Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (czwarta izba)

z dnia 24 lutego 2022 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport kolejowy – Dyrektywa 2001/14/WE – Artykuł 4 – Ustalanie opłat za infrastrukturę decyzją zarządcy – Artykuł 30 ust. 2 – Przysługujące przedsiębiorstwom kolejowym prawo do wniesienia odwołania w trybie administracyjnym – Artykuł 30 ust. 6 – Kontrola sądowa decyzji organu kontrolnego

W sprawie C-563/20

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Sąd Okręgowy w Warszawie (Polska) postanowieniem z dnia 6 października 2020 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 28 października 2020 r., w postępowaniu:

**ORLEN KolTrans sp. z o.o.**

przeciwko

**Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego,**

TRYBUNAŁ (czwarta izba),

w składzie: C. Lycourgos, prezes izby, S. Rodin, J.-C. Bonichot (sprawozdawca), L. S. Rossi i O. Spineanu-Matei, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Campos Sánchez-Bordona,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu ORLEN KolTrans sp. z o.o. – A. Salbert, radca prawny,

– w imieniu Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego – M. Trela, radca prawny,

– w imieniu rządu polskiego – B. Majczyna, w charakterze pełnomocnika,

* Język postępowania: polski.

– w imieniu Komisji Europejskiej – B. Sasinowska, C. Vrignon i S.L. Kalėda, w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

## Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 30 ust. 2, 5 i 6 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 (Dz.U. 2001, L 75, s. 29), zmienionej dyrektywą 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. (Dz.U. 2007, L 315, s. 44) (zwanej dalej „dyrektywą 2001/14").

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy ORLEN KolTrans sp. z o.o., przedsiębiorstwem kolejowym z siedzibą w Płocku (Polska), a Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego (zwanym dalej „Prezesem UTK") w przedmiocie ustalenia wysokości opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej należącej do przedsiębiorstwa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (zwanego dalej „PKP PLK") w Polsce.

### Ramy prawne

#### *Prawo Unii*

3 Motywy 5, 11, 12, 16 i 20 dyrektywy 2001/14 mają następujące brzmienie:

„(5) Aby zapewnić przejrzystość i wolny od dyskryminacji dostęp dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych do infrastruktury kolejowej, wszystkie konieczne informacje wymagane przy wykorzystywaniu uprawnień do dostępu mają zostać opublikowane w regulaminie sieci.

[…]

(11) Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny pozwalać na równy i niedyskryminujący dostęp dla wszystkich przedsiębiorstw i dążyć do możliwie jak najpełniejszego zaspokojenia potrzeb wszystkich użytkowników i rodzajów przewozów w sposób sprawiedliwy i niedyskryminujący.

(12) W ogólnych ramach podanych przez państwa członkowskie systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny zachęcać zarządców infrastruktury kolejowej do optymalizacji wykorzystania należącej do nich infrastruktury.

[…]

(16) Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny pozwalać na uczciwą konkurencję przy wykonywaniu przewozów kolejowych.

[…]

(20) Jest pożądane przyznanie zarządcom infrastruktury pewnego stopnia elastyczności, aby umożliwić im osiągnięcie bardziej efektywnego wykorzystania sieci infrastruktury”.

4 Zgodnie z art. 1 ust. 1 tej dyrektywy:

„Niniejsza dyrektywa dotyczy zasad i procedur, które mają być stosowane w odniesieniu do ustalania i pobierania opłat za infrastrukturę kolejową i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.

Państwa członkowskie zapewnią, żeby systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej dla infrastruktury kolejowej spełniały zasady ustalone w niniejszej dyrektywie, i w ten sposób umożliwią zarządcy infrastruktury wprowadzenie do obrotu rynkowego i uzyskanie optimum efektywnego wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury [i w ten sposób umożliwią zarządcy infrastruktury wprowadzenie do obrotu dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury oraz jej efektywne i optymalne wykorzystanie]”.

5 Artykuł 2 wspomnianej dyrektywy zawiera definicje. Ma on następujące brzmienie:

„Do celów niniejszej dyrektywy:

[…]

b) »wnioskodawca« oznacza koncesjonowane przedsiębiorstwo kolejowe […] pełniące służbę publiczną lub mające interes handlowy [mające ze względów gospodarczych lub z racji usługi publicznej interes] w nabywaniu zdolności przepustowej infrastruktury […] w celu wykonywania przewozów kolejowych na ich odpowiednich terytoriach;

[…]

h) »zarządca infrastruktury« oznacza każdy organ lub przedsiębiorstwo, który jest odpowiedzialny w szczególności za założenie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej. Może to również obejmować zarządzanie systemami sterowania i bezpieczeństwa infrastruktury. Funkcje zarządcy infrastruktury na sieci lub części sieci mogą być przydzielane różnym organom lub przedsiębiorstwom;

[…]

k) »przedsiębiorstwo kolejowe« oznacza każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, koncesjonowane zgodnie ze stosowanym ustawodawstwem Wspólnoty, którego działalność podstawowa polega na świadczeniu usług w przewozie rzeczy lub osób koleją przy wymaganiu, że to przedsiębiorstwo musi zapewnić trakcję; obejmuje to także przedsiębiorstwa, które zajmują się tylko zapewnianiem trakcji;

[…]”.

