



Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Г-Н N. JÄÄSKINEN
представено на 6 септември 2012 година¹

Дело C-557/10

**Европейска комисия
срещу**

Португалска република

„Иск за установяване на неизпълнение на задължения — Директива 91/440/ЕИО — Развитие на железниците в Общността — Член 5, параграф 3 — Независимост на управлението — Решения по отношение на персонала, активите и собственото снабдяване — Член 7, параграф 3 — Предоставяне на финансиране на управителя на инфраструктурата — Директива 2001/14/ЕО — Разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура — Събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура — Член 6, параграф 1 — Баланс между приходите и разходите на управителя на инфраструктурата“

I – Въведение

1. С настоящия иск за установяване на неизпълнение на задължения Европейската комисия иска от Съда да установи, че Португалската република не е изпълнила задълженията си по член 5, параграф 3 и член 7, параграф 3 от Директива 91/440/ЕИО², изменена с Директива 2001/12/ЕО³ (наричана по-нататък „Директива 91/440“), и по член 6, параграф 1 от Директива 2001/14/ЕО⁴, изменена с Директива 2007/58/ЕО⁵ (наричана по-нататък „Директива 2001/14“) за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност. Португалската република иска искът на Комисията да бъде отхвърлен.

1 — Език на оригиналния текст: френски.

2 — Директива на Съвета от 29 юли 1991 година относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 237, стр. 25; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 86).

3 — Директива на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година (ОВ L 75, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 38).

4 — Директива на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (ОВ L 75, стр. 29; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 66). Заглавието на Директива 2001/14 е изменено с член 30 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността (ОВ L 164, стр. 44; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 14, стр. 62). След изменението тя се нарича „Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година относно разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура“.

5 — Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година (ОВ L 315, стр. 44).

2. Настоящото дело е част от поредица искове за установяване на неизпълнение на задължения⁶, които Комисията предявява през 2010 г. и 2011 г. и които са свързани с прилагането от държавите членки на директиви 91/440 и 2001/14, по-специално що се отнася до справедливия и недискриминационен достъп на железопътните предприятия до инфраструктурата и конкретно до железопътната мрежа. Тези искове са нови по рода си, тъй като за пръв път предоставят на Съда възможност да се произнесе относно либерализирането на железниците в Европейския съюз, и по-специално да тълкува така наречения „първи пакет от мерки за железопътния транспорт“.

II – Правна уредба

A– Право на Съюза

3. Член 5, параграф 3 от Директива 91/440 предвижда:

„В контекста на приетите от съответната държава основни насоки на общата политика и като вземат предвид националните планове и договори (които могат да бъдат многогодишни), включително инвестиционните и финансови планове, железопътните предприятия в частност са свободни да:

[...]

— да вземат решения по отношение на персонала, активите и собственото снабдяване;

[...]“.

4. Член 7, параграф 3 от същата директива гласи следното:

„Държавите членки могат също, [при спазване на] членове 73, 87 и 88 от Договора, да предоставят на управителя на инфраструктурата финансиране, съобразно задачите, размера и финансовите [нужди], по-специално за обезпечаване на нови инвестиции“.

5. Съгласно член 6, параграф 1 от Директива 2001/14:

„Държавите членки определят условия, включително авансови плащания, където е необходимо, с цел осигуряване при нормални условия на работа и през един разумен период от време [на баланс между приходите и разходите] на управителя на инфраструктурата, като приходите от таксите[, събирани за ползване на] инфраструктурата, печалбата от други търговски дейности и държавното финансиране от една страна, покриват разходите по инфраструктурата от друга.

Без да се засяга възможната дългосрочна цел за покриване на всички разходи по инфраструктурата от потребителя за всички видове транспорт на базата на лоялна недискриминационна конкуренция между отделните видове, в случаите, когато железопътният транспорт е в състояние да се конкурира с другите видове транспорт, в рамките на таксуването по членове 7 и 8, държавата членка може да изисква управителя на инфраструктурата да [балансира своите приходи и разходи] без държавно финансиране“.

