



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2012. október 25.*

„Tagállami kötelezettségszegés — Közlekedés — A közösségi vasutak fejlesztése — 91/440/EGK irányelv — 5. cikk (3) bekezdés — Vasúti szállítási vállalkozások — Az üzemeltetés függetlensége — A személyzetre, az eszközökre és a saját beszerzésekre vonatkozó döntések — 7. cikk (3) bekezdés — Finanszírozás nyújtása a pályahálózat-működtető számára — 2001/14/EK irányelv — 6. cikk (1) bekezdés — Számviteli egyensúly — Megfelelő feltételek — Hiányos átültetés”

A C-557/10. sz. ügyben,

az EUMSZ 258. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt a Bírósághoz 2010. november 26-án

az **Európai Bizottság** (képviselik: H. Støvlbæk és M. França, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek

a **Portugál Köztársaság** (képviselik: L. Inez Fernandes és A. Pereira de Miranda, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: A. Tizzano az első tanács elnökeként eljárva, A. Borg Barthet (előadó), E. Levits, J.-J. Kasel és M. Berger bírák,

főtanácsnok: N. Jääskinen,

hivatalvezető: K. Malacek tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

a főtanácsnok indítványának a 2012. szeptember 6-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: portugál.

Ítéletet

- 1 Keresetével az Európai Bizottság annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy a Portugál Köztársaság – mivel a CP Comboios de Portugal EPE (a továbbiakban: CP) vasúti szállítási közvállalkozásnak a társaságok tőkéjében való részesedésszerzésére vagy -átruházására vonatkozó minden egyedi döntést a kormány jóváhagyásától tett függővé, és nem hozta meg az azon kötelezettségnek való megfeleléshez szükséges nemzeti intézkedéseket, hogy a pályahálózat-működtető, a Rede Ferroviária Nacional – REFER EP (nemzeti vasúthálózat, a továbbiakban: REFER) számviteli egyensúlyának biztosítása céljából megfelelő feltételeket határozzon meg – nem teljesítette egyfelől a 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 75., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 376. o.) módosított, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv (HL L 237., 25. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 341. o.; a továbbiakban: 91/440 irányelv) 5. cikkének (3) bekezdéséből, másfelől a 91/440 irányelv 7. cikkének (3) bekezdéséből, továbbá a legutóbbi alkalommal a 2007. október 23-i 2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 315., 44. o.) módosított, a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 404. o.; a továbbiakban: 2001/14 irányelv) 6. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.

Jogi háttér

Az uniós jog

- 2 A 91/440 irányelv 3. cikke értelmében:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

- »vasúti vállalkozás«: a Közösség vonatkozó jogszabályainak megfelelő engedéllyel rendelkező bármely köz- vagy magánvállalkozás, amelynek fő tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása, azzal a megkötéssel, hogy e vállalkozásnak kell a vontatást biztosítania; ideértendők a csak vontatást biztosító vállalkozások is;

[...]

- 3 Ezen irányelv 4. cikkének (1) bekezdése, amely az „Üzemeltetési függetlenség” című II. szakaszban szerepel, a következőképpen rendelkezik:

„A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az irányítás, az igazgatás, az adminisztráció, valamint az igazgatási, gazdasági és számviteli ügyekre kiterjedő belső ellenőrzés terén [helyesen: annak biztosítására, hogy az irányítás, az igazgatás, valamint az igazgatási, gazdasági és számviteli ügyekre kiterjedő belső ellenőrzés terén] a vasúttársaságok független státusszal, és ennek megfelelően elsősorban az államétól elkülönített vagyonnal, költségvetéssel és könyveléssel rendelkezzenek.”

- 4 Az említett irányelv 5. cikkének (3) bekezdése előírja:

„Az állam által meghatározott általános politikai irányvonalak keretében, továbbá figyelembe véve a nemzeti terveket és szerződéseket (amelyek lehetnek akár több évre szólóak is), beleértve a beruházási és pénzügyi terveket is, a vasúttársaságok szabadon

[...]

