansowej zarządcy infrastruktury.

31 W rezultacie gdyby interpretować go w ten sposób, że obowiązek zbilansowania rachunków zarządcy infrastruktury ma chronić nie tyle równowagę rachunkową, lecz jego płynność, art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14 nie miałby własnego zakresu stosowania względem zakresu stosowania art. 7 ust. 3 i 4 dyrektywy 91/440.

32 Ponadto należy zauważyć, że uwzględnienie amortyzacji środków trwałych stanowi, zgodnie z art. 35 ust. 1 lit. b) wydanej na podstawie [art. 44 ust. 2 lit. g) WE] czwartej dyrektywy Rady 78/660/EWG z dnia 25 lipca 1978 r. w sprawie rocznych sprawozdań finansowych niektórych rodzajów spółek (Dz.U. L 222, s. 11), obowiązek rachunkowy, bez którego wykonania roczne sprawozdanie finansowe spółki kapitałowej takiej jak PLK SA nie mogłoby przedstawiać w sposób prawdziwy i rzetelny stanu aktywów i pasywów spółki, jej sytuacji finansowej oraz wyniku finansowego, zgodnie z art. 2 ust. 3 wskazanej dyrektywy.

33 Należy również zauważyć, jak uczynił to rzecznik generalny w pkt 59 opinii, że konieczność dokonania amortyzacji wartości środków trwałych nie zależy od tego, czy przedsiębiorstwo zamierza bądź nie remontować składnik majątku w ramach środków trwałych.

34 W świetle powyższych uwag obowiązek ustanowiony w art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14 należy interpretować w ten sposób, że dotyczy on równowagi rachunkowej rachunku zysków i strat zarządcy infrastruktury.

35 Brak równowagi w rachunku zysków i strat zarządcy infrastruktury nie może jednak sam w sobie wystarczyć do uznania, że dane państwo członkowskie nie wykonało zobowiązań ciążących na nim na mocy rzeczono art. 6 ust. 1. Do przyjęcia takiego wniosku należałoby również wykazać, zgodnie z samym tylko brzmieniem wskazanego przepisu, że brak równowagi rachunkowej występuje w „normalnych warunkach działalności gospodarczej” i „w stosownym czasie”.

36 Komisja podnosi w tym względzie, że jeżeli PLK SA kumuluje straty na poziomie odpowiadającym poziomowi wskazanemu przez Rzeczpospolitą Polską w odpowiedzi na wezwanie do usunięcia uchybienia, niemożliwe jest osiągnięcie przez nią równowagi finansowej, o której mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14. Ponadto zdaniem Komisji zainteresowane państwo członkowskie nie przyznało zarządcy infrastruktury finansowania zgodnie z jego zadaniami, wielkością i wymogami finansowymi.

37 Na podstawie danych zawartych w skardze deficyt PLK SA zwiększył się z 2% w 2006 r. do 10% (zgodnie z przewidywaniami) w 2009 r. W tym samym okresie finansowanie przez państwo wzrosło z 10,8% do 19,3% (zgodnie z przewidywaniami), przy czym pokrycie kosztów z przychodów uzyskanych z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury równocześnie zmalało z 79,4% w 2006 r. do 64,4% w 2009 r. (zgodnie z przewidywaniami).

38 Rzeczpospolita Polska podnosi jednak, że w 2015 r. pokrycie przez państwo wydatków związanych z infrastrukturą osiągnie poziom 37,5%, co spowoduje, jej zdaniem, odczuwalną obniżkę stawek opłat dla przewoźników kolejowych.

39 W duplice Rzeczpospolita Polska przypomina, że w odpowiedzi na uzasadnioną opinię przedstawiła plan rządowy przewidujący wzrost finansowania zarządcy infrastruktury, którego celem było osiągnięcie zbilansowania zysków i strat w 2012 r. Ponadto rzeczona państwo członkowskie zakłada zbilansowanie zysków i strat również na etapie planowania przychodów i wydatków PLK SA. Podkreślając, że ostateczny efekt finansowy zależy od koniunktury gospodarczej, Rzeczpospolita Polska stwierdza, że w 2009 r. nastąpił 17-procentowy spadek wielkości przewozów towarów w transporcie kolejowym w porównaniu do poprzedzającego roku.

