



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (prvá komora)

z 25. októbra 2012 *

„Nesplnenie povinnosti členským štátom — Doprava — Rozvoj železníc Spoločenstva — Smernica 91/440/EHS — Článok 5 ods. 3 — Železničné prepravné podniky — Nezávislosť riadenia — Rozhodnutia o zamestnancoch, majetku a vlastnom obstarávaní — Článok 7 ods. 3 — Pridelenie finančných prostriedkov manažérovi infraštruktúry — Smernica 2001/14/ES — Článok 6 ods. 1 — Vyrovnanosť rozpočtu — Vhodné podmienky — Neúplné prebratie“

Vo veci C-557/10,

ktorej predmetom je žaloba o nesplnenie povinnosti podľa článku 258 ZFEÚ, podaná 26. novembra 2010,

Európska komisia, v zastúpení: H. Støvlbæk a M. França, splnomocnení zástupcovia, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalobkyňa,

proti

Portugalskej republike, v zastúpení: L. Inez Fernandes a A. Pereira de Miranda, splnomocnení zástupcovia,

žalovanej,

SÚDNY DVOR (prvá komora),

v zložení: predseda prvej komory A. Tizzano, sudcovia A. Borg Barthet (spravodajca), E. Levits, J.-J. Kasel a M. Berger,

generálny advokát: N. Jääskinen,

tajomník: K. Malaček, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 6. septembra 2012,

vyhlásil tento

* Jazyk konania: portugalčina.

Rozsudok

- 1 Svojou žalobou Európska komisia žiada, aby Súdny dvor určil, že Portugalská republika si tým, že podmienila každé jednotlivé rozhodnutie o nadobudnutí alebo prevode podielov na základnom imaní spoločností zo strany verejnoprávneho železničného prepravného podniku CP Comboios de Portugal EPE (ďalej len „CP“) schválením vlády a tým, že neprijala potrebné vnútroštátne opatrenia na dodržanie povinnosti stanoviť podmienky, ktoré zabezpečia, aby bol rozpočet manažéra infraštruktúry Rede Ferroviária Nacional – REFER EP (národná železničná sieť, ďalej len „REFER“) vyrovnaný, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú jednak z článku 5 ods. 3 smernice Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc spoločenstva (Ú. v. ES L 237, s. 25; Mim. vyd. 07/001, s. 341), zmenenej a doplnenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES z 26. februára 2001 (Ú. v. ES L 75, s. 1; Mim. vyd. 07/005, s. 376), a jednak z článku 7 ods. 3 smernice 91/440, ako aj článku 6 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. ES L 75, s. 29; Mim. vyd. 07/005, s. 404), naposledy zmenenej a doplnenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007 (Ú. v. EÚ L 315, s. 44, ďalej len „smernica 2001/14“).

Právny rámec

Právo Únie

- 2 Podľa článku 3 smernice 91/440:

„Na účely tejto smernice:

— ‚železničný podnik‘ znamená každý verejnoprávny alebo súkromný podnik, licencovaný podľa platných právnych predpisov spoločenstva, ktorého hlavným predmetom činnosti je poskytovanie služieb s cieľom zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik zabezpečuje trakciu; zahŕňa to aj podniky, ktoré zabezpečujú len trakciu,

...“

- 3 Článok 4 ods. 1 tejto smernice nachádzajúci sa v jej oddiele II nazvanom „Nezávislosť riadenia“ stanovuje:

„Členské štáty prijímajú opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby železničné podniky mali pokiaľ ide o vedenie, správu a vnútornú správu správnych, hospodárskych a účtovných záležitostí štatút nezávislosti, v súlade s ktorým disponujú najmä s majetkom, rozpočtom a účtovníctvom oddelenými od štátu.“

- 4 Článok 5 ods. 3 uvedenej smernice uvádza:

„V rámci základných politických smerov určených štátom a s ohľadom na plány alebo zmluvy, vrátane finančných a investičných plánov jednotlivých štátov, môžu železničné podniky [v rámci všeobecných politických usmernení určených štátom a s ohľadom na vnútroštátne plány alebo zmluvy, ktoré sa môžu týkať viacerých rokov, vrátane investičných a finančných plánov, železničné podniky môžu najmä – *neoficiálny preklad*]:

...

