



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (prvního senátu)

25. října 2012 *

„Nesplnění povinnosti státem — Doprava — Rozvoj železnic Společenství — Směrnice 91/440/EHS — Článek 5 odstavec 3 — Podniky železniční dopravy — Nezávislost řízení — Rozhodnutí týkající se personálu, investičního majetku a vlastního zásobování — Článek 7 odst. 3 — Přidělení prostředků provozovateli infrastruktury — Směrnice 2001/14/ES — Článek 6 odst. 1 — Rovnováha rozpočtu — Přiměřené podmínky — Neúplné provedení“

Ve věci C-557/10,

jejímž předmětem je žaloba pro nesplnění povinnosti na základě článku 258 SFEU, podaná dne 26. listopadu 2010,

Evropská komise, zastoupená H. Støvlbækem a M. Françoou, jako zmocněnci, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalobkyně,

proti

Portugalské republice, zastoupené L. Inez Fernandesem a A. Pereira de Miranda, jako zmocněnci,

žalované,

SOUDNÍ DVŮR (první senát),

ve složení A. Tizzano, předseda prvního senátu, A. Borg Barthet (zpravodaj), E. Levits, J.-J. Kasel a M. Berger, soudci,

generální advokát: N. Jääskinen,

vedoucí soudní kanceláře: K. Malacek, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 6. září 2012,

vydává tento

* Jednací jazyk: portugalsština.

Rozsudek

- 1 Svou žalobou navrhuje Evropská komise Soudnímu dvoru, aby určil, že Portugalská republika tím, že každé jednotlivé rozhodnutí o nabytí nebo převodu podílů na kapitálu společností ze strany veřejného železničního dopravního podniku CP Comboios de Portugal EPE (dále jen „CP“) podmiňuje schválením vládou, a tím, že nepřijala vnitrostátní opatření nezbytná ke splnění povinnosti stanovit přiměřené podmínky k zajištění toho, aby byl rozpočet provozovatele infrastruktury Rede Ferroviária Nacional – REFER EP vyrovnaný, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají na straně jedné z čl. 5 odst. 3 směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 237, str. 25; Zvl. vyd. 07/001, s. 341), ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001 (Úř. věst. L 75, s. 1; Zvl. vyd. 07/05, s. 376, dále jen „směrnice 91/440“) a na straně druhé z čl. 7 odst. 3 směrnice 91/440, jakož i z čl. 6 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Úř. věst. L 75, s. 1; Zvl. vyd. 07/05, s. 376), ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007 (Úř. věst. L 315, s. 44, dále jen „směrnice 2001/14“).

Právní rámec

Unijní právo

- 2 Podle článku 3 směrnice 91/440:

„Pro účely této směrnice se:

— ‚železničním podnikem‘ rozumí každý veřejný nebo soukromý podnik licencovaný v souladu s příslušnými právními předpisy Společenství, jehož hlavní činností je železniční přeprava zboží a cestujících, přičemž tento podnik musí zajišťovat trakci; jsou zde rovněž zahrnuty podniky, které pouze poskytují trakci,

[...]“

- 3 Článek 4 odst. 1 této směrnice, který se nachází v jejím oddíle II, nadepsaný „Nezávislost řízení“, stanoví:

„Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění nezávislého postavení železničních podniků, pokud jde o vedení, správu, vnitřní řízení a kontrolu správních, hospodářských a účetních záležitostí, v souladu s nímž mají zejména vlastní majetek, rozpočet a účetnictví oddělené od státu.“

- 4 Článek 5 odst. 3 uvedené směrnice stanoví:

„V rámci všeobecných politických směrů stanovených státem a s přihlédnutím k vnitrostátním (i víceletým) plánům a smlouvám včetně programů investic a financování mohou železniční podniky zejména:

[...]