6 Zawarty w rozdziale II omawianej dyrektywy, dotyczącym opłat za infrastrukturę, jej art. 4, zatytułowany „Ustalanie, wyznaczanie i zbieranie [pobieranie] opłat”, przewiduje:

„1. Państwa członkowskie ustalą ogólne ramy pobierania opłat, respektujące jednak niezależność zarządzania przewidzianą w art. 4 dyrektywy 91/440/EWG.

W przedmiocie [z zastrzeżeniem] wspomnianego warunku niezależności zarządzania państwa członkowskie ustalą także specjalne zasady pobierania opłat lub przekażą takie uprawnienia zarządcy infrastruktury. Wyznaczenie opłaty za użytkowanie infrastruktury i zbieranie [pobieranie] tej opłaty będzie wykonywane przez zarządcę infrastruktury.

[…]

4. Z wyjątkiem przypadków, gdy przyjęte są szczególne ustalenia zgodnie z art. 8 ust. 2, zarządcy infrastruktury zapewnią, żeby stosowany system pobierania opłat był oparty na takich samych zasadach na ich całej sieci.

5. Zarządcy infrastruktury zapewnią, żeby wynikiem stosowania systemu pobierania opłat były równoważne i niedyskryminujące opłaty dla różnych przedsiębiorstw kolejowych, które wykonują przewozy o równoważnym charakterze na podobnej części rynku i żeby faktycznie stosowane opłaty stosowały się do zasad ustalonych [były zgodne z zasadami ustalonymi] w regulaminie sieci.

[…]”.

7 Artykuł 5 ust. 1 dyrektywy 2001/14 stanowi:

„Przedsiębiorstwa kolejowe będą, na niedyskryminujących zasadach, uprawnione do minimalnego pakietu dostępu i dostępu do torów w celu obsługi urządzeń, opisanych w załączniku II. Podaż usług, określonych w załączniku II pkt 2, będzie zapewniona w niedyskryminujący sposób, a zamówienia składane przez przedsiębiorstwa kolejowe mogą być odrzucone tylko wówczas, gdy istnieją inne realne warianty zgodne z warunkami rynku. Jeżeli te usługi nie są oferowane przez jednego zarządcę infrastruktury, podmiot zapewniający »główną infrastrukturę« przeprowadzi wszystkie racjonalnie możliwe starania, aby ułatwić świadczenie tych usług”.

8 Artykuł 6 tej dyrektywy, dotyczący kosztów infrastruktury i zestawień rachunkowych, stanowi:

„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.

[…]

2. Zarządcy infrastruktury będą mieli […] 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.

[…]

5. Metoda rozliczenia kosztów zostanie ustalona. Państwa członkowskie mogą wymagać uprzedniego zatwierdzenia w tej sprawie. Metoda ta powinna być od czasu do czasu uaktualniana stosownie do najlepszej praktyki międzynarodowej”.

9 Zgodnie z art. 7 wspomnianej dyrektywy, dotyczącym zasad pobierania opłat:

„1. Opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej będą wpłacane zarządcy infrastruktury i wykorzystywane do finansowania jego działalności gospodarczej.

[…]

3. 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.

[…]

7. Podaż usług określonych w załączniku II pkt 2 nie będzie objęta tym artykułem. Bez uszczerbku dla powyższego w ustalaniu cen za usługi określone w załączniku II pkt 2 będzie uwzględniana sytuacja konkurencji w transporcie kolejowym.

[…]”.

10 Artykuły 8–12 tej dyrektywy przewidują, odpowiednio, wyjątki od zasad pobierania opłat, możliwość udzielania ulg w zakresie opłat za infrastrukturę, system rekompensaty niektórych kosztów, plan wykonania oraz możliwość pobierania opłat za rezerwację zdolności przepustowej.

11 W rozdziale III dyrektywy 2001/14, dotyczącym alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, znajduje się art. 17, którego ust. 1 brzmi następująco:

„Bez uszczerbku dla przepisów art. 81, 82 i 86 traktatu z wnioskodawcą może być zawarta umowa ramowa. Taka umowa ramowa określa charakterystykę zdolności przepustowej infrastruktury wymaganą przez […] wnioskodawc[ę] […] Umowa ramowa nie będzie określać szczegółowo danej trasy pociągu, ale jej treść powinna być taka, żeby wyrażała dążenie do zaspokojenia uzasadnionych potrzeb handlowych wnioskodawcy. Państwo członkowskie może wymagać uprzedniego zatwierdzenia takiej umowy ramowej przez organ kontrolny, określony w art. 30 niniejszej dyrektywy”.

12 Artykuł 26 tej dyrektywy, zatytułowany „Plan powiększenia zdolności przepustowej”, stanowi:

„1. W ciągu sześciu miesięcy od zakończenia analizy zdolności przepustowej zarządca infrastruktury przedstawi plan powiększenia zdolności przepustowej.

2. Plan powiększenia zdolności przepustowej zostanie opracowany po konsultacjach z użytkownikami odnośnej przepełnionej infrastruktury.

Określi on:

[…]

d) opcje i koszty powiększenia zdolności przepustowej, w tym prawdopodobne zmiany opłat za dostęp.

Wyznaczy on także na podstawie analizy kosztów [i korzyści] możliwych określonych środków, jakie działania zostaną podjęte, żeby powiększyć zdolność przepustową infrastruktury, w tym kalendarz wdrożenia tych środków.

Plan może podlegać uprzedniemu zatwierdzeniu przez państwo członkowskie.

[…]”.