⁶ — Това са висящите пред Съда дела Комисия/Унгария (C-473/10), Комисия/Испания (C-483/10), Комисия/Полша (C-512/10), Комисия/Гърция (C-528/10), Комисия/Чешка република (C-545/10), Комисия/Австрия (C-555/10), Комисия/Германия (C-556/10), Комисия/Франция (C-625/10), Комисия/Словения (C-627/10), Комисия/Италия (C-369/11) и Комисия/Люксембург (C-412/11).

Б– *Португалско право*

6. С Декрет-закон 137-А/2009 от 12 юни 2009 г.⁷ се приема правната уредба, приложима по отношение на публичното предприятие СР Comboios de Portugal ЕРЕ (наричано по-нататък „СР“), както и неговият устав. Декретът-закон определя правното естество и предмета на дейност на СР като в неговото приложение I е включен уставът, уреждащ функционирането на това предприятие.

7. Член 2 от посочения декрет-закон има следното съдържание:

„Правно естество

[СР] е предприятие от публичния сектор, функциониращ в условията на конкуренция, което е юридическо лице с управленска и финансова самостоятелност и със собствено имущество и върху което членовете на правителството, отговарящи за финансите и транспорта, упражняват контрол и надзор“.

8. Член 1 от устава на СР, озаглавен „Наименование и седалища“, гласи:

„1. [СР] е предприятие от публичния сектор, функциониращ в условията на конкуренция, което е юридическо лице с управленска и финансова самостоятелност и със собствено имущество и което притежава правоспособност, позволяваща му да бъде носител на всякакви права и задължения, необходими или подходящи за осъществяването на неговия предмет на дейност“.

9. Предметът на дейност на СР е определен в член 2 от устава. Съгласно тази разпоредба:

„1. Основният предмет на дейност на [СР] е предоставянето на услуги за железопътен превоз на пътници и стоки по железопътните линии, отсечки от линии и разклонения, които образуват или ще образуват националната железопътна мрежа.

[...]

3. [СР] може да извършва следните спомагателни дейности [...].

4. При осъществяването на определения в предходната точка предмет на дейност [СР] може:

а) да учредява дружества и да придобива дялови участия в съответствие със законите;

[...]“.

10. Съгласно член 9 от посочения устав СР има следните правомощия:

„1. Управителният съвет упражнява всички правомощия, свързани с ръководството и управлението, в съответствие със законите и устава.

2. Управителният съвет по-специално:

[...]

1) обсъжда и взема решения относно учредяването на дружества и придобиването или прехвърлянето на дялови участия в съответствие със законите;

7 — Diário da República I, приложение, № 112 от 12 юни 2009 г.

[...]“.

11. В глава IV „Контрол“ е включен член 21. Той е озаглавен „Насоки в управлението“ и гласи:

„1. В съответствие със законите правителството определя общите цели, които [СР] трябва да следва, като следи за тяхната съвместимост с определените от законодателството общи и секторни политики.

2. Правителството следи развитието на състоянието на предприятието, за да осигури подходящо равнище на задоволяване на обществените нужди, да запази икономическата му и финансова стабилност и да осигури прилагането на подходящи политики за модернизация на железопътния транспорт“.

12. Декрет-закон № 300/2007 от 23 август 2007 г.⁸ изменя правната уредба на държавния сектор, функциониращ в условията на конкуренция, и на публичните предприятия в Португалия. По-специално той предвижда:

„Член 10

1. Правата на държавата като акционер се упражняват от Генералната дирекция на трезора и финансите под ръководството на министъра на финансите, който при съблюдаване на предвидените в следващия член насоки и след предварително съгласуване може да делегира пълномощия чрез издаване на съвместна заповед с министрите, отговарящи за сектора.

[...]

3. Правата по предходните алинеи могат да се упражняват непряко посредством дружества с изключително публично участие в капитала“.