40 W tym względzie należy zauważyć, że art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14 nie zawiera żadnej wskazówki w celu stosowania kryterium „stosownego czasu”, który zgodnie z art. 8 ust. 4 akapit pierwszy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343, s. 32), uchylającej w szczególności dyrektywę 2001/14 z dniem 15 grudnia 2012 r., nie może przekraczać pięciu lat.

41 W niniejszym wypadku z akt sprawy wynika, że Rzeczpospolita Polska przyznała pierwszą subwencję w wysokości 340 milionów PLN dla PLK SA w 2006 r., po rozpoczęciu działalności przez zarządcę infrastruktury. Roczna subwencja ze strony państwa wynosiła 900 milionów PLN w 2010 r., i osiągnęła 1200 milionów PLN w 2012 r., w roku, w którym powinna zostać osiągnięta równowaga finansowa. Wreszcie w kolejnych latach rzeczona subwencja powinna zwiększać się o 100 milionów PLN rocznie.

42 Zgodnie z informacjami zawartymi w aktach sprawy polska sieć kolejowa jest bardzo rozbudowana, w złym stanie i w znacznym stopniu mało rentowna. Ponadto początek niezależnego zarządzania infrastrukturą kolejową miał miejsce niedawno, gdyż pierwsza subwencja państwowa została przyznana w 2006 r. Jednocześnie mimo systematycznego dofinansowania zarządcy infrastruktury przez państwo polskie jego przychody uległy obniżeniu, po części z uwagi na poważny kryzys gospodarczy występujący w Unii Europejskiej. Plany finansowe opracowane przez państwo polskie przewidują jednak osiągnięcie równowagi budżetowej w 2012 r.

43 Uwzględniając powyższe okoliczności, nie można stwierdzić, że Rzeczpospolita Polska nie ustanowiła warunków w celu zapewnienia, że w normalnych warunkach działalności i w stosownym czasie zestawienia rachunkowe zarządcy infrastruktury będą przynajmniej bilansować dochody z infrastruktury i wydatki na nią.

44 W rezultacie należy oddalić zarzut drugi podniesiony przez Komisję na poparcie skargi.

*W przedmiocie zarzutu trzeciego dotyczącego braku zachęt dla zarządcy infrastruktury do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej*

#### Argumentacja stron

45 Komisja twierdzi, że nie wprowadzając – zgodnie z wymogami art. 6 ust. 2 i 3 dyrektywy 2001/14 – systemu zachęt skłaniającego zarządcę infrastruktury do obniżenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wysokości opłat za dostęp do rzeczowej infrastruktury, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą na mocy tych przepisów.

46 Komisja podnosi w szczególności, że art. 38a ustawy o transporcie kolejowym nie ustanawia systemu zachęt skłaniającego zarządcę infrastruktury do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp.

47 Rzeczpospolita Polska zauważa przede wszystkim, że o ile dyrektywa 2001/14 przewiduje obowiązek wprowadzenia przez państwa członkowskie zachęt dla zwiększenia efektywności zarządcy infrastruktury, o tyle nie określa ona jednak, jaką postać powinny mieć takie zachęty.

48 Wskazane państwo członkowskie podnosi ponadto, że minister właściwy do spraw transportu wraz z PKP SA, która jest kontrolowana w 100% przez Skarb Państwa, corocznie podejmuje decyzję o przyznawaniu nagród dla członków zarządu PLK SA w celu podnoszenia efektywności zarządcy infrastruktury.