— rozhodovat o personálu, investičním majetku a vlastním zásobování,

[...]“

5 Článek 7 odst. 3 téže směrnice stanoví:

„Členské státy mohou provozovateli infrastruktury za podmínek stanovených v člancích 73, 87 a 88 Smlouvy přidělit také prostředky v přiměřeném poměru k úkolům, velikosti a finanční náročnosti, zejména na úhradu nových investic.“

6 Podle čl. 6 odst. 1 směrnice 2001/14:

„Členské státy stanoví přiměřené podmínky, včetně případných záloh, k zajištění toho, aby za běžných obchodních podmínek a za přiměřené období vykazovaly účty provozovatele infrastruktury přinejmenším rovnováhu mezi příjmy z poplatků za infrastrukturu, zisky z ostatních obchodních činností a státními dotacemi na straně jedné a náklady na infrastrukturu na straně druhé.

Aniž je dotčen možný dlouhodobý cíl pokrytí nákladů na infrastrukturu všech druhů dopravy na základě řádné, nediskriminační hospodářské soutěže mezi různými druhy dopravy spotřebitelem, pokud je železniční doprava schopna konkurovat ostatním druhům dopravy, může členský stát v rámci zásad zpoplatnění podle článků 7 a 8 požadovat po provozovateli infrastruktury vyrovnání jeho rozpočtu bez státního příspěvku.“

Portugalské právo

7 Nařízením s mocí zákona č. 104/97 ze dne 29. dubna 1997 (*Diário da República* I, série A, č. 99 ze dne 29. dubna 1997) byl zřízen podnik REFER. Jeho stanovy jsou zveřejněny v příloze I tohoto nařízení s mocí zákona.

8 Článek 12 odst. 2 uvedeného nařízení s mocí zákona vymezuje podle svého nadpisu předmět a rozsah působnosti uvedených stanov následovně:

„Vláda doprovází budoucí vývoj podniku s cílem dbát na zachování jeho hospodářské a finanční rovnováhy a splácení úvěrů sjednaných za účelem výstavby, vybavení a obnovy železniční infrastruktury podle pravidel, která jsou v souladu s odpovídajícími politikami modernizace železnice.“

9 Nařízení s mocí zákona č. 270/2003 (*Diário da República* I, série A, č. 250 ze dne 28. října 2003) stanoví podmínky poskytování služeb železniční dopravy a správy železniční infrastruktury. Toto nařízení s mocí zákona upravuje zejména rovnováhu rozpočtu provozovatele infrastruktury v souladu s jeho článkem 63, který stanoví:

„1. Rozpočet provozovatele infrastruktury musí zajišťovat rovnováhu mezi:

- a) příjmy z poplatků za infrastrukturu, zisky z ostatních obchodních činností a státními dotacemi, včetně případných záloh, na jedné straně a
- b) náklady na veřejnou službu správy a údržby infrastruktury na straně druhé.

2. Aniž je dotčen možný dlouhodobý cíl postupného pokrytí nákladů na infrastrukturu všech druhů dopravy na základě řádné, nediskriminační hospodářské soutěže mezi různými druhy dopravy spotřebitelem, provozovatel infrastruktury je povinen při dodržení struktury zpoplatnění podle předchozí kapitoly dosáhnout rovnováhy uvedené v odstavci 1 bez státního příspěvku, pokud je železniční doprava schopna konkurovat ostatním druhům dopravy, zejména jsou-li u jiných druhů dopravy odpovídajícím způsobem zohledněny náklady na životní prostředí.

3. Pro účely rovnováhy uvedené v odstavci 1 a za účelem posouzení případné nutnosti kompenzace za veřejnou službu správy infrastruktury ze strany státu je třeba stanovit metodu započtení, která transparentním způsobem prokazuje, že se zohledňují pouze náklady vzniklé správou, údržbou, zachováním a zpřístupněním infrastruktury.

[...]

7. Pro účely odst. 1 pododstavce b) tohoto článku se finanční a mimořádné náklady nepovažují za náklady na veřejnou službu správy infrastruktury.

8. Mimořádné náklady v důsledku přírodních pohrom musí být kompenzovány státem.“

10 Nařízením s mocí zákona č. 300/2007 ze dne 23. srpna 2007 (*Diário da República I^a*, série A, č. 162, ze dne 23. srpna 2007) byla změněna úprava režimu státního soutěžního odvětví a veřejných podniků v Portugalsku.