13 Artykuł 30 dyrektywy 2001/14, zatytułowany „Organ kontrolny”, przewiduje:

„1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 21 ust. 6 państwa członkowskie powołają organ kontrolny. Organ ten, którym może być minister odpowiedzialny za sprawy transportu lub każdy inny organ, będzie niezależny w swojej organizacji, decyzjach finansowych, strukturach prawnych i podejmowaniu decyzji od któregokolwiek zarządcy infrastruktury, organu pobierającego opłaty, organu alokującego lub wnioskodawcy. Ponadto organ ten zachowuje funkcjonalną niezależność od wszelkich właściwych organów uczestniczących w udzielaniu publicznych zamówień na usługi. Organ ten będzie funkcjonować zgodnie z zasadami przedstawionymi w tym artykule, na mocy którego funkcje odwoławcze i kontrolne mogą być przypisywane odrębnym organom.

2. Wnioskodawca będzie miał prawo do odwołania się do organu kontrolnego, jeżeli uważa, że został potraktowany nieuczciwie, dyskryminująco lub został w jakikolwiek inny sposób poszkodowany, a w szczególności przeciwko decyzjom podjętym przez zarządcę infrastruktury albo, jeśli to stosowne, przedsiębiorstwo kolejowe w zakresie dotyczącym:

[…]

d) systemu pobierania opłat;

e) poziomu lub struktury opłat za infrastrukturę, które są lub mogą być wymagane do zapłaty;

[…]

3. Organ kontrolny może zapewnić [zapewnia], żeby opłaty ustalone przez zarządcę infrastruktury były zgodne z rozdziałem II i były niedyskryminujące. Negocjacje między wnioskodawcami a zarządcą infrastruktury dotyczące poziomu opłat za infrastrukturę mogą być dopuszczalne tylko wówczas, jeżeli są prowadzone pod nadzorem organu kontrolnego. Organ kontrolny będzie interweniował, jeśli pojawi się prawdopodobieństwo, że negocjacje naruszą wymagania niniejszej dyrektywy.

4. Organ kontrolny będzie upoważniony do żądania odpowiednich informacji od zarządcy infrastruktury, wnioskodawców i wszelkich włączonych do sprawy stron trzecich w ramach zainteresowanego państwa członkowskiego, które muszą być dostarczone bez nadmiernej zwłoki.

5. Organ kontrolny ma obowiązek podjęcia decyzji co do wszelkich skarg oraz podjęcia działań służących naprawie sytuacji w terminie wynoszącym maksymalnie dwa miesiące od otrzymania wszystkich informacji.

Z zastrzeżeniem ust. 6 decyzja organu kontrolnego będzie wiążąca dla wszystkich stron objętych tą decyzją.

W przypadku odwołania się przeciwko odmowie przyznania zdolności przepustowej lub przeciwko warunkom oferty zdolności przepustowej organ kontrolny albo potwierdzi, że decyzja zarządcy infrastruktury nie wymaga żadnych zmian, albo będzie wymagał zmiany tej decyzji zgodnie ze wskazówkami określonymi przez organ kontrolny.

6. Państwa członkowskie podejmą środki konieczne do zapewnienia, żeby decyzje podejmowane przez organ kontrolny podlegały kontroli sądowej".

14 Załącznik II do tej dyrektywy, zatytułowany „Usługi, które mają być świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych", stanowi w pkt 1 i 2:

„1. Minimalny pakiet dostępu obejmie:

a) realizację zamówień zdolności przepustowej infrastruktury;

[…]

2. Dostęp do torów w celu obsługi urządzeń oraz dostarczenie usług obejmie:

a) korzystanie ze sprzętu zasilania w prąd trakcyjny, jeżeli jest on dostępny;

[…]".

### *Prawo polskie*

*Kodeks postępowania administracyjnego*

15 Artykuł 28 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2013 r. poz. 267) (zwanej dalej „kodeksem postępowania administracyjnego") stanowi:

„Stroną jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek".

16 Zgodnie z art. 61 owej ustawy:

„Postępowanie administracyjne wszczyna się na żądanie strony lub z urzędu".

17 Artykuł 61a § 1 wspomnianej ustawy ma następujące brzmienie:

„Gdy żądanie, o którym mowa w art. 61, zostało wniesione przez osobę niebędącą stroną lub z innych uzasadnionych przyczyn postępowanie nie może być wszczęte, organ administracji publicznej wydaje postanowienie o odmowie wszczęcia postępowania. […]".

18 Artykuł 157 § 2 rzeczonej ustawy przewiduje:

„Postępowanie w sprawie stwierdzenia nieważności decyzji wszczyna się na żądanie strony lub z urzędu”.

*Ustawa o transporcie kolejowym*

19 Artykuł 13 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2013 r. poz. 1594) stanowi w ust. 1 i 6:

„1. Do zadań Prezesa [Urzędu Transportu Kolejowego (UTK)], w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy:

1) zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznanych tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalania tych opłat;

[…]

4) nadzór nad poprawnością ustalania przez zarządcę opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz opłat dodatkowych za świadczenie usług dodatkowych;

5) rozpatrywanie skarg przewoźników kolejowych dotyczących:

[…]
b) przydzielania tras pociągów i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;

[…]

6. W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości”.

20 Zgodnie z art. 29 ust. 3 i 4 tej ustawy:

„3. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z przydzielonych i wyznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów tras pociągów po zawarciu odpowiedniej umowy z zarządcą.

4. Z tytułu udostępnienia infrastruktury kolejowej jej zarządca pobiera opłaty, o których mowa w art. 33”.

21 Zgodnie z art. 33 owej ustawy:

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

[…]

6. Zarządca jest obowiązany podać do publicznej wiadomości […] 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 UTK.

