



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (pierwsza izba)

z dnia 25 października 2012 r. *

Uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego — Transport — Rozwój kolei wspólnotowych — Dyrektywa 91/440/EWG — Artykuł 5 ust. 3 — Przedsiębiorstwa transportu kolejowego — Niezależne zarządzanie — Decyzje w sprawie pracowników, majątku i własnych zamówień — Artykuł 7 ust. 3 — Przyznanie finansowania zarządcy infrastruktury — Dyrektywa 2001/14/WE — Artykuł 6 ust. 1 — Zbilansowanie zestawienia rachunkowego — Właściwe warunki — Niepełna transpozycja

W sprawie C-557/10

mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie, na podstawie art. 258 TFUE, uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, wniesioną w dniu 26 listopada 2010 r.,

Komisja Europejska, reprezentowana przez H. Støvlbæka oraz M. Francę, działających w charakterze pełnomocników, z adresem do doręczeń w Luksemburgu,

strona skarżąca,

przeciwko

Republice Portugalskiej, reprezentowanej przez L. Ineza Fernandesa oraz A. Pereirę de Mirandę, działających w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

TRYBUNAŁ (pierwsza izba),

w składzie: A. Tizzano, prezes izby, A. Borg Barthet (sprawozdawca), E. Levits, J.J. Kasel i M. Berger, sędziowie,

rzecznik generalny: N. Jääskinen,

sekretarz: K. Malacek, administrator,

uwzględniając procedurę pisemną,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 6 września 2012 r.,

wydaje następujący

* Język postępowania: portugalski.

Wyrok

- 1 W swojej skardze Komisja Europejska wnosi do Trybunału o stwierdzenie, że uzależniając wszystkie indywidualne decyzje w sprawie nabycia lub zbycia udziałów w spółkach przez publiczne przedsiębiorstwo transportu kolejowego CP Comboios de Portugal EPE (zwane dalej „CP”) od zgody rządu oraz nie przyjmując przepisów krajowych koniecznych do zastosowania się do obowiązku określenia właściwych warunków w celu zapewnienia, że zestawienia rachunkowe zarządcy infrastruktury, Rede Ferroviária Nacional – REFER EP (krajowej sieci kolejowej, zwanej dalej „REFER”), będą zbilansowane, Republika Portugalska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy, po pierwsze, art. 5 ust. 3 dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 237, s. 25), zmienionej dyrektywą 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. (Dz.U. L 75, s. 1) (zwanej dalej „dyrektywą 91/440”), a po drugie, art. 7 ust. 3 dyrektywy 91/440 oraz art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz.U. L 75, s. 29), zmienionej po raz ostatni dyrektywą 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. (Dz.U. L 315, s. 44) (zwanej dalej „dyrektywą 2001/14”).

Ramy prawne

Prawo Unii

- 2 Zgodnie z art. 3 dyrektywy 91/440:

„Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

— »przedsiębiorstwo kolejowe« oznacza każde przedsiębiorstwo prywatne lub publiczne, którego główna działalność polega na świadczeniu kolejowych usług transportowych w zakresie rzeczy lub osób, przy założeniu, że przedsiębiorstwo zapewnia trakcję;

[...]”.

- 3 Artykuł 4 ust. 1 tej dyrektywy, zawarty w jej sekcji II, zatytułowanej „Niezależność zarządzania”, stanowi:

„Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki dla zapewnienia, że w odniesieniu do zarządzania, administracji i kontroli wewnętrznej spraw administracyjnych, ekonomicznych i rachunkowych przedsiębiorstwa kolejowe są niezależne i zgodnie z tym posiadają w szczególności majątek, budżet i rachunki oddzielne od państwowych”.

- 4 Artykuł 5 ust. 3 tej dyrektywy przewiduje:

„W kontekście ogólnych wytycznych określonych przez państwo i z uwzględnieniem planów i kontraktów krajowych (które mogą mieć charakter wieloletni) oraz inwestycji i sposobów ich finansowania przedsiębiorstwo kolejowe ma w szczególności swobodę:

[...]