11 Článek 10 tohoto nařízení s mocí zákona stanoví:

„1. Akcionářská práva státu vykonává generální ředitelství státního rozpočtu a financí pod vedením ministra financí, který může tuto pravomoc delegovat, v souladu s pokyny uvedenými v následujícím článku a po předchozí dohodě, vyhláškou vydanou společně s příslušnými odvětvovými ministry.

[...]

3. Práva uvedená v předchozích pododstavcích mohou být vykonávána nepřímou, prostřednictvím výlučně veřejných kapitálových společností.“

12 Článek 37 odst. 1 uvedeného nařízení s mocí zákona v souvislosti se zakládáním společností a nabýváním nebo převodem podílů na kapitálu upřesňuje:

„Účast státu nebo státních organizací a veřejných podniků na založení společností a nabytí nebo převod podílů na kapitálu musí povolit ministr financí a příslušný odvětvový ministr [...]

[...]“

13 Nařízení s mocí zákona 137-A/2009 ze dne 12. června 2009 (*Diário da República I*, č. 112, dodatek ze dne 12. června 2009) vymezuje předmět podnikání a právní režim, jemuž podléhá CP. Toto nařízení s mocí zákona obsahuje ve své příloze I rovněž stanovy, kterými se uvedený podnik řídí.

14 Článek 2 uvedeného nařízení s mocí zákona zní takto:

„Právní povaha

[CP] je podnik veřejného soutěžního odvětví s právní subjektivitou, správní a finanční autonomií a vlastním majetkem, který podléhá doзору a kontrole členů vlády odpovědných za finance a dopravu.“

15 Článek 1 odst. 1 stanov CP stanoví pod nadpisem „Obchodní jméno a sídlo“ toto:

„[CP] je podnik veřejného soutěžního odvětví s právní subjektivitou, správní a finanční autonomií a vlastním majetkem, který má způsobilost k právním úkonům zahrnující veškerá práva a veškeré povinnosti nezbytné či vhodné k plnění jeho předmětu podnikání.“

16 Předmět podnikání CP je vymezen v článku 2 těchto stanov. Toto ustanovení stanoví:

„1. Hlavním předmětem podnikání [CP] je poskytování služeb železniční dopravy cestujících a zboží po železnici a úsecích železnice, které jsou či budou součástí vnitrostátní železniční sítě.

[...]

3. Jako vedlejší činnost může [CP] provozovat rovněž následující činnosti [...]

4. Při vykonávání předmětu podnikání vymezeného v předchozím bodě [CP] může:

a) zakládat společnosti a nabývat podíly na kapitálu v souladu se zákonem;

[...]“

17 Podle článku 9 uvedených stanov má CP následující pravomoci:

„1. Správní rada vykonává všechny řídicí a správní pravomoci podle zákona a stanov.

2. Správní radě zejména přísluší:

[...]

1) rozhodovat o založení společností a nabytí nebo převodu podílů na kapitálu v souladu se zákonem;

[...]“

18 Článek 21 je součástí kapitoly IV, nadepsané „Dozor“, těchto stanov. Tento článek pod nadpisem „Směry řízení“ stanoví:

„1. Vláda stanovuje obecné cíle, které [CP] sleduje, přičemž dbá na jejich slučitelnost s obecnými a odvětvovými politikami vymezenými právními předpisy.

2. Vláda sleduje vývoj stavu podniku s cílem zajistit odpovídající úroveň uspokojení společenských potřeb, hospodářskou a finanční rovnováhu podniku a provádění přiměřených politik modernizace železniční sítě.“

Postup před zahájením soudního řízení

19 Ve výzvě dopisem ze dne 26. ledna 2008 upozornila Komise portugalské orgány na to, že má pochybnosti o slučitelnosti vnitrostátních právních předpisů provádějících zejména směrnice 91/440 a 2001/14 s unijním právem. Portugalské orgány v odpovědi na výzvu dopisem předložily informace a argumenty týkající se respektování těchto směrnic portugalskými právními předpisy.

