

Zgodnie z art. 7 ust. 5 lit. d) dyrektywy 2006/126/WE państwa członkowskie powinny korzystać z Europejskiej Sieci Praw Jazdy po jej uruchomieniu. Europejska Sieć Praw Jazdy (RESPER) została utworzona i uruchomiona w dniu 19 stycznia 2013 r. Ponieważ Finlandia nie przyłączyła się Europejskiej Sieci Praw Jazdy (RESPER), nie można w niej sprawdzić, czy spełnione są warunki wystawienia prawa jazdy. Inne państwa członkowskie nie mogą wspólnie z Finlandią sprawdzić spełnienia warunków wystawienia prawa jazdy i wymienić z nią informacji poprzez tę sieć. W konsekwencji nie może być prowadzona z Finlandią wymiana informacji poprzez Europejską Sieć Praw Jazdy zgodnie z art. 15 dyrektywy 2006/126/WE.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 403, s. 18.

### Skarga wniesiona w dniu 1 lutego 2016 r. – Komisja Europejska/Republika Federalna Niemiec

(Sprawa C-58/16)

(2016/C 118/16)

Język postępowania: niemiecki

#### Strony

Strona skarżąca: Komisja Europejska (przedstawiciele: W. Mölls i L. Nicolae, pełnomocnicy)

Strona pozwana: Republika Federalna Niemiec

#### Żądania strony skarżącej

- stwierdzenie, że Republika Federalna Niemiec uchybiła zobowiązaniom ciążącym na tym państwie na mocy art. 2 ust. 3, art. 6, art. 7 i art. 9 dyrektywy 2005/65/WE<sup>(1)</sup> Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów, nie zapewniając, w odniesieniu do wszystkich portów w kraju związkowym Nadrenia Północna-Westfalia ustalenia granic portów, zatwierdzenia oceny stanu ochrony i plany ochrony portów, jak też powołania oficera ochrony portów.
- obciążenie Republiki Federalnej Niemiec kosztami postępowania.

#### Zarzuty i główne argumenty

Zgodnie z art. 6 dyrektywy 2005/65/WE państwa członkowskie zapewniają, aby dla każdego portu objętego tą dyrektywą została przeprowadzona ocena stanu ochrony portu i aby ocena ta została zatwierdzona przez państwo członkowskie, którego dotyczy. Zgodnie z załącznikiem I do dyrektywy owe oceny stanu ochrony portów muszą uwzględniać wszystkie aspekty istotne dla ochrony portu, w tym kwestię granic portu.

Zgodnie z art. 2 ust. 3 państwa członkowskie określają granice każdego z portów, uwzględniając odpowiednio informacje wynikające z oceny stanu ochrony portu. Ustęp 4 odnosi się do przypadku, gdy granice obiektu portowego w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 725/2004<sup>(2)</sup> rzeczywiście obejmują cały port.

Kontrola przeprowadzona w 2013 r. wykazała, że przynajmniej w wypadku 11 portów w Nadrenii Północnej-Westfalii, które podlegają dyrektywie 2005/65/WE, nie sporządzono ocen stanu ochrony portu. Z późniejszej wymiany pism wynika, że sytuacja ta nie uległa dotąd zmianie.

Co najmniej dla tej samej liczby portów nie określono także granic portów, gdyż – jak wskazano powyżej – wiąże się to z przeprowadzeniem oceny stanu ochrony portu.

Oznacza to, że Niemcy nie wdrożyły w należyty sposób art. 2 ust. 3 i art. 6 dyrektywy 2005/65/WE.

Zgodnie z art. 7 dyrektywy 2005/65/WE państwa członkowskie zapewniają, aby dla każdego portu objętego tą dyrektywą został sporządzony plan ochrony portu i aby plany takie zostały zatwierdzone przez dane państwo członkowskie.

W piśmie z dnia 21 sierpnia 2013 r. władze niemieckie przyznały, że w odniesieniu do 11 portów w Nadrenii Północnej-Westfalii, które podlegają dyrektywie, nie zostały sporządzone plany ochrony portu. Z dalszej wymiany pism wynika, że sytuacja ta nie uległa dotąd zmianie.

Oznacza to, że Niemcy nie wdrożyły w należyty sposób art. 7 dyrektywy 2005/65/WE.

Zgodnie z art. 9 dyrektywy 2005/65/WE dla każdego z portów podlegających tej dyrektywie zostanie zatwierdzony oficer ochrony portu.

W piśmie z dnia 21 sierpnia 2013 r. władze niemieckie przyznały, że w wypadku szeregu podlegających dyrektywie portów w Nadrenii Północnej-Westfalii nie zatwierdzono takich oficerów. Z dalszej wymiany pism wynika, że sytuacja ta nie uległa dotąd zmianie.

Oznacza to, że Niemcy nie wdrożyły w należyty sposób art. 9 dyrektywy 2005/65/WE.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 310, s. 28.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 129, s. 6.

---

**Odwołanie od wyroku Sądu (piąta izba) wydanego w dniu 26 listopada 2015 r. w sprawie T-462/13, Comunidad Autónoma del País Vasco i Itelazpi, S.A./Komisja, wniesione w dniu 5 lutego 2016 r. przez Comunidad Autónoma del País Vasco i Itelazpi, S.A.**

**(Sprawa C-66/16 P)**

(2016/C 118/17)

*Język postępowania: hiszpański*

### **Strony**

*Wnoszące odwołanie:* Comunidad Autónoma del País Vasco i Itelazpi, S.A. (przedstawiciele: J. L. Buendía Sierra i A. Lamadrid de Pablo, adwokaci)

*Druga strona postępowania:* Komisja Europejska i SES Astra

### **Żądania wnoszących odwołanie**

- uchylenie wyroku Sądu z dnia 26 listopada 2015 r.;
- definitywne rozstrzygnięcie skargi o stwierdzenie nieważności oraz stwierdzenie nieważności decyzji Komisji z dnia 19 czerwca 2013 r. <sup>(1)</sup>;
- obciążenie Komisji Europejskiej kosztami postępowania.

### **Zarzuty i główne argumenty**

Zaskarżony wyrok potwierdził decyzję Komisji w sprawie pomocy państwa, dotyczącą szeregu środków przyjętych przez hiszpańskie władze publiczne w celu zagwarantowania, aby sygnał naziemnej telewizji cyfrowej (NTC) dotarł do oddalonych regionów terytorium kraju, które zamieszkuje jedynie 2,5 % populacji. W decyzji tej Komisja uznała, że z praktycznego punktu widzenia usługa taka nie zostałaby zaoferowana na rynku, gdyby interwencja władz publicznych nie miała miejsca. Pomimo to Komisja zaprzeczyła, że chodzi tu o usługę w ogólnym interesie gospodarczym (UOIG) i potwierdziła, że z formalnego punktu widzenia usługa ta nie została „jasno” zdefiniowana i powierzona przez władze publiczne. Instytucja ta stwierdziła także, że w każdym razie władze publiczne nie były uprawnione do wyboru określonej technologii na etapie organizacji UOIG.