— podejmowania decyzji w sprawie pracowników, majątku i własnych zamówień;

[...]”.

5 Artykuł 7 ust. 3 tej dyrektywy stanowi:

„Państwa członkowskie mogą także przyznać zarządzającemu infrastrukturą, w poszanowaniu przepisów art. 73, 87 i 88 traktatu, finansowanie zgodnie z zadaniami, wielkością i wymogami finansowymi, w szczególności na pokrycie kosztów nowych inwestycji”.

6 Zgodnie z art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14:

„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.

Bez uszczerbku dla realizacji ewentualnego długofalowego celu, jakim jest pokrycie przez użytkownika kosztów infrastruktury we wszystkich gałęziach transportu na podstawie uczciwej, niedyskryminującej konkurencji między różnymi gałęziami, jeżeli transport kolejowy jest w stanie konkurować z pozostałymi gałęziami transportu w ogólnych ramach pobierania opłat zgodnie z art. 7 i 8, państwo członkowskie może wymagać od zarządcy infrastruktury zbilansowania zestawienia rachunkowego bez finansowania ze strony państwa”.

Prawo portugalskie

7 Decreto-Lei (dekret z mocą ustawy) n.º 104/97 z dnia 29 kwietnia 1997 r. (*Diário da República* I, seria A, nr 99 z dnia 29 kwietnia 1997 r.) ustanawia REFER. Jego statut został opublikowany w załączniku I do tego Decreto-Lei.

8 Artykuł 12 ust. 2 rzeczonego Decreto-Lei określa, zgodnie ze swoim tytułem, w następujący sposób przedmiot i zakres stosowania tego statutu:

„Rząd monitoruje przyszły rozwój przedsiębiorstwa, tak by zapewnić utrzymanie jego równowagi ekonomicznej i finansowej oraz dotrzymanie zaciągniętych przez niego zobowiązań w celu budowy i renowacji infrastruktury kolejowej, w sposób nieprzynoszący szkody realizacji właściwej polityki modernizacji kolejowej”.

9 Decreto-Lei n.º 270/2003 z dnia 28 października 2003 r. (*Diário da República* I, seria A, nr 250 z dnia 28 października 2003 r.) określa warunki świadczenia kolejowych usług transportowych na drogach kolejowych oraz warunki zarządzania infrastrukturą kolejową. Ten Decreto-Lei reguluje w szczególności zbilansowanie zestawienia rachunkowego zarządcy infrastruktury zgodnie z postanowieniami swojego art. 63, który przewiduje:

„1. Zestawienia rachunkowe zarządcy infrastruktury muszą zapewnić zbilansowanie pomiędzy:

- a) dochodami z opłat za infrastrukturę, nadwyżkami z innych rodzajów działalności handlowej oraz finansowaniem przez państwo, w stosownych przypadkach w formie wpłat zaliczkowych, a
- b) kosztami usług publicznych związanymi z zarządzaniem i utrzymaniem infrastruktury.

2. Bez uszczerbku dla realizacji ewentualnego długofalowego celu, jakim jest pokrycie przez użytkownika kosztów infrastruktury we wszystkich gałęziach transportu na podstawie uczciwej, niedyskryminującej konkurencji między różnymi gałęziami, zarządca infrastruktury jest zobowiązany dokonać zbilansowania zestawienia rachunkowego, o którym mowa w ust. 1, bez finansowania ze strony państwa, zgodnie z systemem pobierania opłat przewidzianym w niniejszym rozdziale, jeżeli

transport kolejowy jest w stanie konkurować z pozostałymi gałęziami transportu, w szczególności w przypadku równorzędnego poziomu internalizacji kosztów środowiskowych w innych gałęziach transportu.

3. W celu zapewnienia zbilansowania zestawienia rachunkowego, o którym mowa w ust. 1, oraz określenia ewentualnej potrzeby rekompensaty ze strony państwa z tytułu świadczenia usług publicznych w postaci zarządzania infrastrukturą należy zastosować metodę zaliczenia, z której wynika w przejrzysty sposób, że brane są jedynie pod uwagę koszty związane z zarządzaniem, utrzymaniem, konserwacją i udostępnieniem infrastruktury kolejowej.