13. Член 37 от същия декрет-закон се отнася за учредяването на дружества и придобиването или прехвърлянето на дялови участия. Текстът на този член е следният:

„1. [...] за участието на държавата или други държавни образувания и на публичните предприятия в учредяването на дружества и придобиването или прехвърлянето на дялови участия е необходимо разрешение от министъра на финансите и министъра, отговарящ за сектора [...].

[...]“.

8 — Diário da República I № 162 от 23 април 2007 г.

14. Декретът-закон № 270/2003 от 28 октомври 2003 г.⁹ определя условията, при които се предоставят услуги за железопътен превоз и услуги по управление на железопътната инфраструктура. По-специално, съгласно разпоредбите на неговия член 63, този декрет-закон регламентира баланса между приходите и разходите на управителя на инфраструктурата. Съгласно този член:

„1. В приходите и разходите на управителя на инфраструктурата трябва да се осигури баланс между:

- a) от една страна, приходите от таксите, събирани за ползване на инфраструктурата, печалбата от други търговски дейности и държавното финансиране, ако е необходимо, под формата на авансови плащания; и
- b) от друга страна, разходите за предоставяне на обществената услуга по управление и поддръжка на инфраструктурата.

2. Без да се засяга възможната дългосрочна цел за постепенно покриване на всички разходи по инфраструктурата от потребителя за всички видове транспорт на базата на лоялна недискриминационна конкуренция между отделните видове, управителят на инфраструктурата трябва да постигне посочения в параграф 1 баланс без финансово подпомагане от страна на държавата при съблюдаване на предвидената в настоящата глава схема на таксуване, ако железопътният транспорт е в състояние да се конкурира с другите видове транспорт, по-специално ако е налице еквивалентно равнище на вътрешно поемане на разходите за околна среда при другите видове транспорт.

3. За да се постигне посоченият в параграф 1 баланс и за да се оцени евентуалната необходимост от заплащане на компенсации от страна на държавата за предоставянето на обществената услуга по управление на инфраструктурата, трябва да се приеме метод на разпределяне, който по прозрачен начин да показва, че предвид се вземат само разходите, извършени за дейността по управление, поддръжка, съхраняване и предоставяне за ползване на инфраструктурата.

[...]

7. За целите на параграф 1, буква b) от настоящия член финансовите и извънредните разходи не се считат за разходи за предоставяне на обществената услуга по управление на инфраструктурата.

8. Извънредните разходи, извършени вследствие на природни бедствия, трябва да бъдат компенсирани от държавата“.

15. Накрая с Декрет-закон № 104/97 от 29 април 1997 г.¹⁰ се създава Rede Ferroviária Nacional, REFER EP (национална железопътна мрежа, наричана по-нататък „REFER“). Уставът на REFER е публикуван в приложение I към посочения декрет-закон. Член 12, съгласно наименованието му, определя предмета и приложното поле на устава така:

„[...]

9 — Diário da República I, серия A, № 250 от 28 октомври 2003 г.

10 — Diário da República I, серия A, № 99 от 29 април 1997 г. Изменен и публикуван отново с Декрет-закон № 141/2008 от 22 юни 2008 г. (Diário da República I, № 140 от 22 юли 2008 г.).

2. Правителството следи бъдещото развитие на предприятието, за да осигури запазване на икономическата му и финансова стабилност и обслужването на дълговете, договорени с цел изграждането, оборудването и обновяването на железопътната инфраструктура, по начин, който не възпрепятства следването на подходящи политики за модернизация на железниците“.

III – Досъдебна процедура и производство пред Съда

16. В официалното си уведомително писмо от 26 януари 2008 г. Комисията обръща внимание на португалските власти, че има съмнения относно съвместимостта с правото на Съюза на националното законодателство, транспониращо първия пакет от мерки за железопътния транспорт. Португалските власти отговарят на официалното уведомително писмо, като предоставят информация и излагат доводи относно спазването на директиви 91/440 и 2001/14 в португалското законодателство.