20 Dopisem ze dne 9. října 2009 zaslala Komise portugalským orgánům odůvodněné stanovisko, v němž nicméně uvedla, že Portugalská republika nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 5 odst. 3 a čl. 7 odst. 3 směrnice 91/440 a z čl. 6 odst. 1 směrnice 2001/14.

21 Dne 14. prosince 2009 portugalské orgány odpověděly na toto odůvodněné stanovisko a poskytly různá vysvětlení.

22 Vzhledem k tomu, že Komise nebyla s odpovědí portugalských orgánů spokojena, rozhodla se podat projednávanou žalobu.

K žalobě

K návrhu na přerušení řízení

- 23 Portugalská republika uvedla argumenty zpochybňující tvrzené nesplnění povinnosti a podpůrně požádala Soudní dvůr o přerušení řízení do 31. prosince 2011, tedy dne, kdy mají vstoupit v platnost legislativní a smluvní opatření, která podle posledně uvedeného členského státu posilují nezávislost řízení podniků železniční dopravy na státu a mění režim zpoplatnění železniční infrastruktury.
- 24 Je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury se existence nesplnění povinnosti musí posuzovat vzhledem ke stavu, v němž se členský stát nacházel v době, kdy uplynula lhůta stanovená v odůvodněném stanovisku, a že změny, ke kterým došlo následně, nemohou být Soudním dvorem brány v úvahu (viz zejména rozsudky ze dne 27. září 2007, Komise v. Francie, C-9/07, bod 8, a ze dne 18. listopadu 2010, Komise v. Španělsko, C-48/10).
- 25 Argumenty předložené portugalskou vládou proto musí být přezkoumány vzhledem k situaci, která existovala okamžiku, kdy uplynula lhůta stanovená v odůvodněném stanovisku a musí být odmítnuty v rozsahu, v němž se týkají následného vývoje vnitrostátní právní úpravy.
- 26 Návrh na přerušení řízení musí být proto zamítnut.

K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení čl. 5 odst. 3 směrnice 91/440

Argumentace účastníků řízení

- 27 Komise uvádí, že portugalská právní úprava, která podřizuje CP doзору a kontrole členů vlády, je v rozporu s čl. 5 odst. 3 směrnice 91/440.
- 28 Tento orgán se opírá zejména o to, že podle vnitrostátní právní úpravy portugalský stát stanovil, že každé jednotlivé rozhodnutí o nabytí nebo převodu podílů na kapitálu společností ze strany CP podléhá schválení vlády.
- 29 Požadavek předchozího povolení vlády k provedení některých druhů úkonů podle Komise neumožňuje mít za to, že podniky železniční dopravy jsou nezávislé nebo že mají vůči státu autonomní postavení a svobodu řídit svoji vlastní činnost v souladu s požadavky unijního práva.
- 30 Z článku 5 odst. 3 směrnice 91/440 totiž jasně vyplývá, že stát nesmí ovlivňovat jednotlivá rozhodnutí o převodu nebo nabytí majetku. I když tento článek stanoví, že taková rozhodnutí musí být přijímána v rámci všeobecných politických směrů stanovených státem, tyto směry mohou pouze vymezit kritéria, která je třeba v rozhodnutích zohlednit.
- 31 Komise má rovněž za to, že zasahování vlády do řízení CP jde nad rámec prostého výkonu akcionářských práv, jelikož stát-akcionář zasahuje prostřednictvím kontroly vykonávané ministry financí a dopravy, na základě pravidel odlišných od pravidel platných pro celý veřejný sektor.
- 32 Portugalská vláda se závěry Komise nesouhlasí. Uvádí, že požadavek povolení ministra k nabytí nebo zcizení podílů na kapitálu platí pro všechny typy veřejných podniků. Takový požadavek souvisí s úlohou státu jako držitele kapitálu. Portugalská republika dodává, že rozhodování o koupi nebo prodeji podílů na kapitálu se odehrává v orgánech společnosti, takže autonomie řízení železničního podniku je zajištěna v souladu s požadavky čl. 5 odst. 3 směrnice 91/440.