— rozhodovať o zamestnancoch, majetku a obstarávaní [a vlastnom obstarávaní – *neoficiálny preklad*],

...“

- 5 Článok 7 ods. 3 tej istej smernice stanovuje:

„Členské štáty môžu manažérovi infraštruktúry, so zreteľom na články 73, 87 a 88 zmluvy, prideliť finančné prostriedky, ktoré sú v primeranom pomere k úlohám, rozsahu a finančným požiadavkám, najmä na financovanie nových investícií.“

- 6 Podľa článku 6 ods. 1 smernice 2001/14:

„Členské štáty stanovia podmienky, vrátane prípadných záloh, ktoré zabezpečia, že príjmy manažéra infraštruktúry pozostávajúce z poplatkov, zisku z iných obchodných činností a financovania štátom budú za bežných obchodných podmienok a v priebehu primeraného obdobia aspoň v rovnováhe s výdavkami na infraštruktúru.

Bez toho, aby bol dotknutý prípadný dlhodobý cieľ, aby náklady na infraštruktúru všetkých druhov dopravy na základe spravodlivej a nediskriminačnej hospodárskej súťaže medzi rôznymi druhmi dopravy niesli užívatelia, pokiaľ je železničná doprava schopná súťažiť s inými druhmi dopravy, môže členský štát podľa princípov spoplatňovania uvedených v článkoch 7 a 8 od manažéra infraštruktúry vyžadovať, aby zabezpečil rovnováhu medzi príjmami a výdavkami bez štátneho príspevku.“

Portugalská právna úprava

- 7 Zákonným dekrétom č. 104/97 z 29. apríla 1997 (*Diário da República* I, séria A, č. 99 z 29. apríla 1997) bol zriadený podnik REFER. Jeho stanovy sú zverejnené v prílohe I tohto zákonného dekrétu.

- 8 Článok 12 ods. 2 uvedeného zákonného dekrétu vymedzuje podľa svojho názvu predmet a pôsobnosť uvedených stanov takto:

„Vláda sleduje budúci vývoj podniku s cieľom dbať na zachovanie jeho hospodárskej a finančnej rovnováhy a splnenie záväzkov prevzatých na účely výstavby, montáže a obnovy železničnej infraštruktúry podľa pravidiel, ktoré nenarušia sledovanie zodpovedajúcich politík modernizácie železníc.“

- 9 Zákonný dekrét č. 270/2003 z 28. októbra 2003 (*Diário da República* I, séria A, č. 250 z 28. októbra 2003) stanovuje podmienky poskytovania služieb železničnej prepravy a správy železničnej infraštruktúry. Tento zákonný dekrét upravuje najmä vyrovnanosť rozpočtu manažéra infraštruktúry v súlade s jeho článkom 63, ktorý znie:

„1. Rozpočet manažéra infraštruktúry musí zabezpečiť rovnováhu medzi:

- a) príjmami pozostávajúcimi z poplatkov za používanie infraštruktúry, zisku z iných obchodných činností a financovania štátom, vrátane prípadných záloh, na jednej strane a
- b) nákladmi na službu vo verejnom záujme týkajúcu sa správy a údržby infraštruktúry na druhej strane.

2. Bez toho, aby bol dotknutý prípadný dlhodobý cieľ, aby náklady na infraštruktúru všetkých druhov dopravy na základe spravodlivej a nediskriminačnej hospodárskej súťaže medzi rôznymi druhmi dopravy niesli užívatelia, manažér infraštruktúry je povinný v súlade so štruktúrou spoplatňovania stanovenou v tejto kapitole dosiahnuť rovnováhu uvedenú v odseku 1 bez štátneho príspevku, pokiaľ je železničná doprava schopná konkurovať iným druhom dopravy, najmä ak sú v ostatných druhoch dopravy zodpovedajúcim spôsobom zohľadnené náklady na ochranu životného prostredia.

3. Na účely rovnováhy uvedenej v odseku 1 a s cieľom posúdiť prípadnú potrebu kompenzácií poskytovaných štátom za službu vo verejnom záujme týkajúcu sa správy infraštruktúry je potrebné stanoviť metódu započítania, ktorá transparente preukáže, že sa zohľadňujú len náklady spôsobené správou, údržbou a poskytovaním infraštruktúry.

...

7. Na účely ods. 1 písm. b) tohto článku sa finančné a mimoriadne náklady nepovažujú za náklady na službu vo verejnom záujme týkajúcu sa správy infraštruktúry.

8. Mimoriadne náklady vyplývajúce zo živelných udalostí musí nahradiť štát.“

10 Zákonným dekrétom č. 300/2007 z 23. augusta 2007 (*Diário da República 1^a*, séria A, č. 162 z 23. augusta 2007) bola zmenená a doplnená právna úprava uplatňujúca sa na štátne konkurenčné odvetvie a verejnoprávne podniky v Portugalsku.