[...]

7. Dla celów ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu koszty finansowe i nadzwyczajne nie są uważane za koszty usług publicznych związane z zarządzaniem infrastrukturą kolejową.

8. Koszty nadzwyczajne spowodowane klęskami żywiołowymi powinny być pokrywane przez państwo”.

10 Decreto-Lei n.º 300/2007 z dnia 23 sierpnia 2007 r. (*Diário da República 1ª*, seria A, nr 162 z dnia 23 sierpnia 2007 r.) zmienił regulacje dotyczące państwowego sektora konkurencyjnego oraz przedsiębiorstw publicznych w Portugalii.

11 Artykuł 10 tego Decreto-Lei stanowi:

„1. Prawa państwa jako udziałowca są wykonywane przez dyrekcję generalną skarbu państwa i finansów pod kierownictwem ministra finansów, który może przekazać swoje uprawnienia zgodnie z wytycznymi przewidzianymi w następnym artykule i za wcześniejszym wspólnym uzgodnieniem w drodze wspólnego zarządzenia wydanego z ministrami odpowiedzialnymi za dany sektor.

[...]

3. Prawa określone we wcześniejszych ustępach mogą być wykonywane pośrednio, przez spółki o kapitale wyłącznie publicznym”.

12 Artykuł 37 ust. 1 tego Decreto-Lei uściśla, w odniesieniu do zakładania spółek i nabywania lub zbywania udziałów, że:

„[...] realizacja inwestycji kapitałowych państwa lub innych organów państwowych i przedsiębiorstw publicznych w związku z utworzeniem spółek i nabywaniem lub zbywaniem udziałów powinna podlegać zgodzie ministra finansów i właściwego ministra [...].

[...]”.

13 Decreto-Lei n.º 137-A/2009 z dnia 12 czerwca 2009 r. (*Diário da República 1*, n.º 112, dodatek z dnia 12 czerwca 2009 r.) określa przedmiot działalności i charakter prawny CP. Ów Decreto-Lei w swoim załączniku I ustanawia również statut rzeczonoego przedsiębiorstwa.

14 Artykuł 2 tego Decreto-Lei brzmi następująco:

„Charakter prawny

[CP] jest przedsiębiorstwem konkurencyjnego sektora publicznego posiadającym osobowość prawną, autonomię administracyjną i finansową oraz majątek własny podlegający nadzorowi i kontroli członków rządu odpowiedzialnych za finanse i transport”.

15 Artykuł 1 ust. 1 statutu CP, zatytułowany „Nazwa i siedziba”, stanowi:

„[CP] jest przedsiębiorstwem konkurencyjnego sektora publicznego, posiadającym osobowość prawną, autonomię administracyjną i finansową oraz majątek własny, który dysponuje zdolnością prawną i zdolnością do czynności prawnych w zakresie całości praw i obowiązków niezbędnych lub właściwych dla realizacji przedmiotu jego działalności”.

16 Przedmiot działalności CP jest określony w art. 2 tego statutu. Zgodnie z tym postanowieniem:

„1. Głównym przedmiotem działalności [CP] jest świadczenie kolejowych usług transportowych osób i towarów na drogach kolejowych, odcinkach dróg kolejowych i bocznych liniach, które wchodzą lub wejdą w skład krajowej sieci kolejowej.

[...]

3. Tytułem działalności ubocznej [CP] może także prowadzić następujące czynności [...].

4. W ramach wykonywania działalności określonej w poprzednim punkcie [CP] może:

a) zakładać spółki i nabywać udziały zgodnie z prawem;

[...]”.

17 Zgodnie z art. 9 tego statutu CP posiada następujące uprawnienia:

1. Zarząd posiada szerokie uprawnienia w zakresie prowadzenia spraw spółki zgodnie z prawem i statutem.

2. Do zarządu należy w szczególności:

[...]