Závěry Soudního dvora

- 33 Je třeba konstatovat, jak v bodě 28 svého stanoviska uvedl generální advokát, že směrnice 91/440 a 2001/14 nevyžadují privatizaci železnic. Naopak článek 3 směrnice 91/440 definuje „železniční podnik“ jako „každý veřejný nebo soukromý podnik“. Tradiční provozovatel železniční dopravy tedy může zůstat veřejný.
- 34 Kromě toho čl. 4 odst. 1 směrnice 91/440, který se nachází v oddílu II této směrnice, nadepsaném „Nezávislost řízení“, stanoví, že železniční podniky mají „nezávislé postavení [...], v souladu s nímž mají zejména vlastní majetek, rozpočet a účetnictví oddělené od státu“.
- 35 Komise Portugalské republiky v podstatě vytýká, že její systém podmiňuje předchozím povolením ministra dopravy jakoukoliv koupi nebo převod akcií ze strany CP, který si ponechal plně veřejnoprávní postavení, jak vyplývá z čl. 37 odst. 1 nařízení s mocí zákona č. 300/2007. Z důvodu tohoto předchozího povolení požadovaného od podniků železniční dopravy k provedení určitých úkonů nelze tyto podniky považovat za nezávislé ani za autonomní ve vztahu ke státu, takže nemají volnost při řízení vlastních činností.
- 36 Komise má za to, že z čl. 5 odst. 3 směrnice 91/440 jasně vyplývá, že stát nesmí ovlivňovat jednotlivá rozhodnutí o převodu nebo nabytí majetku. Uvedené ustanovení totiž stanoví, že železniční podniky mohou zejména rozhodovat o personálu, investičním majetku a vlastním zásobování.
- 37 V této souvislosti třetí bod odůvodnění směrnice 91/440, jakož i osmý bod odůvodnění směrnice 2001/12, kterou byla směrnice 91/440 pozměněna, stanoví nutnost zajistit podnikům železniční dopravy postavení nezávislé na státu a volnost při řízení jejich vlastních činností.
- 38 Generální advokát přitom v bodě 33 svého stanoviska zdůrazňuje, že i když je pravda, že čl. 5 odst. 3 směrnice 91/440 umožňuje členským státům stanovit všeobecné politické směry, s ohledem na cíl nezávislosti řízení podniků železniční dopravy to nic nemění na tom, že stát nesmí ovlivňovat jednotlivá rozhodnutí těchto podniků týkající se převodu nebo nabytí majetku.
- 39 Navíc tím, že portugalská právní úprava podmiňuje každé jednotlivé rozhodnutí o nabytí nebo převodu podílů na kapitálu společností schválením vládou, podřídila CP vnější politické kontrole, která neodpovídá způsobům a prostředkům jednání a kontroly, které mají k dispozici akcionáři soukromoprávní akciové společnosti.
- 40 V důsledku toho je třeba konstatovat, že portugalský stát si ponechal zásadní úlohu ve vnitřním rozhodovacím procesu železničních podniků, která není slučitelná se svobodou přiznanou podniku železniční dopravy přijímat rozhodnutí o investičním majetku, který spravuje.
- 41 Rovněž je sice pravda, že podle návrhu zákona, který nebyl v době uplynutí lhůty stanovené v odůvodněném stanovisku dosud přijat, Portugalsko podmínku předchozího povolení zrušilo, avšak je třeba připomenout, že podle judikatury uvedené v bodě 24 tohoto rozsudku se existence nesplnění povinnosti musí posuzovat vzhledem ke stavu, v němž se členský stát nacházel v době, kdy uplynula lhůta stanovená v odůvodněném stanovisku, a že změny, ke kterým došlo následně, nemohou být Soudním dvorem brány v úvahu.
- 42 Za těchto podmínek je třeba považovat první žalobní důvod Komise za opodstatněný.