17. С писмо от 9 октомври 2009 г. Комисията изпраща до португалските власти мотивирано становище, в което приема, че по отношение на транспонирането на първия пакет от мерки за железопътния транспорт Португалската република не е изпълнила задълженията си по член 5, параграф 3 и член 7, параграф 3 от Директива 91/440 и член 6, параграф 1 от Директива 2001/14.

18. С писмо от 14 декември 2009 г. португалските власти отговарят на мотивираното становище и дават някои разяснения. С писмо от 24 юни 2010 г. португалските власти информират Комисията за приемането на национално законодателство, което отчита отправените критики в мотивирано становище на Комисията относно съвместимостта на португалската правна уредба за подобряване на работата с правото на Съюза, и по-специално с член 11 от Директива 2001/14.

19. Тъй като не е удовлетворена от отговора на португалските власти, Комисията решава да предяви настоящия иск, който постъпва в Съда на 29 ноември 2010 г.

IV – Анализ на иска за установяване на неизпълнение на задължения

A – По искането за спиране на производството

20. Португалското правителство изтъква доводи, с които главно иска да оспори твърдяното неизпълнение на задължения и при условията на евентуалност иска от Съда да спре производството до 31 декември 2011 г., на която дата трябвало да влязат в сила законодателните и договорните мерки, които според него укрепват независимостта на управлението на железопътното предприятие от държавата и изменят правната уредба на събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура.

21. В това отношение следва да се припомни, че според постоянната съдебна практика наличието на неизпълнение на задължения от държава членка трябва да се преценява с оглед на положението на държавата членка към момента на изтичането на срока, даден в мотивираното становище¹¹. Следователно изтъкнатите от португалското правителство доводи трябва да се разгледат към момента на изтичането на срока, даден в мотивираното становище, а доводите, които се отнасят до последващата промяна на положението, трябва да бъдат отхвърлени.

11 — Вж. по-специално Решение от 4 юли 2002 г. по дело Комисия/Гърция (C-173/01, Recueil, стр. I-6129, точка 7) и Решение от 13 март 2003 г. по дело Комисия/Испания (C-333/01, Recueil, стр. I-2623, точка 8).

Б– По първото твърдение за нарушение, изведено от нарушение на член 5, параграф 3 от Директива 91/440

1. Доводи на страните

22. Комисията твърди, че португалското законодателство, поставящо СР под контрола и надзора на членовете на правителството, противоречи на член 5, параграф 3 от Директива 91/440.

23. Комисията по-специално се позовава на това, че съгласно националното законодателство португалската държава е въвела изискване за задължително одобрение от правителството на всички отделни решения на СР за придобиване и прехвърляне на дялови участия в дружества.

24. Изискването за предварително разрешение от правителството за извършването на някои видове действия не позволявало да се приеме, че железопътните предприятия са независими или че се ползват със самостоятелен статут спрямо държавата. Поради това те не могли да управляват свободно собствената си дейност в съответствие с изискванията на правото на Съюза.

25. Всъщност от посочения член ясно следвало, че държавата не трябва да упражнява влияние върху вземането на отделни решения за прехвърляне или за придобиване на активи. Макар същият член да посочва, че такива решения трябва да се приемат в контекста на приетите от съответната държава основни насоки на общата политика, тези основни насоки само могат да определят критериите, които трябва да се вземат предвид при приемането на решенията.

26. Комисията счита също, че намесата на правителството в управлението на СР надхвърля нормалното упражняване на права от страна на акционер, тъй като въз основа на отделна съвкупност от правила, приложими за целия публичен сектор, държавата акционер извършвала намеса посредством контрола, упражняван от министрите на финансите и транспорта.

27. Португалското правителство оспорва исканията на Комисията, като твърди, че изискването за министерско разрешение при придобиване или отчуждаването на дялови участия се прилага за всички видове публични предприятия. Това изискване било свързано с качеството на държавата на притежател на дялови участия. Португалското правителство добавя, че обсъждането и вземането на решение относно покупката или продажбата на дялови участия се извършва в рамките на органите на дружеството, поради което самостоятелността на управлението на железопътното предприятие била осигурена в съответствие с изискванията на член 5, параграф 3 от Директива 91/440.