8. Prezes UTK 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".

*Rozporządzenie w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej*

22 Paragraf 16 rozporządzenia 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) stanowi:

„1. Zarządca, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekt:

1) stawek jednostkowych opłaty podstawowej;

2) stawek opłat za usługi wymienione w części II załącznika do ustawy.

[…]

3. Na żądanie przewoźnika zarządca powinien umożliwić mu zapoznanie się z projektem, o którym mowa w ust. 1, a także z wykazem, o którym mowa w ust. 2.

[…]".

23 Paragraf 17 ust. 1 tego rozporządzenia ma następujące brzmienie:

„Prezes UTK odmawia zatwierdzenia przedłożonego projektu, o którym mowa w § 16 ust. 1, tylko wtedy gdy został on sporządzony z naruszeniem przepisów, o których mowa w art. 33 ust. 8 ustawy [o transporcie kolejowym]".

## Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

24 ORLEN KolTrans jest przedsiębiorstwem z siedzibą w Polsce, które zajmuje się między innymi transportem kolejowym towarów. Korzysta w tym celu z infrastruktury kolejowej, która należy do jej zarządcy, a mianowicie do PKP PLK.

25 PKP PLK przekazały polskiemu organowi kontrolnemu, to jest UTK, utworzonemu na podstawie art. 30 dyrektywy 2001/14, projekt zmiany stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury należącej do PKP PLK. Stawki te stanowią jedną ze zmiennych umożliwiających zarządcy infrastruktury ustalenie wysokości opłat należnych od przedsiębiorstwa kolejowego za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Decyzją z dnia 29 września 2010 r. (zwaną dalej „decyzją zatwierdzającą z 2010 r.") Prezes UTK zatwierdził ów projekt.

26 Na podstawie tej decyzji PKP PLK zastosowały nowe stawki jednostkowe w celu ustalenia wysokości opłat za infrastrukturę, które ORLEN KolTrans powinien uiszczać zgodnie z umową zawartą przez te dwa przedsiębiorstwa.

27 W wyroku z dnia 30 maja 2013 r., Komisja/Polska (C-512/10, EU:C:2013:338), Trybunał orzekł między innymi, że 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 ciążą, odpowiednio, na mocy art. 6 ust. 2 i art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14.

28 Po ogłoszeniu tego wyroku ORLEN KolTrans dokonał przeglądu opłat uiszczanych na rzecz PKP PLK. Uznawszy, że sposób ich obliczania jest sprzeczny z dyrektywą 2001/14, pismem z dnia 7 kwietnia 2014 r. wniósł do Prezesa UTK o wszczęcie postępowania administracyjnego w rozumieniu kodeksu postępowania administracyjnego w celu stwierdzenia nieważności decyzji zatwierdzającej z 2010 r.

29 Postanowieniem z dnia 11 czerwca 2014 r. Prezes UTK odmówił wszczęcia postępowania na tej podstawie, że zgodnie z kodeksem postępowania administracyjnego ORLEN KolTrans nie ma statusu „strony” w ramach postępowania o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej, w związku z czym nie może żądać stwierdzenia nieważności decyzji zatwierdzającej z 2010 r., i to nawet gdyby decyzja ta była sprzeczna z prawem Unii.

30 ORLEN KolTrans wniósł zażalenie na wspomniane postanowienie z dnia 11 czerwca 2014 r. do sądu odsyłającego, mianowicie do Sądu Okręgowego w Warszawie (Polska). W ramach tego zażalenia chciałby on doprowadzić do skontrolowania ważności decyzji zatwierdzającej z 2010 r., którą w świetle wyroku z dnia 30 maja 2013 r., Komisja/Polska (C-512/10, EU:C:2013:338) wydano jego zdaniem z naruszeniem dyrektywy 2001/14.

31 Jednocześnie przedsiębiorstwo to wystąpiło przeciwko państwu polskiemu z roszczeniem o zapłatę odszkodowania, gdyż wskutek nieprawidłowej transpozycji dyrektywy 2001/14 poniosło szkodę wynikającą z uiszczania zawyżonych opłat za infrastrukturę. Z podobnymi roszczeniami odszkodowawczymi wystąpiły również inne przedsiębiorstwa kolejowe. Sąd Najwyższy (Polska), rozpatrujący jedną z tych spraw, postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się w dniu 3 marca 2020 r. do Trybunału z pytaniami prejudycjalnymi, między innymi w celu ustalenia, czy przedsiębiorstwo kolejowe może, z pominięciem sprawowanej przez właściwy sąd kontroli decyzji organu kontrolnego, dochodzić roszczeń odszkodowawczych w stosunku do państwa członkowskiego z powodu nieprawidłowej implementacji dyrektywy 2001/14. Trybunał udzielił odpowiedzi na te pytania w wyroku z dnia 8 lipca 2021 r., Koleje Mazowieckie (C-120/20, EU:C:2021:553).

32 Sąd odsyłający przypomina ponadto, że w wyroku z dnia 9 listopada 2017 r., CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), Trybunał orzekł, iż dyrektywa 2001/14 sprzeciwia się kontroli słusznego charakteru opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej w indywidualnych wypadkach przez sądy powszechne oraz możliwości zmiany kwoty tych opłat niezależnie od monitoringu prowadzonego przez organ kontrolny przewidziany w art. 30 tej dyrektywy.