49 Rzeczpospolita Polska podkreśla także, iż w odniesieniu do PLK SA są wykorzystywane inne instrumenty nadzoru korporacyjnego, czego przykładem jest decyzja o tym, aby koszty Straży Ochrony Kolei nie obciążały kosztów stawki dostępu do infrastruktury i o finansowaniu tej służby ze środków pozyskiwanych przez spółkę z innych rodzajów działalności, a także fakt uzależnienia wysokości środków publicznych kierowanych na działalność operacyjną zarządcy od efektywności jego działalności.

50 Wreszcie Rzeczpospolita Polska twierdzi, że art. 33 ustawy o transporcie kolejowym, na mocy którego wysokość stawki jednostkowej opłaty podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, stanowi wprowadzenie w życie w wystarczający sposób środków kontrolnych, o których mowa w art. 6 ust. 3 dyrektywy 2001/14.

51 Republika Czeska podnosi, że wymóg stwarzania zachęt do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i wielkości opłat za dostęp jest ostatecznym celem art. 6 ust. 2 dyrektywy 2001/14, czyli stanem, który powinien zostać osiągnięty. Niemniej, jak to przewiduje wyraźnie omawiany przepis, należy w tym celu uprzednio stworzyć odpowiednie warunki. Zatem państwo członkowskie, które zamierza osiągnąć wskazany cel, powinno zapewnić bezpieczeństwo, utrzymanie oraz poprawienie jakości usług w zakresie infrastruktury.

52 Ponadto zdaniem Republiki Czeskiej, w sytuacji gdy infrastruktura jest w złym stanie, warunki te nie są spełnione. W tym wypadku zawarcie między państwem a zarządcą infrastruktury umowy dotyczącej finansowania kosztów napraw lub utrzymania infrastruktury jest środkiem służącym osiągnięciu ostatecznego celu wyznaczonego w art. 6 ust. 2 dyrektywy 2001/14, który należy uznać za wystarczający w świetle stanu infrastruktury.

53 W odpowiedzi na uwagi interwenienta złożone przez Republikę Czeską Komisja stwierdza, że taka interpretacja art. 6 ust. 2 dyrektywy 2001/14 jest błędna.

54 W przekonaniu Komisji z omawianego przepisu nie wynika, że przewidziany w nim obowiązek stwarzania zachęt jest uzależniony od stanu infrastruktury kolejowej. Wręcz przeciwnie, taki obowiązek ma charakter samoistny. Zawarcie przez dane państwo członkowskie z zarządcą infrastruktury umowy, która dotyczy finansowania kosztów napraw lub utrzymania infrastruktury i nie zawiera zachęt dla zarządcy do obniżenia kosztów

zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp, nie jest spełnieniem obowiązku przewidzianego w omawianym przepisie.

## Ocena Trybunału

55 Z art. 6 ust. 2 dyrektywy 2001/14 wynika, że zarządcy infrastruktury będą mieli, przy poświęceniu należytej uwagi bezpieczeństwu oraz utrzymaniu i poprawianiu jakości usług w zakresie infrastruktury, stwarzane zachęty do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i wysokości opłat za dostęp do niej.

56 Artykuł 6 ust. 3 wskazanej dyrektywy przewiduje, że obowiązek wynikający z art. 6 ust. 2 ma być wykonany albo w drodze wieloletniej umowy zawartej między kompetentnym organem władzy a zarządcą infrastruktury, która przewiduje finansowanie ze strony państwa, albo w drodze ustalenia stosownych środków kontrolnych z odpowiednimi upoważnieniami.

57 W niniejszej sprawie należy stwierdzić, że o ile art. 38a ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym przewiduje cel w postaci zmniejszenia kosztów i wysokości opłat za korzystanie, o tyle nie definiuje on jednak mechanizmu zachęt, za pomocą którego cel ten powinien być osiągnięty.

58 Ponadto nie ulega wątpliwości, że wskazana ustawa nie przewiduje środków kontrolnych z odpowiednimi upoważnieniami, tak aby zarządca infrastruktury ponosił odpowiedzialność w zakresie swej działalności przed właściwym organem zgodnie z tym, co przewiduje art. 6 ust. 3 dyrektywy 2001/14.