1) podejmowanie decyzji o założeniu spółek oraz nabyciu lub zbyciu udziałów zgodnie z przepisami prawa;

[...]”.

18 Artykuł 21 zawarty jest w rozdziale IV tego statutu, zatytułowanym „Nadzór”. Artykuł ten, zatytułowany „Kierunki zarządzania”, stanowi:

„1. Rząd ustanawia ogólne cele, jakie ma osiągnąć [CP], zapewniając ich zgodność z obszarami polityki ogólnej i sektorowej określonymi przez ustawodawstwo.

2. Rząd monitoruje postępy przedsiębiorstwa, aby zapewnić odpowiedni poziom zaspokojenia potrzeb zbiorowych, utrzymać jego równowagę ekonomiczną i finansową oraz zagwarantować realizację odpowiedniej polityki modernizacji sieci kolejowej”.

Postępowanie poprzedzające wniesienie skargi

19 W wezwaniu do usunięcia uchybienia z dnia 26 stycznia 2008 r. Komisja zwróciła uwagę władz portugalskich na fakt, że ma ona wątpliwości w przedmiocie zgodności z prawem Unii ustawodawstwa krajowego transponującego w szczególności dyrektywy 91/440 i 2001/14. Władze portugalskie udzieliły odpowiedzi na wezwanie do usunięcia uchybienia, przedstawiając informacje i argumenty dotyczące przestrzegania tych dyrektyw przez ustawodawstwo portugalskie.

- 20 Jednak pismem z dnia 9 października 2009 r. Komisja skierowała do władz portugalskich uzasadnioną opinię, w której stwierdziła, że Republika Portugalska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 5 ust. 3 i art. 7 ust. 3 dyrektywy 91/440 oraz art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14.
- 21 Pismem z dnia 14 grudnia 2009 r. władze portugalskie udzieliły odpowiedzi na uzasadnioną opinię i przedstawiły wyjaśnienia.
- 22 Uznawszy odpowiedź władz portugalskich za niesatysfakcjonującą, Komisja postanowiła wnieść skargę w niniejszej sprawie.

W przedmiocie skargi

W przedmiocie wniosku o zawieszenie postępowania

- 23 Rząd portugalski wysunął tytułem zasadniczym argumenty zmierzające do zakwestionowania wystąpienia zarzucanego uchybienia, zaś tytułem żądania ewentualnego wniosł do Trybunału o zawieszenie postępowania do dnia 31 grudnia 2011 r., to znaczy do dnia, kiedy miały wejść w życie środki ustawodawcze i umowne, które – zdaniem tego państwa członkowskiego – wzmacniały niezależność przedsiębiorstw transportu kolejowego względem państwa w zakresie zarządzania i zmieniały system pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej.
- 24 Należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem istnienie uchybienia należy oceniać według stanu faktycznego w państwie członkowskim w chwili upływu terminu wyznaczonego w uzasadnionej opinii, a późniejsze zmiany nie mogą być uwzględniane przez Trybunał (zob. w szczególności wyroki: z dnia 27 września 2007 r. w sprawie C-9/07 Komisja przeciwko Francji, pkt 8; z dnia 18 listopada 2010 r. w sprawie C-48/10 Komisja przeciwko Hiszpanii).
- 25 Wobec tego argumenty wysunięte przez rząd portugalski powinny być oceniane w odniesieniu do sytuacji istniejącej w momencie upływu terminu wyznaczonego w uzasadnionej opinii i muszą zostać odrzucone w zakresie, w jakim odnoszą się do późniejszych zmian w ustawodawstwie krajowym.
- 26 W konsekwencji wniosek o zawieszenie postępowania należy oddalić.