33 Ów sąd podkreśla w tym kontekście, że zgodnie z prawem polskim do niego należy rozpoznawanie środków zaskarżenia na decyzje organu kontrolnego.

34 Co się tyczy implementacji dyrektywy 2001/14, sąd odsyłający wskazuje, że w Polsce zarządca infrastruktury kolejowej przedstawia stawki jednostkowe opłaty podstawowej do zatwierdzenia organowi kontrolnemu. Przedsiębiorstwa kolejowe nie są stronami tego postępowania i nie mogą zaskarżyć wydanych przez Prezesa UTK decyzji zatwierdzających.

35 Prawdą jest, że art. 13 ust. 1 pkt 5 lit. b) ustawy o transporcie kolejowym pozwala wnieść do organu kontrolnego skargę dotyczącą opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej wymaganych przez zarządcę tej infrastruktury. Ponadto zgodnie z art. 13 ust. 6 tej ustawy w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości. Jednakże stosowanie tych przepisów prawa polskiego nie może prowadzić do wzruszenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej, które zatwierdził organ kontrolny.

36 Ponadto sąd odsyłający twierdzi, że zgodnie z kodeksem postępowania administracyjnego jedynie osoby mające status strony mogą żądać stwierdzenia nieważności decyzji. Ponieważ przedsiębiorstwa kolejowe nie są stronami postępowania o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej, nie dysponują one jego zdaniem skutecznym środkiem prawnym umożliwiającym zakwestionowanie poziomu tych stawek.

37 Mając na względzie powyższe rozważania, sąd odsyłający dąży do ustalenia, czy art. 30 dyrektywy 2001/14 przyznaje przedsiębiorstwom kolejowym prawo zaskarżenia wydanych przez Prezesa UTK decyzji zatwierdzających stawki jednostkowe opłaty podstawowej. Uważa on, że takie prawo można wywieść, po pierwsze, z art. 30 ust. 2 lit. e) tej dyrektywy, w przypadku gdyby ów przepis należało interpretować w ten sposób, iż wymaga on dopuszczenia przedsiębiorstw kolejowych w charakterze stron do postępowania o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej. Po drugie, gdyby okazało się, że decyzja zatwierdzająca mogła naruszać prawa przedsiębiorstw kolejowych, prawo zaskarżenia takiej decyzji mogłoby wynikać z art. 30 ust. 5 i 6 owej dyrektywy.

38 W tych okolicznościach Sąd Okręgowy w Warszawie postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 30 ust. 2 lit. e) dyrektywy [2001/14] należy interpretować w ten sposób, że przyznaje on przedsiębiorcy kolejowemu, który korzysta lub zamierza korzystać z infrastruktury kolejowej, prawo udziału w postępowaniu prowadzonym przez organ kontrolny, zmierzającym do ustalenia przez zarządcę infrastruktury kolejowej wysokości opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej?

2) W przypadku negatywnej odpowiedzi na pytanie pierwsze, czy art. 30 ust. 5 i 6 dyrektywy 2001/14 należy interpretować w ten sposób, że przyznaje on przedsiębiorcy kolejowemu, który korzysta lub zamierza korzystać z infrastruktury kolejowej, prawo zaskarżenia decyzji organu kontrolnego zatwierdzającej wysokość opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej ustalonych przez zarządcę tej infrastruktury?”.

## W przedmiocie pytań prejudycjalnych

### *Uwagi wstępne*

39 Należy zauważyć, że z postanowienia odsyłającego wynika, iż ustawa o transporcie kolejowym przewiduje między innymi, że jedna ze zmiennych pozwalających zarządcy infrastruktury na ustalenie wysokości opłat za infrastrukturę należnych od przedsiębiorstwa kolejowego, czyli stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, musi zostać zatwierdzona przez Prezesa UTK.

40 Z tego postanowienia wynika też, że zgodnie z prawem polskim prawo żądania stwierdzenia nieważności decyzji zatwierdzającej owe stawki jest zastrzeżone wyłącznie dla osób, którym w świetle kodeksu postępowania administracyjnego przysługuje status strony w ramach postępowania o zatwierdzenie.

41 Wynika z tego, że przedsiębiorstwa kolejowe, które – tak jak powód w postępowaniu głównym – korzystają lub zamierzają korzystać z infrastruktury kolejowej, nie mogą kwestionować ustalonych przez organ kontrolny stawek jednostkowych opłaty podstawowej, ponieważ nie mają wymaganego przez prawo polskie statusu „strony" pozwalającego na wniesienie w tym celu skargi do sądu. Sąd odsyłający dąży zatem do ustalenia, czy art. 30 dyrektywy 2001/14 powinien być interpretowany w ten sposób, że przedsiębiorstwom kolejowym należy przyznać status „strony", czy też należy im przyznać możliwość wniesienia takiej skargi nawet bez przyznania im tego statusu.

### *W przedmiocie pytania pierwszego*

42 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 30 ust. 2 lit. e) dyrektywy 2001/14 należy interpretować w ten sposób, że przedsiębiorstwo kolejowe, które korzysta lub zamierza korzystać z infrastruktury kolejowej, powinno móc uczestniczyć w prowadzonym przez organ kontrolny postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji zatwierdzającej lub odrzucającej przedłożony przez zarządcę infrastruktury projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, co dawałoby temu przedsiębiorstwu status strony takiego postępowania.

43 W tym względzie należy zauważyć, że ani art. 30 dyrektywy 2001/14, ani żaden inny jej przepis nie przewiduje procedury zatwierdzenia opłat za infrastrukturę lub zmiennych pozwalających na określenie tych opłat.