– döntést hozhatnak a személyzetről, az eszközökről és a saját beszerzésekről,

[...]

5 Ugyanezen irányelv 7. cikkének (3) bekezdése így rendelkezik:

„A tagállamok az infrastruktúra-üzemeltetőnek [helyesen: a pályahálózat-működtetőnek] – a Szerződés 73., 87. és 88. cikkének tiszteletben tartásával – a feladatokkal, a nagyságrenddel és a pénzügyi szükségletekkel összhangban elegendő finanszírozást ítélnének meg, elsősorban új beruházások fedezése céljából.”

6 A 2001/14 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„A tagállamok rögzítik a feltételeket, adott esetben az előlegfizetést is ideértve, annak biztosítására, hogy szokványos üzleti feltételek mellett és belátható időn belül a pályahálózat-működtető könyveiben az infrastruktúra-használati díjakból származó bevétel, az egyéb üzleti tevékenységekből származó eredmény és az állami támogatás legalább egyensúlyban legyen az infrastruktúra költségeivel.

Annak az esetleges hosszú távú célkitűzésnek a sérelme nélkül, hogy az infrastruktúra költségeit az egyes közlekedési módok közötti tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes verseny alapján a felhasználók fedezzék, az a tagállam, ahol a vasúti közlekedés képes versenyezni más közlekedési módokkal, a 7. és 8. cikkben meghatározott díjszabási rendszerén belül megkövetelheti a pályahálózat-működtetőtől, hogy kiadásait és bevételeit állami támogatás nélkül tartsa egyensúlyban.”

A portugál jog

7 Az 1997. április 29-i 104/97 törvényerejű rendelet (a *Diário da República* I, A-sorozatának 1997. április 29-i, 99. száma) a REFER létrehozásáról szól. A REFER alapszabályát e törvényerejű rendelet I. mellékletében tették közzé.

8 Az említett törvényerejű rendelet 12. cikkének (2) bekezdése a címe értelmében meghatározza ezen alapszabály célját és hatályát, mégpedig az alábbiak szerint:

„A kormány figyelemmel kíséri a vállalkozás jövőbeli fejlődését annak érdekében, hogy biztosítsa annak gazdasági és pénzügyi egyensúlya fenntartását, valamint a vasúti infrastruktúra építése, létesítése és felújítása érdekében vállalt kötelezettségek teljesítését, a szükséges vasúti modernizációs politikák folytatását nem veszélyeztető részletszabályok szerint.”

9 A 2003. október 28-i 270/2003 törvényerejű rendelet (a *Diário da República* I, A-sorozatának 2003. október 28-i, 250. száma) meghatározza a szállítási szolgáltatások vasúton való nyújtásának és a vasúti infrastruktúra üzemeltetésének feltételeit. E törvényerejű rendelet többek között szabályozza a pályahálózat-működtető számviteli egyensúlyát, a 63. cikkében, amely előírja:

„(1) A pályahálózat-működtető könyvelésében egyensúlyban kell lennie:

- a) egyfelől – adott esetben az előlegfizetést is ideértve – az infrastruktúra használati díjaiból származó bevételeknek, az egyéb üzleti tevékenységekből származó eredménynek és az állami támogatásnak,
- b) másfelől az infrastruktúra üzemeltetésével és fenntartásával kapcsolatos közszolgáltatások költségeinek.

(2) Annak az esetleges hosszú távú célkitűzésnek a sérelme nélkül, hogy az infrastruktúra költségeit az egyes közlekedési módok közötti tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes verseny alapján fokozatosan a felhasználók fedezzék, a pályahálózat-működtető köteles az (1) bekezdésben szereplő egyensúlyt állami támogatások felhasználása nélkül elérni, ha a vasúti közlekedés képes felvenni a versenyt más közlekedési módokkal, különösen ha más közlekedési módok esetén ugyanilyen mértékben magukba foglalják a környezeti hatások költségeit.