59 Ponadto należy zauważyć, że Rzeczpospolita Polska nie twierdzi, że środki na które się powołuje, wskazane w pkt 48 i 49 niniejszego wyroku, nawet jeśli można by uznać je za zachęty w rozumieniu art. 6 ust. 2 wskazanej dyrektywy, są ujęte w wieloletniej umowie finansowania zgodnie z art. 6 ust. 3.

60 Co się tyczy wreszcie argumentów Republiki Czeskiej, wystarczy stwierdzić, że o ile z art. 6 ust. 2 dyrektywy 2001/14 wynika, że państwa członkowskie powinny uwzględnić stan infrastruktury w ramach stosowania art. 6 ust. 2 i 3, o tyle są one również zobowiązane albo do zawarcia wieloletniej umowy dotyczącej finansowania obejmującej zachęty, albo do ustanowienia odpowiednich ram normatywnych w tym celu.

61 W świetle ogółu powyższych rozważań należy stwierdzić, że zarzut trzeci podniesiony przez Komisję na poparcie skargi jest zasadny.



*W przedmiocie zarzutu czwartego dotyczącego obliczania opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej*

Argumentacja stron

62 Komisja jest zdania, że Rzeczpospolita Polska nie spełniła obowiązków, które na niej ciążyą na mocy art. 7 ust. 3 i art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14.

63 Jej zdaniem pojęcie „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”, w rozumieniu wspomnianego art. 7 ust. 3, odwołuje się do pojęcia „kosztów krańcowych”. Te ostatnie, zdaniem Komisji, oznaczają jedynie koszty, które powstają wskutek faktycznego przewozu pociągiem, a nie koszty stałe, które obejmują oprócz kosztów związanych z przewozem pociągiem również koszty ogólnego funkcjonowania infrastruktury, ponoszone, nawet jeśli przewóz pociągiem nie następuje.

64 Ponadto Komisja podnosi, że Rzeczpospolita Polska przyznała w odpowiedzi na uzasadnioną opinię, iż wysokość stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury uzależniona jest od planowanych działań eksploatacyjnych, planowanych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej w ramach minimalnego dostępu oraz od przewidywanego dofinansowania remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej. Tymczasem czynniki te nie są wprost związane z kosztami bezpośrednimi wynikającymi z przewozu pociągiem, lecz mają na celu odzyskanie całości poniesionych przez zarządcę kosztów.

65 Jeśli chodzi o możliwość wprowadzenia podwyżki opłat na podstawie art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14, Komisja zwraca uwagę, że z łącznej lektury akapitów pierwszego i drugiego tego przepisu wynika obowiązek państw członkowskich stworzenia mechanizmu kontrolnego obejmującego wszystkie segmenty rynku przewozów kolejowych oraz ich zdolność płatniczą. Mechanizm ten ma umożliwić określenie „wytrzymałości rynku” oraz weryfikację, że nie zostały wykluczone pewne segmenty rynku, które do tej pory mogły opłacać minimalny dostęp do infrastruktury.

66 Tymczasem ustawa o transporcie kolejowym nie ustanawia takiego mechanizmu.

67 Co się tyczy w pierwszej kolejności zarzutu dotyczącego art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14, Rzeczpospolita Polska podnosi, że wskazana ustawa została zmieniona w trakcie postępowania poprzedzającego wniesienie skargi zgodnie z żądaniami Komisji.

68 W szczególności art. 33 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej jest ustalana przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

69 Rzeczpospolita Polska kwestionuje ponadto zarzut Komisji, zgodnie z którym w świetle polskich przepisów koszty bezpośrednio wynikające z wykonywania przewozów pociągami miałyby oznaczać całkowite koszty utrzymania i całkowite koszty eksploatacji.