W przedmiocie zastrzeżenia pierwszego, dotyczącego naruszenia art. 5 ust. 3 dyrektywy 91/440

Argumentacja stron

- 27 Komisja twierdzi, że ustawodawstwo portugalskie, które obejmuje CP nadzorem i kontrolą członków rządu, jest sprzeczne z art. 5 ust. 3 dyrektywy 91/440.
- 28 Komisja opiera się w szczególności na fakcie, że z ustawodawstwa krajowego wynika, iż państwo portugalskie uzależnia wydanie każdej indywidualnej decyzji o zbyciu lub nabyciu przez CP udziałów w kapitale spółek od zgody rządu.
- 29 Wymóg wcześniejszej zgody rządu w celu dokonania pewnych rodzajów czynności nie pozwala uznać, że przedsiębiorstwa transportu kolejowego są niezależne lub posiadają autonomiczny w stosunku do państwa status i swobodę zarządzania swoimi sprawami wewnętrznymi, zgodnie z wymogami prawa Unii.

- 30 Z art. 5 ust. 3 dyrektywy 91/440 wynika bowiem jasno, iż państwo nie może wywierać wpływu na indywidualne decyzje o zbyciu lub nabyciu majątku. Chociaż ten sam artykuł wskazuje, że decyzje takie powinny być podejmowane w ramach ogólnych wytycznych określonych przez państwo, jednak wytyczne te mogą wyłącznie określać kryteria, którymi należy się kierować przy podejmowaniu decyzji.
- 31 Komisja uważa także, że interwencja rządu w zarządzanie CP wykracza poza zakres zwykłego wykonywania praw akcjonariusza ze względu na fakt, iż państwo akcjonariusz interweniuje poprzez kontrolę wykonywaną przez ministra finansów i transportu na podstawie odrębnego zestawu reguł mających zastosowanie do całego sektora publicznego.
- 32 Rząd portugalski kwestionuje wnioski Komisji. Utrzymuje on, że wymóg uzyskania zgody ministerialnej w celu nabycia lub zbycia udziałów stosuje się do wszystkich rodzajów przedsiębiorstw publicznych. Taki wymóg wiąże się z rolą państwa jako posiadacza kapitału. Rząd portugalski dodaje, że decyzja w sprawie nabycia lub sprzedaży udziałów zapada w ramach organów spółki, co ma taki skutek, że zagwarantowana zostaje autonomia przedsiębiorstwa kolejowego w zakresie zarządzania zgodnie z wymogami zawartymi w art. 5 ust. 3 dyrektywy 91/440.

Ocena Trybunału

- 33 Należy stwierdzić, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 28 opinii, że dyrektywy 91/440 i 2001/14 nie nakładają obowiązku prywatyzacji dróg kolejowych. Przeciwnie, art. 3. dyrektywy 91/440 definiuje „przedsiębiorstwo kolejowe”, jako „każde przedsiębiorstwo publiczne albo prywatne”. W konsekwencji zasiedziałe przedsiębiorstwo sektora kolejowego może zachować swój publiczny charakter.
- 34 Ponadto art. 4 ust. 1 tej dyrektywy, zawarty w jej sekcji II, zatytułowanej „Niezależność zarządzania”, stanowi, iż państwa członkowskie podejmują niezbędne środki dla zapewnienia, że w odniesieniu do zarządzania, administracji i kontroli wewnętrznej spraw administracyjnych, ekonomicznych i rachunkowych przedsiębiorstwa kolejowe „są niezależne i zgodnie z tym posiadają w szczególności majątek, budżet i rachunki oddzielne od państwowych”.
- 35 W istocie Komisja zarzuca Republice Portugalskiej, że obowiązujący w niej system uzależnia od wcześniejszej zgody ministra transportu wszelkie nabycie lub zbycie akcji przez CP, które to przedsiębiorstwo zachowało w pełni publiczny status, jak wynika z art. 37 ust. 1 Decreto-Lei n.º 300/2007. Tymczasem ze względu na rzezonny ciężący na przedsiębiorstwach transportu kolejowego wymóg uzyskania zgody poprzedzającej dokonanie pewnych czynności nie mogą być one uważane za niezależne ani za samodzielne w stosunku do państwa, co oznacza, że przedsiębiorstwa te nie dysponują swobodą zarządzania swoimi sprawami wewnętrznymi.
- 36 Komisja uważa, że z art. 5 ust. 3 dyrektywy 91/440 jasno wynika, iż państwo nie może wywierać wpływu na indywidualne decyzje o zbyciu lub nabyciu majątku. Wspomniany przepis przewiduje bowiem, że przedsiębiorstwa kolejowe mają w szczególności swobodę w zakresie podejmowania decyzji w sprawie pracowników, majątku i własnych zamówień.
- 37 W tym względzie motyw trzeci dyrektywy 91/440, podobnie jak motyw 8 dyrektywy 2001/12 zmieniającej dyrektywę 91/440, ustanawia konieczność zagwarantowania przedsiębiorstwom transportu kolejowego niezależnego od państwa statusu i swobody zarządzania swoimi sprawami wewnętrznymi.
- 38 Tymczasem, jak wskazuje rzecznik generalny w pkt 33 opinii, choć prawdą jest, że art. 5 ust. 3 dyrektywy 91/440 pozwala państwu członkowskim określić ogólne wytyczne, niemniej jednak aby umożliwić niezależność przedsiębiorstw transportu kolejowego względem państwa w zakresie zarządzania, państwo nie może wywierać wpływu na ich indywidualne decyzje o zbyciu lub nabyciu majątku.