11 Článok 10 tohto zákonného dekrétu stanovuje:

„1. Akcionárske práva štátu vykonáva generálne riaditeľstvo rozpočtu a financií pod vedením ministra financií, ktorý môže v súlade s usmerneniami stanovenými v nasledujúcom článku a po predchádzajúcej dohode delegovať túto právomoc vyhláškou vydanou spoločne s príslušnými odvetvovými ministrami.

...

3. Práva uvedené v predchádzajúcich pododsekoch možno vykonávať nepriamo, prostredníctvom spoločností s výlučne verejným kapitálom.“

12 Článok 37 ods. 1 uvedeného zákonného dekrétu týkajúci sa zakladania spoločností a nadobúdania alebo prevodu kapitálových podielov zdôrazňuje, že:

„Vklady štátu alebo štátnych organizácií a verejnoprávných podnikov pri založení spoločností a nadobudnutí alebo prevode kapitálových podielov musí povoliť minister financií a príslušný odvetvový minister...

...“

13 Zákonným dekrétom č. 137-A/2009 z 12. júna 2009 (*Diário da República 1*, č. 112, príloha z 12. júna 2009) bol určený predmet činnosti a právna úprava uplatňujúca sa na podnik CP. Tento zákonný dekrét obsahuje tiež vo svojej prílohe I stanov, ktorými sa uvedený podnik riadi.

14 Článok 2 uvedeného zákonného dekrétu znie:

„Právna povaha

[CP] je podnik konkurenčného verejného sektora s právnou subjektivitou, správnu a finančnou nezávislosťou a vlastným majetkom, ktorý podlieha dozoru a dohľadu členov vlády zodpovedných za financie a dopravu.“

15 Článok 1 ods. 1 stanov podniku CP nazvaný „Názov a sídlo“ stanovuje:

„[CP] je podnik konkurenčného verejného sektora s právnou subjektivitou, správnu a finančnou nezávislosťou a vlastným majetkom, ktorý má spôsobilosť na právne úkony vzťahujúcu sa na všetky práva a povinnosti nevyhnutné alebo vhodné na vykonávanie svojho predmetu činnosti.“

16 Predmet činnosti podniku CP je vymedzený v článku 2 týchto stanov. Podľa tohto ustanovenia:

„1. Hlavným predmetom činnosti [podniku CP] je poskytovanie služieb železničnej dopravy cestujúcich a tovaru na železničiach, úsekoch a vetvách, ktoré tvoria alebo budú tvoriť vnútroštátnu železničnú sieť.

...

3. Ako vedľajšiu činnosť môže [CP] vykonávať aj tieto činnosti...

4. Pri vykonávaní predmetu činnosti vymedzeného v predchádzajúcom bode [CP] môže:

a) zakladať spoločnosti a nadobúdať kapitálové podiely v súlade so zákonom;

...“

17 Podľa článku 9 uvedených stanov má CP tieto právomoci:

„1. Správna rada vykonáva všetky riadiace a správne právomoci v súlade so zákonom a stanovami.

2. Správnej rade najmä prináleží:

...

(1) rozhodovať o založení spoločností a nadobudnutí alebo prevode kapitálových podielov v súlade so zákonom;

...“

18 Článok 21 je súčasťou kapitoly IV týchto stanov nazvanej „Dozor“. Tento článok nazvaný „Usmernenia riadenia“ stanovuje:

„1. Vláda stanoví všeobecné ciele, ktoré má [CP] sledovať, pričom dbá na ich zlučiteľnosť so všeobecnými a odvetvovými politikami vymedzenými právnymi predpismi.

2. Vláda sleduje vývoj stavu podniku s cieľom zabezpečiť primeranú úroveň uspokojenia spoločenských potrieb, zachovať jeho hospodárku a finančnú rovnováhu a zaručiť vykonanie vhodných politík modernizácie železničnej siete.“

Konanie pred podaním žaloby

19 Komisia vo svojej výzve z 26. januára 2008 upozornila portugalské orgány na skutočnosť, že má pochybnosti o zlučiteľnosti vnútroštátnych právnych predpisov, ktorými sa preberajú predovšetkým smernice 91/440 a 2001/14, s právom Únie. Portugalské orgány v reakcii na túto výzvu predložili informácie a tvrdenia týkajúce sa dodržiavania týchto smerníc portugalskými právnymi predpismi.

20 Komisia listom z 9. októbra 2009 zaslala portugalským orgánom odôvodnené stanovisko, v ktorom predsa len konštatovala, že Portugalská republika si nespĺnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 5 ods. 3, článku 7 ods. 3 smernice 91/440 a z článku 6 ods. 1 smernice 2001/14.