70 Ponadto Rzeczpospolita Polska podnosi, że twierdzenie Komisji, zgodnie z którym pojęcie „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”, odwołuje się do pojęcia „kosztów krańcowych”, jest bezpodstawne. Wspomniane państwo członkowskie zauważa w tym względzie, że zważywszy, iż dyrektywa 2001/14 nie definiuje tego pojęcia, państwa członkowskie dysponują pewną swobodą w zakresie określenia, przy poszanowaniu celów dyrektywy, co wchodzi w skład takiego kosztu i oparcia na nim wysokości opłat za dostęp.

71 W odniesieniu, w drugiej kolejności, do zarzutu opartego na naruszeniu art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14 Rzeczpospolita Polska podnosi, że Komisja nie wytłumaczyła, na jakiej podstawie – w świetle obowiązujących w Polsce przepisów – uznaje ona, że koszty brane pod uwagę do obliczania opłaty za minimalny dostęp są podwyższone o stopę zwrotu, o której mowa w art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14.

72 Republika Czeska twierdzi w odniesieniu do zarzutu Komisji opartego na nieprawidłowej transpozycji art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14, że z tego przepisu nie wynika w żaden sposób, że jako „koszt[y], któr[e] [są] bezpośrednio ponoszon[e] jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”, można uznać jedynie koszty krańcowe. Zdaniem tego państwa członkowskiego, ponieważ ani ta dyrektywa, ani jakikolwiek inny przepis prawa Unii nie wymieniają kosztów, które można objąć tym pojęciem, rozstrzygającym kryterium jest jedynie kwestia tego, czy można wykazać, w odniesieniu do takich kosztów, bezpośredni związek z wykonywaniem przewozów pociągami.

## Ocena Trybunału

73 Na podstawie art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń zostaną ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, bez uszczerbku dla przepisów art. 7 ust. 4 lub 5 oraz art. 8 tej dyrektywy.

74 W tym względzie należy stwierdzić, że dyrektywa 2001/14 nie zawiera żadnej definicji pojęcia „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”, a żaden przepis prawa Unii nie określa kosztów objętych lub kosztów nieobjętych tym pojęciem.

75 Ponieważ chodzi ponadto o pojęcie z zakresu nauk ekonomicznych, którego stosowanie, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 93 opinii, wywołuje poważne trudności w praktyce, należy uznać, że w aktualnym stanie prawa Unii państwa członkowskie posiadają pewien zakres uznania w celu transpozycji i stosowania wskazanego pojęcia w prawie krajowym.

76 Wynika stąd, że w niniejszej sprawie należy zbadać, czy rozważane polskie przepisy pozwalają uwzględnić przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów kosztów, które w oczywisty sposób nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

77 W tym względzie art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej jest ustalana przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca tej infrastruktury jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

78 Zgodnie z art. 33 ust. 4 opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest obliczana jako iloczyn przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy. Zgodnie z art. 33 ust. 5 stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest określana dla przejazdu jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

79 Zasady obliczania opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej są określone w § 6 rozporządzenia ministra z 2009 r.

80 Paragraf 8 ust. 1 wskazanego rozporządzenia ministra stanowi w tym względzie, że do kalkulacji stawek dla planowanej do udostępniania infrastruktury kolejowej zarządca infrastruktury przyjmuje koszty bezpośrednie obejmujące koszty utrzymania, koszty prowadzenia ruchu kolejowego i amortyzację. Przepis ten przewiduje ponadto uwzględnienie kosztów finansowych związanych z obsługą kredytów zaciągniętych przez zarządcę na rozwój i modernizację udostępnianej infrastruktury, kosztów pośrednich działalności obejmujących pozostałe uzasadnione koszty zarządcy infrastruktury, inne niż wymienione

powyżej koszty oraz pracy eksploatacyjnej określonej dla poszczególnych kategorii linii i pociągów.