- 39 Co więcej, poprzez uzależnienie wydania każdej indywidualnej decyzji o zbyciu lub nabyciu udziałów w kapitale spółek od zgody rządu ustawodawstwo portugalskie poddało CP kontroli zewnętrznej o charakterze politycznym, co w żaden sposób nie odpowiada sposobom działania i kontroli, jakimi dysponują akcjonariusze spółki akcyjnej prawa prywatnego.
- 40 W konsekwencji należy stwierdzić, że państwo portugalskie zachowało zasadniczą rolę w wewnętrznych procedurach decyzyjnych przedsiębiorstw kolejowych, co nie jest zgodne z przyznaną przedsiębiorstwu kolejowemu swobodą podejmowania decyzji w sprawie zarządzanego przez nie majątku.
- 41 Ponadto, choć prawdą jest, że Republika Portugalska usunęła, na podstawie propozycji ustawy, która nie została jeszcze przyjęta przed upływem wyznaczonego w uzasadnionej opinii terminu, warunek wcześniejszej zgody, należy jednak przypomnieć, że zgodnie z orzecznictwem przywołanym w pkt 24 niniejszego wyroku istnienie uchybienia należy oceniać według stanu faktycznego w państwie członkowskim w chwili upływu terminu wyznaczonego w uzasadnionej opinii, a późniejsze zmiany nie mogą być uwzględniane przez Trybunał.
- 42 Wobec powyższego zastrzeżenie pierwsze Komisji należy uznać za zasadne.

W przedmiocie zastrzeżenia drugiego, dotyczącego naruszenia art. 7 ust. 3 dyrektywy 91/440 i art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14