21 Portugalské orgány odpovedali na odôvodnené stanovisko 14. decembra 2009 a poskytli rôzne vysvetlenia.

22 Keďže Komisia sa s odpoveďou portugalských orgánov neuspokojila, rozhodla sa podať túto žalobu.

O žalobe

O návrhu na prerušenie konania

- 23 Portugalská vláda uviedla tvrdenia spochybňujúce namietané nesplnenie povinnosti a subsidiárne navrhla, aby Súdny dvor prerušil konanie do 31. decembra 2011, keď mali nadobudnúť účinnosť legislatívne a zmluvné opatrenia, ktoré podľa tohto členského štátu mali posilniť nezávislosť riadenia železničných prepravných podnikov vo vzťahu k štátu a zmeniť právnu úpravu spoplatňovania železničnej infraštruktúry.
- 24 Treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry sa má existencia nesplnenia povinnosti posudzovať vo vzťahu k situácii v členskom štáte ku dňu uplynutia lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku a Súdny dvor nemôže brať do úvahy neskoršie zmeny (pozri najmä rozsudky z 27. septembra 2007, Komisia/Francúzsko, C-9/07, bod 8, a z 18. novembra 2010, Komisia/Španielsko, C-48/10).
- 25 Tvrdenia uvedené portugalskou vládou sa preto musia preskúmať vo vzťahu k situácii existujúcej v okamihu uplynutia lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku a musia byť zamietnuté, keďže sa týkajú neskoršieho vývoja vnútroštátnej právnej úpravy.
- 26 Preto musí byť návrh na prerušenie konania zamietnutý.

O prvej výhrade založenej na porušení článku 5 ods. 3 smernice 91/440

Argumentácia účastníkov konania

- 27 Komisia tvrdí, že portugalská právna úprava, ktorá podriaďuje podnik CP dozoru a dohľadu členov vlády, je v rozpore s článkom 5 ods. 3 smernice 91/440.
- 28 Táto inštitúcia sa opiera najmä o skutočnosť, že podľa vnútroštátnej právnej úpravy Portugalská republika údajne stanovila, že každé jednotlivé rozhodnutie o nadobudnutí alebo prevode podielov na základnom imaní spoločností zo strany podniku CP podlieha schváleniu vlády.
- 29 Požiadavka predchádzajúceho povolenia vlády na vykonanie určitých druhov úkonov údajne neumožňuje konštatovať, že železničné prepravné podniky sú nezávislé alebo že majú autonómne postavenie vo vzťahu k štátu a slobodu riadiť svoju vlastnú činnosť v súlade s požiadavkami práva Únie.
- 30 Z článku 5 ods. 3 smernice 91/440 totiž údajne jednoznačne vyplýva, že štát nesmie ovplyvňovať jednotlivé rozhodnutia o prevode alebo nadobudnutí majetku. Hoci ten istý článok zdôrazňuje, že takéto rozhodnutia sa musia prijímať v rámci všeobecných politických usmernení určených štátom, tieto usmernenia môžu len vymedzovať kritériá, ktoré sa majú zohľadniť v týchto rozhodnutiach.
- 31 Komisia sa tiež domnieva, že zasahovanie vlády do riadenia podniku CP ide nad rámec samotného výkonu akcionárskych práv, keďže štát – akcionár údajne zasahuje prostredníctvom kontroly vykonávanej ministrami financií a dopravy na základe samostatného súboru pravidiel uplatniteľných na celý verejný sektor.
- 32 Portugalská vláda spochybňuje závery Komisie. Tvrdí, že požiadavka povolenia ministra na nadobudnutie alebo scudzenie kapitálových podielov sa vzťahuje na všetky druhy verejnoprávnych podnikov. Takáto požiadavka údajne súvisí s úlohou štátu ako držiteľa kapitálu. Portugalská vláda

dodáva, že rozhodovanie o kúpe alebo predaji kapitálových podielov sa odohráva v orgánoch spoločnosti, takže nezávislosť riadenia železničného podniku je údajne zaručená v súlade s požiadavkami článku 5 ods. 3 smernice 91/440.