(3) Az (1) bekezdésben szereplő egyensúly érdekében és az állam által az infrastruktúra-üzemeltetési közszolgáltatás javára fizetendő kompenzáció esetleges szükségességének értékelése céljából költségelosztó módszert kell létrehozni, amely átlátható módon bizonyítja, hogy kizárólag az infrastruktúra üzemeltetésével, fenntartásával, megőrzésével és rendelkezésre bocsátásával kapcsolatos tevékenységekből eredő költségeket vették figyelembe.

[...]

(7) A jelen cikk (1) bekezdésének b) pontja céljából a pénzügyi és a rendkívüli költségek nem tekinthetők az infrastruktúra-üzemeltetési közszolgáltatás költségeinek.

(8) A természeti katasztrófákból eredő rendkívüli költségeket az állam megtéríti.”

10 A 2007. augusztus 23-i 300/2007 törvényerejű rendelet (a *Diário da República 1^a*, A-sorozatának 2007. augusztus 23-i, 162. száma) módosította az állami versenyszférára és a közvállalkozásokra alkalmazandó rendszert Portugáliában.

11 E törvényerejű rendelet 10. cikke ekképp rendelkezik:

„(1) Az állam részvényesi jogait a pénzügyminiszter felügyelete alatt az általános kincstári és pénzügyi igazgatóság gyakorolja, e miniszter a felelős ágazati miniszterekkel együttes rendeletben – a következő cikkben foglalt irányvonalakat tiszteletben tartva és előzetes egyeztetést követően – felhatalmazásokat adhat.

[...]

(3) Az előző bekezdésekben szereplő jogok gyakorolhatók közvetetten, kizárólag közjogi tőkeegyesítő társaságok útján.”

12 Az említett törvényerejű rendelet 37. cikkének (1) bekezdése a társaságalapítására, valamint a társasági részesedések szerzésére, illetve azok átruházására vonatkozóan kifejti:

„[A] pénzügyminiszternek és a felelős ágazati miniszternek engedélyeznie kell az állam vagy más állami szervek és közvállalkozások részvételét társaságok alapításában, és társasági részesedések megszerzésében vagy átruházásában [...]

[...]”

13 A 2009. június 12-i 137-A/2009 törvényerejű rendelet (a *Diário da República 1^a*, 112. szám, 2009. június 12-i különszám) meghatározza a CP célját és a rá alkalmazandó jogszabályokat. E törvényerejű rendelet továbbá az I. mellékletében lefekteti az említett vállalkozás alapszabályát.

14 Az említett törvényerejű rendelet 2. cikke a következőképpen szól:

„Jogi jelleg

A [CP] a versenyző közsféra jogi személyiséggel rendelkező vállalkozása, amely igazgatási és pénzügyi önállósággal, valamint saját vagyonnal rendelkezik, továbbá a kormány pénzügyekért és közlekedésért felelős tagjainak felügyelete és ellenőrzése alá tartozik.”

15 A CP alapszabályának „Kinevezés és székhely” című 1. cikke ekképp rendelkezik:

„(1) A [CP] a versenyző közsféra jogi személyiséggel rendelkező vállalkozása, amely igazgatási és pénzügyi önállósággal, valamint saját vagyonnal rendelkezik, továbbá a céljai eléréséhez szükséges, illetve arra alkalmas jogok és kötelezettségek összességét magában foglaló jogalanyiséggel rendelkezik.”

16 A CP célját az alapszabály 2. cikke határozza meg. E rendelkezés értelmében:

„(1) A [CP] fő célja vasúti személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatások nyújtása a nemzeti vasútvonalat jelenleg alkotó és jövőbeni fő vasútvonalakon, vasúti pályaszakaszokon és szárnyvonalakon.

[...]

(3) A [CP] kiegészítő jelleggel az alábbi tevékenységeket is elláthatja [...]

(4) A [CP] az előző bekezdésben meghatározott fő céljának elérése érdekében:

a) a törvénnyel összhangban társaságokat alapíthat, és társasági részesedéseket szerezhet;

[...]”