Ke druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení čl. 7 odst. 3 směrnice 91/440 a čl. 6 odst. 1 směrnice 2001/14

Argumentace účastníků řízení

- 43 Komise připomíná, že čl. 7 odst. 3 směrnice 91/440 a čl. 6 odst. 1 směrnice 2001/14 ukládají členským státům povinnost stanovit přiměřené podmínky k zajištění toho, aby rozpočet provozovatele infrastruktury byl vyrovnaný. Má přitom za to, že v Portugalsku nejsou příjmy z poplatků za infrastrukturu, dotace státu a zisky z ostatních obchodních činností dostatečné k vyrovnání rozpočtu provozovatele infrastruktury, veřejného podniku REFER.
- 44 Komise tvrdí, že navzdory ustanovením vnitrostátního práva, která portugalskému státu ukládají povinnost doprovázet vývoj podniku, který provozuje infrastrukturu, s cílem zajistit jeho hospodářskou a finanční rovnováhu, jakož i povinnost sledovat vývoj finanční situace provozovatele infrastruktury, se stav finanční nerovnováhy veřejného podniku REFER nevyvíjí příznivě.
- 45 Portugalská vláda potvrzuje, že se zavázala stanovit na základě víceletých smluv spolu s REFER úroveň veřejné služby v oblasti správy infrastruktury a stanovit odpovídající finanční kompenzaci. Bude tak možné dosáhnout vyrovnaného rozpočtu REFER, který definuje určité dané úrovně provozní a technické kvality, zatímco veřejné orgány se zavážou poskytnout částky odpovídající objemu nezbytných investic a povaze veřejné služby.
- 46 Portugalská vláda poukazuje na to, že je plánováno uzavřít s CP a REFER smlouvy o veřejné službě, které zohlední zaprvé jasné vymezení povinností veřejné služby, zadruhé nutnost racionalizace nebo snížení provozních nákladů a zatřetí nezbytnou, pozvolnou a postupnou konvergenci veřejné služby a příslušné veřejné finanční kompenzace.
- 47 Portugalská vláda konečně tvrdí, že zahájila proces, který povede k přijetí legislativních opatření, jež mají posílit nezávislost řízení železničního podniku na státu a podpořit vyrovnanost rozpočtu provozovatele infrastruktury, a to přijetím přiměřených opatření, zejména změnou režimu zpoplatnění železniční infrastruktury a stanovením práv a povinností týkajících se výstavby, údržby a financování infrastruktury prostřednictvím smlouvy s podnikem REFER.

Závěry Soudního dvora

- 48 Je třeba konstatovat, že Portugalská republika nepochybně, že v době uplynutí lhůty stanovené v odůvodněném stanovisku nepřijala opatření nezbytná k tomu, aby splnila povinnosti vyplývající z čl. 7 odst. 3 směrnice 91/440 a z čl. 6 odst. 1 směrnice 2001/14, které členským státům ukládají stanovit přiměřené podmínky k zajištění toho, aby byl rozpočet provozovatele infrastruktury vyrovnaný.
- 49 Jak bylo uvedeno v bodech 24 a 25 tohoto rozsudku, Soudní dvůr je přitom povinen posuzovat skutečnosti vzhledem ke stavu, který existoval při uplynutí lhůty stanovené v odůvodněném stanovisku.
- 50 Za těchto podmínek je třeba považovat druhý žalobní důvod Komise za opodstatněný.

K nákladům řízení

- 51 Podle čl. 69 odst. 2 jednacího řádu se účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise požadovala po Portugalské republice náhradu nákladů řízení a posledně uvedená neměla ve věci úspěch, je důvodné jí uložit náhradu nákladů řízení.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (první senát) rozhodl takto:

- 1) **Portugalská republika tím, že každé jednotlivé rozhodnutí o nabytí nebo převodu podílů na kapitálu společností ze strany veřejného železničního dopravního podniku CP Comboios de Portugal EPE podmiňuje schválením vládou, a tím, že nepřijala vnitrostátní opatření nezbytná ke splnění povinnosti stanovit přiměřené podmínky k zajištění toho, aby byl rozpočet provozovatele infrastruktury Rede Ferroviária Nacional – REFER EP vyrovnaný, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají na straně jedné z čl. 5 odst. 3 směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, a na straně druhé z čl. 7 odst. 3 směrnice 91/440, ve znění směrnice 2001/12, jakož i z čl. 6 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007.**
- 2) **Portugalské republice se ukládá náhrada nákladů řízení.**

Podpisy.