Argumentacja stron

- 43 Komisja przypomina, że art. 7 ust. 3 dyrektywy 91/440 oraz art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14 wymagają od państw członkowskich ustalenia odpowiednich warunków w taki sposób, aby zapewnić zbilansowanie zestawienia rachunkowego zarządcy infrastruktury. Tymczasem Komisja uważa, że w Portugalii dochody z opłat za korzystanie z infrastruktury, finansowanie przez państwo oraz nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej nie są wystarczające, aby zestawienia rachunkowe zarządcy infrastruktury przedsiębiorstwa publicznego REFER zostały zbilansowane.
- 44 Komisja twierdzi, że pomimo istnienia przepisów prawa krajowego, które nakładają na państwo portugalskie obowiązek monitorowania postępów przedsiębiorstwa zarządzającego infrastrukturą w taki sposób, aby zagwarantować jego równowagę ekonomiczną i finansową, a także obowiązek monitorowania zmiany sytuacji finansowej zarządcy infrastruktury, sytuacja braku równowagi finansowej REFER nie uległa zmianie na korzyść.
- 45 Rząd portugalski potwierdza, że zobowiązał się ustalić z REFER, w oparciu o wieloletnie umowy, standardy usług publicznych w zakresie zarządzania infrastrukturą oraz określić odpowiednią rekompensatę finansową. W ten sposób możliwe będzie osiągnięcie zbilansowania zestawień rachunkowych REFER, co będzie wyznaczało pewne standardy w zakresie jakości funkcjonowania i jakości technicznej, podczas gdy władze publiczne zobowiążą się przyznać kwoty zgodne z wielkością koniecznych inwestycji oraz z charakterem usługi publicznej.
- 46 Rząd portugalski podnosi, że zawieranie umów o świadczenie usług publicznych z CP i z REFER jest przewidziane z uwzględnieniem, po pierwsze, jasnego określenia zobowiązań z tytułu wykonywania usługi publicznej, po drugie, konieczności racjonalizacji lub redukcji kosztów eksploatacji, i po trzecie, niezbędnej, stopniowej i wzrastającej spójności pomiędzy daną usługą publiczną a związaną z nią publiczną rekompensatą finansową.
- 47 Wreszcie rząd portugalski utrzymuje, że zainicjował on procedurę, która doprowadzi do przyjęcia środków ustawodawczych mających zmierzać, po pierwsze, do wzmocnienia niezależności przedsiębiorstwa kolejowego względem państwa w zakresie zarządzania, i po drugie, do ułatwienia zbilansowania zestawień rachunkowych zarządcy infrastruktury za pomocą przyjęcia odpowiednich

środków, w szczególności poprzez wprowadzenie zmian w systemie pobierania opłat za infrastrukturę kolejową i ustalenie w umowie z przedsiębiorstwem REFER praw i obowiązków związanych z budową, utrzymaniem i finansowaniem infrastruktury.

Ocena Trybunału

- 48 Należy stwierdzić, że Republika Portugalska nie zaprzecza, iż przed upływem terminu wyznaczonego w uzasadnionej opinii nie powzięła środków koniecznych w celu zastosowania się do obowiązków, o których mowa w art. 7 ust. 3 dyrektywy 91/440 i w art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14, nakładających na państwa członkowskie obowiązek określenia właściwych warunków w celu zapewnienia, że zestawienia rachunkowe zarządcy infrastruktury będą zbilansowane.
- 49 Natomiast, jak zostało stwierdzone w pkt 24 i 25 niniejszego wyroku, Trybunał jest zobowiązany do zbadania stanu faktycznego w odniesieniu do sytuacji istniejącej w momencie upływu terminu wyznaczonego w uzasadnionej opinii.
- 50 Wobec powyższego zastrzeżenie drugie Komisji należy uznać za zasadne.

W przedmiocie kosztów

- 51 Zgodnie z art. 69 § 2 regulaminu postępowania przed Trybunałem kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Ponieważ Komisja wniosła o obciążenie Republiki Portugalskiej kosztami postępowania, a Republika Portugalska przegrała sprawę, należy obciążyć ją kosztami postępowania.

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

- 1) **Uzależniając wszystkie indywidualne decyzje w sprawie nabycia lub zbycia udziałów w spółkach przez publiczne przedsiębiorstwo transportu kolejowego CP Comboios de Portugal EPE od zgody rządu oraz nie przyjmując przepisów krajowych koniecznych do zastosowania się do obowiązku określenia właściwych warunków w celu zapewnienia, że zestawienia rachunkowe zarządcy infrastruktury, Rede Ferroviária Nacional – REFER EP, będą zbilansowane, Republika Portugalska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy, po pierwsze, art. 5 ust. 3 dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych, zmienionej dyrektywą 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r., a po drugie, art. 7 ust. 3 dyrektywy 91/440, zmienionej dyrektywą 2001/12, oraz art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, zmienionej dyrektywą 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.**
- 2) **Republika Portugalska zostaje obciążona kosztami postępowania.**

Podpisy