17 Az említett alapszabály 9. cikke értelmében a CP az alábbi hatáskörökkel rendelkezik:

„(1) Az igazgatóság a törvénynek és az alapszabálynak megfelelően gyakorolja valamennyi igazgatási és ügyvezetési jogkörét.

(2) Az igazgatóság feladata különösen:

[...]

1) a törvénnyel összhangban történő társaság alapítás és társasági részesedés szerzésének, illetve átruházásának megvitatása;

[...]”

18 A 21. cikk ugyanezen alapszabálynak a „Felügyelet” című IV. fejezetében található. E cikk az „Igazgatási irányelvek” cím alatt az alábbiakat írja elő:

„(1) A kormány a törvénnyel összhangban meghatározza a [CP] által követendő általános célokat, biztosítva a jogszabály által meghatározott általános és ágazati politikákkal való összeegyeztethetőségüket.

(2) A kormány – a közösségi szükségletek kielégítésének megfelelő színvonalú biztosítása, a vállalkozás gazdasági és pénzügyi egyensúlyának megőrzése, valamint a vasúti közlekedés modernizálására alkalmas politikák kialakításának biztosítása érdekében – figyelemmel kíséri a vállalkozás helyzetének alakulását.”

A pert megelőző eljárás

- 19 2008. január 26-i felszólító levelével a Bizottság felhívta a portugál hatóságok figyelmét arra, hogy kétségei vannak különösen a 91/440 és a 2001/14 irányelvet átültető nemzeti szabályozás uniós joggal való összeegyeztethetőségét illetően. A portugál hatóságok arra vonatkozó információkat és érveket előadva válaszoltak a felszólító levére, hogy a portugál jogszabályok tiszteletben tartják ezen irányelveket.
- 20 2009. október 9-i levelével a Bizottság indokolással ellátott véleményt küldött a portugál hatóságoknak, amelyben mindazonáltal úgy ítélte meg, hogy a Portugál Köztársaság nem teljesítette a 91/440 irányelv 5. cikkének (3) bekezdéséből és 7. cikkének (3) bekezdéséből, valamint a 2001/14 irányelv 6. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.
- 21 A portugál hatóságok 2009. december 14-én válaszoltak az indokolással ellátott véleményre, és különböző felvilágosításokat adtak.
- 22 A Bizottság, mivel a portugál hatóságok válaszát nem találta kielégítőnek, úgy határozott, hogy benyújtja a jelen keresetet.

A keresetről

Az eljárás felfüggesztése iránti kérelemről

- 23 A portugál kormány elsődlegesen az állítólagos kötelezettségszegés vitatására irányuló érveket adott elő, másodlagosan pedig arra kérte a Bíróságot, hogy függeszse fel az eljárást 2011. december 31-ig, azon időpontig, amikor hatályba kellett lépniük azon jogszabályi és szerződési intézkedéseknek, amelyek a tagállam szerint megerősítik a vasúti szállítási vállalkozások államtól független működését, és módosítják a vasúti infrastruktúra díjszabásának rendszerét.
- 24 Emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a kötelezettségszegés megvalósulását az indokolással ellátott véleményben megállapított határidő lejártakor a tagállamban fennálló helyzet alapján kell megítélni, és az ezután bekövetkezett változásokat a Bíróság nem veheti figyelembe (lásd különösen a C-9/07. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 2007. szeptember 27-én hozott ítélet 8. pontját és a C-48/10. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2010. november 18-án hozott ítéletet).
- 25 Ezért a portugál kormány által előadott érveket az indokolással ellátott véleményben meghatározott határidő lejártának időpontjában fennálló helyzet alapján kell megvizsgálni, és el kell utasítani azokat, amennyiben a nemzeti jogszabályok későbbi módosítására vonatkoznak.
- 26 Következésképpen el kell utasítani az eljárás felfüggesztése iránti kérelmet.

Az első, a 91/440 irányelv 5. cikke (3) bekezdésének megsértésére alapított kifogásról

A felek érvei

- 27 A Bizottság arra hivatkozik, hogy a portugál jogszabály, amely a CP-t a kormány tagjainak felügyelete és ellenőrzése alá helyezi, ellentétes a 91/440 irányelv 5. cikkének (3) bekezdésével.