44 W szczególności żaden przepis rozdziału II dyrektywy 2001/14 dotyczącego opłat za infrastrukturę nie ustanawia takiej procedury zatwierdzenia.

45 Prawdą jest, że art. 6 ust. 5 tej dyrektywy przewiduje, iż państwa członkowskie mogą objąć „metodę rozliczenia kosztów" wymogiem uprzedniego zatwierdzenia. Jak wynika jednak z innych ustępów tego artykułu, omawianą metodę ustala się dla celów księgowych w ramach wsparcia finansowego, jakiego państwa członkowskie mogą udzielić zarządcom infrastruktury. Nie dotyczy ona natomiast opłat za infrastrukturę.

46 Podobnie procedura zatwierdzenia, którą można ustanowić na podstawie art. 17 dyrektywy 2001/14, figurującego w jej rozdziale III odnoszącym się do alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, nie dotyczy określania opłat za infrastrukturę, lecz umów ramowych zawieranych przez zarządców infrastruktury w celu uściślenia w odniesieniu do wnioskodawcy wymaganej charakterystyki zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.

47 Podobnie jest w przypadku uprzedniego zatwierdzenia planów powiększenia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 26 tej dyrektywy, znajdującym się także w jej rozdziale III. Wprawdzie taki plan zawiera prognozy w zakresie kosztów powiększenia zdolności przepustowej infrastruktury oraz ich prawdopodobnego wpływu na opłaty za infrastrukturę, lecz nie można stąd wywnioskować, że ów plan z góry rozstrzyga kwestię ustalenia tych opłat.

48 Co się tyczy art. 30 dyrektywy 2001/14, z jednej strony reguluje on kompetencje, które powinny przysługiwać organowi kontrolnemu ustanowionemu na podstawie ust. 1 tego artykułu, a z drugiej strony, jak wynika z jego ust. 6, przewiduje, że decyzje podejmowane przez ten organ muszą podlegać kontroli sądowej.

49 Jeśli chodzi o kompetencje organu kontrolnego, zgodnie z art. 30 ust. 2 dyrektywy 2001/14 do tego organu można składać skargi na decyzje zarządców infrastruktury, w szczególności na decyzje dotyczące systemu pobierania opłat lub poziomu i struktury opłat za infrastrukturę. Artykuł 30 ust. 5 tej dyrektywy stanowi, że organ kontrolny jest zobowiązany do podjęcia decyzji w przedmiocie każdej złożonej do niego skargi. Ponadto z art. 30 ust. 3 omawianej dyrektywy wynika, że organ ten jest odpowiedzialny za zapewnienie zgodności opłat ustalanych przez zarządców infrastruktury z przepisami owej dyrektywy oraz za nadzorowanie negocjacji między tymi zarządcami a przedsiębiorstwami kolejowymi. W celu wykonywania tych zadań organ kontrolny jest upoważniony, na podstawie art. 30 ust. 4 dyrektywy 2001/14, do żądania informacji między innymi od zarządców infrastruktury.

50 Z powyższego wynika, że art. 30 dyrektywy 2001/14 nie przewiduje procedury zatwierdzenia opłat za infrastrukturę. W szczególności ust. 2–5 tego artykułu nie wymagają, aby zarządcy infrastruktury przedkładali opłaty za infrastrukturę, które zamierzają pobierać, lub zmienne, które pozwalają na ich obliczenie, do zatwierdzenia organowi kontrolnemu. Przeciwnie, przepisy te ograniczają się do ustanowienia kontroli ustalonych już opłat, co wynika między innymi z art. 30 ust. 2 i art. 30 ust. 3 zdanie pierwsze owej dyrektywy. Sprawowanie tej kontroli należy do organu kontrolnego, który podejmuje rozstrzygnięcie albo na podstawie skargi, albo z urzędu.

51 Ponadto ustanowiony przez dyrektywę 2001/14 system zmierza do zapewnienia po stronie zarządcy infrastruktury niezależności zarządzania. Zarządca powinien korzystać z systemu pobierania opłat jako instrumentu zarządzania. Otóż z motywu 12 tej dyrektywy wynika, że w ogólnych ramach podanych przez państwa członkowskie systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny zachęcać zarządców infrastruktury kolejowej do optymalizacji wykorzystania należącej do nich infrastruktury. W celu umożliwienia takiej optymalizacji owi zarządcy powinni dysponować pewną swobodą, o czym wspomina motyw 20 rzeczonej dyrektywy (wyrok z dnia 28 lutego 2013 r., Komisja/Niemcy, C-556/10, EU:C:2013:116, pkt 82).

52 W tym względzie art. 4 ust. 1 dyrektywy 2001/14 dokonuje podziału kompetencji między państwa członkowskie i zarządcę infrastruktury w zakresie systemów pobierania opłat. Do państw członkowskich należy bowiem ustalenie ogólnych ram pobierania opłat, podczas gdy określenie opłaty i jej pobór spoczywają na zarządcy infrastruktury, który jest zobowiązany do zapewnienia stosowania takich samych zasad, jak przewiduje zwłaszcza art. 4 ust. 4 i 5 wspomnianej dyrektywy (wyroki: z dnia 9 listopada 2017 r., CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, pkt 49; z dnia 28 lutego 2013 r., Komisja/Niemcy, C-556/10, EU:C:2013:116, pkt 84).