81 Jak zauważył rzecznik generalny w pkt 99 opinii, koszty związane z sygnalizacją, prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i naprawami mogą różnić się, przynajmniej częściowo, w zależności od natężenia ruchu i w rezultacie mogą być uznane za koszty, które są w części bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

82 Wynika stąd a contrario, że w zakresie, w jakim obejmują one koszty stałe związane z dopuszczeniem do ruchu odcinka sieci kolejowej, jakie musi ponieść zarządca nawet jeśli przejazd pociągiem nie następuje, koszty utrzymania lub prowadzenia ruchu kolejowego wymienione w § 8 ust. 1 rozporządzenia ministra z 2009 r. powinny być uznane za koszty tylko częściowo bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

83 Co się tyczy kosztów pośrednich i kosztów finansowych, również wymienionych we wskazanym przepisie krajowym, należy stwierdzić, że koszty te nie mają w oczywisty sposób żadnego bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami.

84 Wreszcie w zakresie, w jakim amortyzacja nie jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego, lecz zgodnie z zasadami rachunkowości, również nie może być ona uznana za wynikającą bezpośrednio z wykonywania przewozów pociągami.

85 W tej sytuacji należy stwierdzić, że rozporządzenie ministra z 2009 r. prowadzi do uwzględnienia – w celu określenia opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – kosztów, których nie można uznać za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

86 W tych okolicznościach należy stwierdzić, że zarzut Komisji dotyczący naruszenia art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 jest zasadny.

87 Natomiast nie można uwzględnić zarzutu Komisji dotyczącego naruszenia art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14.

88 Rzeczpospolita Polska kwestionuje bowiem, że skorzystała z możliwości przyznanej we wskazanym przepisie, który pozwala na wprowadzenie podwyżek opłat za dostęp, a Komisja nie zdołała wykazać zasadności swego stanowiska w tym względzie.

89 W świetle powyższych rozważań należy uwzględnić zarzut czwarty Komisji w zakresie, w jakim polskie przepisy pozwalają, przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnić koszty, których nie można uznać za koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w rozumieniu art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14.

90 W rezultacie, po pierwsze, należy stwierdzić, że nie przyjmując środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej, a także umożliwiając, przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą odpowiednio na mocy art. 6 ust. 2 i art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14. Po drugie, należy oddalić skargę Komisji w pozostałym zakresie.

### **W przedmiocie kosztów**

91 Zgodnie z art. 138 § 3 regulaminu postępowania w razie częściowego tylko uwzględnienia żądań każdej ze stron każda z nich pokrywa własne koszty. Artykuł 141 § 1 tego regulaminu stanowi ponadto, że strona, która cofa skargę, zostaje obciążona kosztami na żądanie strony przeciwnej sformułowane w uwagach w przedmiocie cofnięcia skargi.

92 W niniejszej sprawie Komisja wycofała się z pierwszego zarzutu podniesionego na poparcie skargi, a w uwagach w przedmiocie tego cofnięcia zarzutu Rzeczpospolita Polska wniosła o obciążenie tej instytucji kosztami związanymi z rzeczoną zarzutem.

93 Jednakże, ponieważ żądania Komisji i Rzeczypospolitej Polskiej zostały uwzględnione tylko częściowo, należy orzec, że pokrywają one własne koszty.

94 Na podstawie art. 140 § 1 tego regulaminu, zgodnie z którym państwa członkowskie interweniujące w sprawie pokrywają własne koszty, Republika Czeska i Republika Włoska pokrywają własne koszty.

Z powyższych względów Trybunał (pierwsza izba) orzeka, co następuje:

**1) Nie przyjmując środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej, a także umożliwiając, przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą odpowiednio na mocy art. 6 ust. 2 i art. 7 ust. 3 dyrektywy 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 przyznawania świadectw bezpieczeństwa, zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.**

**2) W pozostałym zakresie skarga zostaje oddalona.**

**3) Komisja Europejska, Rzeczpospolita Polska, Republika Czeska i Republika Włoska pokrywają własne koszty.**

Podpisy

\* Język postępowania: polski.