2. Анализ на първото твърдение за нарушение

28. В самото начало бих искал да обърна внимание, че директиви 91/440 и 2001/14, които са част от първия пакет от мерки за железопътния транспорт, не налагат приватизация на железниците. Напротив, член 3 от Директива 91/440 определя „железопътното предприятие“ като „всяко публично или частно предприятие“. Следователно традиционният оператор в железопътния сектор може да остане публичен. Раздел II от Директива 91/440, озаглавен „Независимост на управлението“, предвижда обаче в член 4, параграф 1, че „железопътните предприятия [имат] независим статут [...], в съответствие с който те ще притежават по-специално активи, бюджети и сметки, които са отделни от тези на държавата“.

29. Искам да обърна внимание също, че съгласно проектозакон, който все още не е бил приет към момента на изтичането на срока, даден в мотивираното становище, Португалската република е премахнала изискването за предварително разрешение. Въпреки това предвид датата, която трябва да се вземе предвид при преценката на твърдяното неизпълнение на задължения, посочената законодателна промяна няма значение за извършваната преценка.

30. Комисията по същество упреква Португалската република за уредбата ѝ, изискваща предварителното разрешение на министъра на транспорта за всяка покупка или прехвърляне на акции от традиционния оператор, който — както следва от член 37, параграф 1 от Декрет-закон № 300/2007 — е запазил изцяло публичния си статут. Поради предварителното разрешение, изисквано от железопътните предприятия за извършването на някои действия, посочените предприятия не могат да се считат нито за независими, нито за самостоятелни спрямо държавата и следователно не са свободни да управляват собствената си дейност.

31. В това отношение релевантната разпоредба е член 5, параграф 3 от Директива 91/440, съгласно който железопътните предприятия по-специално са свободни да вземат решения по отношение на персонала, активите и собственото снабдяване. Комисията счита, че от посочената разпоредба ясно следва, че държавата не трябва да упражнява влияние върху отделните решения за прехвърляне или придобиване на активи. Съгласен съм с това виждане.

32. Посоченото тълкуване се потвърждава също и от съдържанието на третото съображение от Директива 91/440, както и от това на съображение 8 от Директива 2001/12 за изменение на Директива 91/440. В тези съображения по-специално се затвърждава необходимостта на железопътните предприятия да се осигури независим от държавата статут и свобода в управлението на собствената им дейност.

33. Макар наистина член 5, параграф 3 от Директива 91/440 да позволява на държавите членки да приемат основни насоки на общата политика, все пак предвид целта за независимост на управлението държавата не трябва да оказва влияние върху отделните решения за прехвърляне или придобиване на активи.

34. Ще добавя, че тъй като за всяко отделно решение за придобиване или прехвърляне на дялови участия в дружества се изисква одобрение от правителството, португалското законодателство подчинява публичното железопътно предприятие на външен контрол от политическо естество, който по никакъв начин не съответства на формите и средствата за действие и за осъществяване на контрол, с които разполагат акционерите в обикновено акционерно дружество. Следователно португалската държава продължава да изпълнява съществена функция във вътрешните процеси на вземане на решения на железопътните предприятия, която е несъвместима с признатата свобода на железопътното предприятие да взема решения относно активите¹².

35. Поради това стигам до извода, че първото твърдение за нарушение на Комисията трябва да бъде уважено.

12 — Вж. по аналогия Решение от 8 юли 2010 г. по дело Комисия/Португалия (C-171/08, Сборник, стр. I-6817, по-специално точка 60 и сл.).

В– По второто твърдение за нарушение, изведено от нарушение на член 7, параграф 3 от Директива 91/440 и член 6, параграф 1 от Директива 2001/14

1. Доводи на страните

36. Комисията напомня, че член 7, параграф 3 от Директива 91/440 и член 6, параграф 1 от Директива 2001/14 задължават държавите членки да определят подходящи условия за осигуряване на баланс между приходите и разходите на управителя на инфраструктурата. Тя обаче счита, че в Португалия приходите от таксите, събирани за ползване на инфраструктурата, държавното финансиране и печалбата от другите търговски дейности не са достатъчни за постигане на баланс между приходите и разходите на управителя на инфраструктурата — REFER.