53 Do zarządców infrastruktury, którzy są zobowiązani do określenia opłat i ich poboru w sposób niedyskryminacyjny, należy zatem nie tylko stosowanie warunków użytkowania sieci kolejowej w równy sposób do wszystkich użytkowników tej sieci, lecz także czuwanie nad tym, by faktycznie pobierane opłaty odpowiadały tym warunkom (wyroki: z dnia 9 listopada 2017 r., CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, pkt 50; z dnia 8 lipca 2021 r., Koleje Mazowieckie, C-120/20, EU:C:2021:553, pkt 43).

54 Ponieważ, jak wynika z powyższych rozważań, dyrektywa 2001/14 nie przewiduje procedury zatwierdzenia opłat za infrastrukturę lub zmiennych umożliwiających określenie tych opłat, nie pozwala ona też na ustalenie, czy ta lub inna osoba prawna lub fizyczna posiada status „strony" w takim postępowaniu.

55 Poza tym pojęcie „strony" użyte w kodeksie postępowania administracyjnego jest obce tej dyrektywie. W szczególności przewidziane w art. 30 ust. 2 tej dyrektywy prawo zaskarżenia decyzji przyjętych przez zarządców infrastruktury przysługuje „wnioskodawcom". To ostatnie pojęcie, zdefiniowane w art. 2 lit. b) dyrektywy 2001/14, obejmuje między innymi każde koncesjonowane przedsiębiorstwo kolejowe.

56 Należy ponadto zauważyć, że na potrzeby odpowiedzi na pytanie pierwsze nie jest konieczne zbadanie, czy art. 30 dyrektywy 2001/14, a zwłaszcza jego ust. 2 i 3, sprzeciwia się procedurze zatwierdzenia takiej jak procedura przewidziana w prawie polskim. W szczególności nie wydaje się konieczne ustalenie, czy – między innymi w świetle celów realizowanych przez tę dyrektywę oraz zasady skuteczności – owe przepisy sprzeciwiają się zatwierdzeniu przez Prezesa UTK jednej ze zmiennych umożliwiających zarządcy infrastruktury określenie wysokości opłat za infrastrukturę należnych od przedsiębiorstwa kolejowego, czyli stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

57 W świetle całości powyższych rozważań na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, że art. 30 ust. 2 lit. e) dyrektywy 2001/14 powinien być interpretowany w ten sposób, iż nie reguluje on prawa przedsiębiorstwa kolejowego, które korzysta lub zamierza korzystać z infrastruktury kolejowej, do wzięcia udziału w prowadzonym ewentualnie przez organ kontrolny postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji zatwierdzającej lub odrzucającej przedłożony przez zarządcę infrastruktury projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury.

### *W przedmiocie pytania drugiego*

58 Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 30 ust. 5 i 6 dyrektywy 2001/14 należy interpretować w ten sposób, że przedsiębiorstwo kolejowe, które korzysta lub zamierza korzystać z infrastruktury kolejowej, powinno mieć możliwość zaskarżenia przed właściwym sądem decyzji organu kontrolnego zatwierdzającej ustalone przez zarządcę infrastruktury stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do tej infrastruktury.

59 Jak wynika z pkt 48 i 49 niniejszego wyroku, art. 30 ust. 5 dyrektywy 2001/14, na który powołuje się wyraźnie sąd odsyłający, nie ma znaczenia dla udzielenia odpowiedzi na pytanie drugie, ponieważ dotyczy on wyłącznie kompetencji organu kontrolnego. Jedynie art. 30 ust. 6 tej dyrektywy odnosi się do kontroli sądowej decyzji wydawanych przez ów organ.

60 W tym względzie należy zauważyć, że art. 30 ust. 6 dyrektywy 2001/14 zobowiązuje państwa członkowskie w sposób ogólny do ustanowienia środka prawnego pozwalającego na zaskarżenie przed sądem decyzji organu kontrolnego i nie określa, komu powinna przysługiwać legitymacja procesowa czynna.

61 O ile legitymację procesową jednostki należy co do zasady określić w prawie krajowym, o tyle prawo Unii wymaga, by przepisy krajowe nie naruszały prawa do skutecznej ochrony sądowej, zgodnie z art. 19 ust. 1 akapit drugi TUE (wyrok z dnia 21 listopada 2019 r., Deutsche Lufthansa, C-379/18, EU:C:2019:1000, pkt 60 i przytoczone tam orzecznictwo).

62 Tak więc na sądach państw członkowskich spoczywa obowiązek zapewnienia ochrony sądowej uprawnień, które jednostki wywodzą z prawa Unii, w tym przypadku z dyrektywy 2001/14 (zob. podobnie wyroki: z dnia 13 marca 2007 r., Unibet, C-432/05, EU:C:2007:163, pkt 38; z dnia 21 listopada 2019 r., Deutsche Lufthansa, C-379/18, EU:C:2019:1000, pkt 59).

63 W przypadku braku uregulowań prawnych Unii państwa członkowskie mają za zadanie wyznaczenie właściwych sądów i określenie reguł proceduralnych dotyczących środków prawnych służących zapewnieniu ochrony uprawnień, które jednostki wywodzą z prawa Unii (wyroki: z dnia 13 marca 2007 r., Unibet, C-432/05, EU:C:2007:163, pkt 39; z dnia 14 września 2017 r., Petrea, C-184/16, EU:C:2017:684, pkt 58).