- 28 Ezen intézmény különösen arra alapozza álláspontját, hogy a nemzeti jogszabályok értelmében a portugál állam a társaságok tőkéjében a CP általi részesedésszerzésre vagy -átruházásra vonatkozó minden egyedi döntést a kormány jóváhagyásától tett függővé.
- 29 Azon követelmény miatt, amely a kormány előzetes engedélyét követeli meg bizonyos jellegű cselekmények végrehajtásához, a vasúti szállítási vállalkozások nem tekinthetők függetlennek, vagy az államhoz képest önálló jogállással és belső ügyeik intézése tekintetében szabadsággal rendelkezőknek, amint azt az uniós jog követeli.
- 30 A 91/440 irányelv 5. cikkének (3) bekezdéséből ugyanis egyértelműen kitűnik, hogy az állam nem gyakorolhat befolyást az eszközök átruházására vagy megszerzésére vonatkozó egyedi döntések felett. Habár ugyanezen cikk úgy rendelkezik, hogy ilyen döntések hozhatók az állam által meghatározott általános politikai irányvonalak keretében, ezen irányvonalak kizárólag a döntések során figyelembeveendő kritériumokat határozhatják meg.
- 31 A Bizottság továbbá úgy ítéli meg, hogy a kormánynak a CP igazgatásába történő beavatkozása túlmutat a részvényesi jogok pusztá gyakorlásán, mivel az állam – mint részvényes – a pénzügyminiszter és a közlekedési miniszter által gyakorolt felügyelet révén az egész közsférára alkalmazandó, külön jogszabályok alapján avatkozik be.
- 32 A portugál kormány vitatja a Bizottság következtetéseit. Azt állítja, hogy a társasági részesedések megszerzéséhez vagy elidegenítéséhez szükséges miniszteri engedélyre vonatkozó követelmény mindenfajta közvállalkozásra vonatkozik. E követelmény az állam által a tőke tulajdonosaként játszott szereppel függ össze. A portugál kormány hozzáfűzi, hogy a társasági részesedések eladására vagy vásárlására vonatkozó döntésre a társaság szervein belül kerül sor oly módon, hogy a vasúttársaság üzemeltetési önállósága a 91/440 irányelv 5. cikkének (3) bekezdésében szereplő követelményeknek megfelelően biztosított.

A Bíróság álláspontja

- 33 Meg kell állapítani, hogy – amint a főtanácsnok az indítványának 28. pontjában megjegyezte – az első vasúti csomagba tartozó 91/440 és 2001/14 irányelv nem írja elő a vasút magánkézbe adását. Éppen ellenkezőleg, a 91/440 irányelv 3. cikke a „vasúti vállalkozást” „bármely köz- vagy magánvállalkozásként” határozza meg. Következésképpen a vasúti ágazat hagyományos gazdasági szereplője továbbra is lehet közvállalkozás.
- 34 Mindazonáltal a 91/440 irányelv 4. cikkének (1) bekezdése, amely ezen irányelv „Üzemeltetési függetlenség” című II. szakaszában szerepel, előírja, hogy a vasúti vállalkozások „független státusszal, és ennek megfelelően elsősorban az államétól elkülönített vagyonnal, költségvetéssel és könyveléssel rendelkez[nek]”.
- 35 A Bizottság lényegében a Portugál Köztársaság azon rendszerét kifogásolja, amely a közlekedési miniszter előzetes engedélyéhez köti a részvényeknek a CP általi bármilyen megvásárlását vagy átruházását, amennyiben a CP megőrizte teljes egészében közjogi jogállását, amint az a 300/2007 törvényerejű rendelet 37. cikkének (1) bekezdéséből kitűnik. Márpedig a vasúti szállítási vállalkozásoktól bizonyos cselekmények megtételéhez megkövetelt ezen előzetes engedély folytán ez utóbbiak nem tekinthetők az államtól sem függetlennek, sem önállóknak, ily módon nem intézhetik szabadon saját ügyeiket.
- 36 A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 91/440 irányelv 5. cikkének (3) bekezdéséből egyértelműen kitűnik, hogy az állam nem gyakorolhat befolyást az eszközök átruházására vagy megszerzésére vonatkozó egyedi döntésekre. Az említett rendelkezés ugyanis előírja, hogy a vasúti vállalkozások különösen szabadon döntést hozhatnak a személyzetről, az eszközökről és a saját beszerzésekről.