37. Комисията потвърждава, че въпреки правните разпоредби от португалското законодателство, които задължават португалската държава да следи за развитието на предприятието — управител на инфраструктурата, с цел запазване на икономическата му и финансова стабилност, и въпреки задължението да се следят промените във финансовото му състояние, финансовата нестабилност на управителя на инфраструктурата не се е променила в благоприятна посока.

38. Португалското правителство потвърждава, че се е ангажирало чрез многогодишни договори заедно с управителя на инфраструктурата (REFER) да въведе стандарти за обществената услуга по отношение на управлението на инфраструктурата и да определи съответната финансова компенсация. Така щяло да стане възможно постигането на баланс между приходите и разходите на предприятието, което щяло да установи определени стандарти за експлоатационно и техническо качество, а публичните власти щели да се ангажират с предоставянето на сумите съобразно необходимия обем инвестиции и естеството на обществената услуга.

39. Португалското правителство посочва, че сключването на договори за предоставяне на обществени услуги с СР и REFER е планирано предвид, първо, ясното определяне на задълженията за предоставяне на обществена услуга, второ, необходимостта от рационализиране/намаляване на оперативните разходи и трето, необходимото, последователно и постепенно съгласуване на въпросната обществена услуга и свързаната с нея публична финансова компенсация.

40. Накрая португалското правителство твърди, че е започнало процедура, чрез която ще се приемат законодателни мерки, целящи, от една страна, да се укрепи независимостта на управлението на железопътното предприятие от държавата и от друга страна, да се насърчи постигането на баланс между приходите и разходите на управителя на инфраструктурата чрез приемане на подходящи мерки, по-специално като се измени правната уредба на събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура и като се определят правата и задълженията, свързани с изграждането, поддръжката и финансирането на инфраструктурата, чрез сключване на договор с предприятието REFER.

2. Анализ на второто твърдение за нарушение

41. От дадените от португалското правителство разяснения относно второто твърдение за нарушение ясно следва — и това не се оспорва от него, — че към момента на изтичането на срока, даден в мотивираното становище, Португалската република не е била взела необходимите мерки за изпълнение на задълженията си по член 7, параграф 3 от Директива

91/440 и член 6, параграф 1 от Директива 2001/14, които задължават държавите членки да определят подходящи условия за осигуряване на баланс между приходите и разходите на управителя на инфраструктурата. Ето защо считам, че Съдът може да установи неизпълнението на задълженията, без да извършва по-задълбочен анализ.

42. Поради това стигам до извода, че второто правно основание на Комисията трябва да бъде уважено.

V – По съдебните разноски

43. Съгласно член 69, параграф 2 от Процедурния правилник загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане.

44. Тъй като Комисията е направила искане Португалската република да бъде осъдена да заплати съдебните разноски, това искане трябва да бъде уважено, ако искът за установяване на неизпълнение на задължения бъде уважен в неговата цялост.

VI – Заключение

45. С оглед на изложените по-горе съображения предлагам на Съда да постанови следното:

1) Португалската република не е изпълнила задълженията си по:

- Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 година относно развитието на железниците в Общността, изменена с Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година, що се отнася до член 5, параграф 3 от посочената директива, тъй като за всяко отделно решение за придобиване или прехвърляне на дялови участия в дружества от публичното железопътно предприятие CP Comboios de Portugal EPE се изисква одобрение от правителството,
- Директива 91/440, що се отнася до член 7, параграф 3, и Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година относно разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на железопътна инфраструктура, изменена с директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година, що се отнася до член 6, параграф 1, тъй като не е взела необходимите мерки за изпълнение на задължението за определяне на подходящи условия с цел осигуряване на баланс между приходите и разходите на управителя на инфраструктурата.

2) Осъжда Португалската република да заплати съдебните разноски.