64 Należy stwierdzić, że dyrektywa 2001/14 przyznaje uprawnienia przedsiębiorstwom kolejowym.

65 Wśród celów realizowanych przez dyrektywę 2001/14 figuruje bowiem między innymi cel polegający na zapewnieniu niedyskryminującego dostępu do infrastruktury, jak wskazano w szczególności w motywach 5 i 11 tej dyrektywy. Ponadto ma ona na celu zagwarantowanie uczciwej konkurencji. Motyw 16 tej dyrektywy przewiduje w tym kontekście, że systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny pozwalać na uczciwą konkurencję przy wykonywaniu przewozów kolejowych (zob. podobnie wyrok z dnia 9 listopada 2017 r., CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, pkt 36, 37).

66 Wynika z tego, że zarządca infrastruktury powinien zapewnić zgodnie z art. 4 ust. 5 dyrektywy 2001/14, by system pobierania opłat był stosowany w taki sposób, żeby różne przedsiębiorstwa kolejowe, które wykonują przewozy o zbliżonym charakterze na podobnej części rynku, ponosiły równoważne i niedyskryminujące opłaty i by faktycznie stosowane opłaty były zgodne z zasadami ustalonymi w regulaminie sieci kolejowej (wyrok z dnia 9 listopada 2017 r., CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, pkt 45).

67 Natomiast zgodnie z art. 5 ust. 1 dyrektywy 2001/14 przedsiębiorstwa kolejowe są uprawnione, na niedyskryminujących zasadach, do minimalnego pakietu dostępu i dostępu do torów w celu obsługi urządzeń, opisanych w załączniku II do tej dyrektywy. Dostęp do usług, o których mowa w pkt 2 tego załącznika, również powinien być niedyskryminujący, przy czym można odmówić tego dostępu, jeżeli istnieją inne realne warianty zgodne z warunkami rynkowymi.

68 Należy zauważyć, że to prawo dostępu do infrastruktury kolejowej uzupełniają zasady pobierania opłat zawarte w rozdziale II dyrektywy 2001/14, dotyczącym opłat za infrastrukturę, a w szczególności w jej art. 7. Artykuł 7 ust. 3 tej dyrektywy przewiduje, że opłaty za minimalny pakiet dostępu, określony w pkt 1 załącznika II do rzeczonej dyrektywy, i za dostęp do torów w celu obsługi urządzeń powinny zostać ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, bez uszczerbku dla przepisów art. 7 ust. 4 lub 5 lub art. 8 tej dyrektywy. Ponadto, co się tyczy dostępu do usług, o których mowa w pkt 2 tego załącznika, art. 7 ust. 7 dyrektywy 2001/14 wymaga uwzględnienia sytuacji konkurencji w transporcie kolejowym.

69 Z powyższych rozważań wynika, że dyrektywa 2001/14, a w szczególności jej art. 5 ust. 1 w związku z jej art. 7 ust. 3 i 7, przyznają przedsiębiorstwom kolejowym, które korzystają lub zamierzają korzystać z infrastruktury kolejowej, takim jak powód w postępowaniu głównym, prawa, które powinny móc podlegać ochronie sądowej.

70 Uregulowanie krajowe, które nie przewiduje środka prawnego pozwalającego tym przedsiębiorstwom na zakwestionowanie przed sądem decyzji organu kontrolnego, która mogłaby naruszać prawa przyznane im przez prawo Unii, może uniemożliwić wykonywanie tych praw.

71 Na wszelki wypadek należy jeszcze przypomnieć, że Trybunał orzekł już, iż przepisy art. 30 ust. 2 i 6 dyrektywy 2001/14 są bezwarunkowe i wystarczająco precyzyjne, w związku z czym wywierają bezpośredni skutek. W konsekwencji przepisy te wiążą wszystkie władze państw członkowskich, to znaczy nie tylko sądy krajowe, lecz również wszystkie organy administracji, w tym władze zdecentralizowane, i władze te są zobowiązane do ich stosowania (wyrok z dnia 8 lipca 2021 r., Koleje Mazowieckie, C-120/20, EU:C:2021:553, pkt 58).

72 W świetle całości powyższych rozważań na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że art. 30 ust. 6 dyrektywy 2001/14 powinien być interpretowany w ten sposób, iż przedsiębiorstwo kolejowe, które korzysta lub zamierza korzystać z infrastruktury kolejowej, powinno mieć możliwość zaskarżenia przed właściwym sądem decyzji organu kontrolnego zatwierdzającej ustalone przez zarządcę infrastruktury stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do tej infrastruktury.

## W przedmiocie kosztów

73 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

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

1) **Artykuł 30 ust. 2 lit. e) 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 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., należy interpretować w ten sposób, że nie reguluje on prawa przedsiębiorstwa kolejowego, które korzysta lub zamierza korzystać z infrastruktury kolejowej, do wzięcia udziału w prowadzonym ewentualnie przez organ kontrolny postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji zatwierdzającej lub odrzucającej przedłożony przez zarządcę infrastruktury projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury.**

2) **Artykuł 30 ust. 6 dyrektywy 2001/14, zmienionej dyrektywą 2007/58, należy interpretować w ten sposób, że przedsiębiorstwo kolejowe, które korzysta lub zamierza korzystać z infrastruktury kolejowej, powinno mieć możliwość zaskarżenia przed właściwym sądem decyzji organu kontrolnego zatwierdzającej ustalone przez zarządcę infrastruktury stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do tej infrastruktury.**

Lycourgos Rodin Bonichot

Rossi Spineanu-Matei

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 24 lutego 2022 r.

Sekretarz
A. Calot Escobar

Prezes czwartej izby
C. Lycourgos