- 37 A 91/440 irányelv harmadik preambulumbekzdése, valamint a 91/440 irányelvet módosító 2001/12 irányelv (8) preambulumbekzdése e tekintetben megállapítja annak szükségességét, hogy a vasúti szállítási vállalkozások számára az államtól független jogállást, és belső ügyeik intézésére szabadságot kell biztosítani.
- 38 Márpedig – amint a főtanácsnok indítványának 33. pontjában kiemeli – igaz ugyan, hogy a 91/440 irányelv 5. cikkének (3) bekezdése lehetővé teszi a tagállamoknak, hogy általános politikai irányvonalakat határozzanak meg, azonban a vasúti szállítási vállalkozások üzemeltetési függetlenségére irányuló cél elérése érdekében, az államnak nem kell befolyást gyakorolnia az eszközök átruházására vagy megszerzésére vonatkozó egyedi döntései felett.
- 39 Ezenfelül azáltal, hogy a portugál jogszabály a kormány jóváhagyásától tett függővé a társaságok tőkéjében való részesedés megszerzésére vagy átruházására vonatkozó minden egyedi döntést, olyan politikai jellegű külső ellenőrzés alá helyezte a CP-t, amely nem felel meg egy magánjogi részvénytársaság részvényesei számára rendelkezésre bocsátott cselekvési, illetve ellenőrzési módszereknek és eszközöknek.
- 40 Következésképpen meg kell állapítani, hogy a portugál állam olyan meghatározó szerepet őrzött meg a vasúti vállalkozások belső döntéshozatali eljárásaiban, amely nem egyeztethető össze a vasúti szállítási vállalkozások számára elismert, az általuk kezelt eszközökre vonatkozó döntések szabad meghozatalával.
- 41 Egyébként – ha igaz is, hogy a Portugál Köztársaság az indokolással ellátott véleményben megszabott határidő lejártakor még el nem fogadott törvényjavaslat értelmében eltörölte az előzetes engedélyre vonatkozó feltételt – emlékeztetni kell arra, hogy a jelen ítélet 24. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlat szerint a kötelezettségszegés megvalósulását az indokolással ellátott véleményben megállapított határidő lejártakor a tagállamban fennálló helyzet alapján kell megítélni, és az ezután bekövetkezett változásokat a Bíróság nem veheti figyelembe.
- 42 E körülmények között meg kell állapítani, hogy a Bizottság első kifogása megalapozott.

A második, a 91/440 irányelv 7. cikke (3) bekezdésének és a 2001/14 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének megsértésére alapított kifogásról

A felek érvei

- 43 A Bizottság emlékeztet arra, hogy a 91/440 irányelv 7. cikkének (3) bekezdése és a 2001/14 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése előírja a tagállamok számára a pályahálózat-működtető számviteli egyensúlyának biztosításához megfelelő feltételek meghatározására vonatkozó kötelezettséget. Márpedig a Bizottság úgy ítéli meg, hogy Portugáliában az infrastruktúra-használati díjakból származó bevétel, az állami támogatás és az egyéb üzleti tevékenységekből származó eredmény nem elegendő a pályahálózat-működtető, a REFER számviteli egyensúlyához.
- 44 A Bizottság azt állítja, hogy a nemzeti jog azon rendelkezései ellenére, amelyek a pályahálózat-működtető vállalkozás gazdasági és pénzügyi egyensúlyának megőrzése érdekében előírják a fejlődésének figyelemmel kísérésére vonatkozó kötelezettséget, valamint a pályahálózat-működtető pénzügyi helyzete fejlődésének figyelemmel kísérésére vonatkozó kötelezettséget, a REFER pénzügyi egyensúlyt nélkülöző helyzete nem javult.
- 45 A portugál kormány megerősíti, hogy kötelezettséget vállalt arra, hogy a REFER-rel kötendő többéves szerződések keretében megállapítja a pályahálózat-működtetés területén a közszolgáltatások színvonalát, és meghatározza az ez után járó pénzügyi kompenzációt. Ezáltal lehetővé válik a REFER

számviteli egyensúlyának megteremtése, amely meghatározza az üzemeltetési és műszaki minőségének bizonyos konkrét színvonalát, míg a hatóságok kötelezettséget vállalnak arra, hogy biztosítják a szükséges befektetések mennyiségének és a közszolgáltatás jellegének megfelelő összegeket.

- 46 A portugál kormány megjegyzi, hogy közszolgáltatási szerződések megkötését tervezi a CP-vel és a REFER-rel, amelyek figyelembe veszik elsőként a közszolgáltatási kötelezettségek egyértelmű meghatározását, másodsorban az üzemeltetési költségek ésszerűsítésének vagy csökkentésének szükségességét, továbbá harmadsorban a szóban forgó közszolgáltatás és az ahhoz kapcsolódó közfinanszírozás között megkövetelt, fokozatos és progresszív konvergenciát.
- 47 Végül a portugál kormány azt állítja, hogy megindította az egyfelől a vasúti vállalkozásoknak az állammal szembeni üzemeltetési függetlenségének megerősítésére, másfelől a pályahálózat-működtető számviteli egyensúlyának előmozdítására irányuló jogszabályi intézkedések elfogadását eredményező eljárást, a megfelelő intézkedések elfogadásával, így különösen a vasúti infrastruktúra díjszábsí rendszerének módosításával, valamint az infrastruktúra építésére, fenntartására és finanszírozására vonatkozó jogoknak és kötelezettségeknek a REFER-rel kötött szerződésben való rögzítése révén.

A Bíróság álláspontja

- 48 Meg kell állapítani, hogy a Portugál Köztársaság nem vitatja, hogy az indokolással ellátott véleményben megállapított határidő lejártakor nem hozta meg az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy megfeleljen a 91/440 irányelv 7. cikkének (3) bekezdése és a 2001/14 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése szerinti azon kötelezettségeknek, amelyek előírják a tagállamok számára a pályahálózat-működtető számviteli egyensúlyát biztosító megfelelő feltételek meghatározását.
- 49 Márpedig – amint a jelen ítélet 24. és 25. pontjában már megállapításra került – a Bíróság az indokolással ellátott véleményben megállapított határidő lejártakor fennálló helyzet alapján köteles a tényeket vizsgálni.
- 50 E körülmények között meg kell állapítani, hogy a Bizottság második kifogása megalapozott.

A költségekről

- 51 Az eljárási szabályzat 69. cikkének 2. §-a alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. A Portugál Köztársaságot, mivel pervesztes lett, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére.

A fenti indokok alapján a Bíróság (első tanács) a következőképpen határozott:

- 1) A Portugál Köztársaság – mivel a CP Comboios de Portugal EPE vasúti szállítási közzállalkozásnak a társaságok tőkéjében való részesedésszerzésére vagy -átruházására vonatkozó minden egyedi döntést a kormány jóváhagyásától tett függővé, és nem hozta meg az azon kötelezettségnek való megfeleléshez szükséges nemzeti intézkedéseket, hogy a pályahálózat-működtető, a Rede Ferroviária Nacional – REFER EP számviteli egyensúlyának biztosítása céljából megfelelő feltételeket határozzon meg – nem teljesítette egyfelől a 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv 5. cikkének (3) bekezdéséből, másfelől a 2001/12 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított 91/440 irányelv 7. cikkének (3) bekezdéséből, továbbá a 2007. október 23-i 2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 6. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.

2) A Bíróság a Portugál Köztársaságot kötelezi a költségek viselésére.

Aláírások