Posúdenie Súdnym dvorom

- 33 Je potrebné konštatovať, tak ako to uviedol generálny advokát v bode 28 svojich návrhov, že smernice 91/440 a 2001/14 nepožadujú privatizáciu železníc. Naopak, článok 3 smernice 91/440 vymedzuje „železničný podnik“ ako „každý verejnoprávny alebo súkromný podnik“. Pôvodný prevádzkovateľ odvetvia železníc teda môže byť naďalej verejnoprávnym podnikom.
- 34 Navyše článok 4 ods. 1 smernice 91/440 nachádzajúci sa v jej oddiele II nazvanom „Nezávislosť riadenia“ stanovuje, že železničné podniky majú „štátút nezávislosti, v súlade s ktorým disponujú najmä s majetkom, rozpočtom a účtovníctvom oddelenými od štátu.“
- 35 Komisia Portugalskej republiky v podstate vytýka, že jej systém podmieňuje každú kúpu alebo prevod akcií podnikom CP, ktorý si zachoval úplne verejnoprávny štatút, ako to vyplýva z článku 37 ods. 1 zákonného dekrétu č. 300/2007, predchádzajúcim povolením ministra dopravy. Z dôvodu tohto predchádzajúceho povolenia vyžadovaného od železničných prepravných podnikov na vykonanie určitých úkonov tieto podniky nemožno považovať ani za nezávislé ani za samostatné vo vzťahu k štátu, keďže nemôžu slobodne riadiť svoje vlastné činnosti.
- 36 Komisia zastáva názor, že z článku 5 ods. 3 smernice 91/440 jednoznačne vyplýva, že štát nesmie ovplyvňovať jednotlivé rozhodnutia o prevode alebo nadobudnutí majetku. Uvedená smernica totiž stanovuje, že železničné podniky môžu najmä rozhodovať o zamestnancoch, majetku a vlastnom obstarávaní.
- 37 V tejto súvislosti tretie odôvodnenie smernice 91/440 ako aj odôvodnenie 8 smernice 2001/12, ktorá mení a dopĺňa smernicu 91/440, zakotvujú potrebu zaručiť železničným prepravným podnikom nezávislé postavenie od štátu a slobodu riadiť svoju vlastnú činnosť.
- 38 Ako v bode 33 svojich návrhov zdôrazňuje generálny advokát, je pravda, že článok 5 ods. 3 smernice 91/440 umožňuje členskému štátu prijať všeobecné politické usmernenia, nič to však nemení na skutočnosti, že štát nesmie ovplyvňovať jednotlivé rozhodnutia železničných prepravných podnikov o prevode alebo nadobudnutí majetku z dôvodu splnenia cieľa nezávislosti ich riadenia.
- 39 Navyše portugalská právna úprava tým, že podmienila každé jednotlivé rozhodnutie o nadobudnutí alebo prevode podielov na základnom imaní spoločností schválením vlády, podriadila podnik CP vonkajšej politickej kontrole, ktorá vôbec nezodpovedá pravidlám a prostriedkom konania a kontroly, ktoré majú k dispozícii akcionári spoločnosti podľa súkromného práva.
- 40 Preto je potrebné konštatovať, že Portugalská republika si ponechala rozhodujúcu úlohu vo vnútorných rozhodovacích postupoch železničných podnikov, ktorá nie je zlučiteľná so slobodou rozhodovať o svojom majetku priznanou železničnému prepravnému podniku.
- 41 Navyše hoci je pravda, že Portugalská republika v návrhu zákona, ktorý v čase uplynutia lehoty určenej odôvodneným stanoviskom ešte nebol prijatý, zrušila podmienku predchádzajúceho povolenia, je potrebné pripomenúť, že podľa judikatúry uvedenej v bode 24 tohto rozsudku sa má existencia nesplnenia povinnosti posudzovať vo vzťahu k situácii v členskom štáte ku dňu uplynutia lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku a Súdny dvor nemôže brať do úvahy neskoršie zmeny.
- 42 Za týchto podmienok je potrebné dospieť k záveru, že prvá výhrada Komisie je odôvodnená.

O druhej výhrade založenej na porušení článku 7 ods. 3 smernice 91/440 a článku 6 ods. 1 smernice 2001/14

Argumentácia účastníkov konania

- 43 Komisia pripomína, že článok 7 ods. 3 smernice 91/440 a článok 6 ods. 1 smernice 2001/14 ukladajú členským štátom povinnosť stanoviť podmienky, ktoré zabezpečia, aby bol rozpočet manažéra infraštruktúry vyrovnaný. Komisia sa však domnieva, že príjmy pozostávajúce z poplatkov za používanie infraštruktúry, financovanie štátom a zisky z iných obchodných činností nepostačujú v Portugalsku na vyváženie rozpočtu manažéra infraštruktúry, podniku REFER.
- 44 Komisia tvrdí, že napriek ustanoveniam vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré ukladajú Portugalskej republike povinnosť sledovať vývoj podniku, ktorý je manažérom infraštruktúry, s cieľom zachovať jeho hospodársku a finančnú rovnováhu, ako aj povinnosť sledovať vývoj finančnej situácie manažéra infraštruktúry, sa situácia finančnej nerovnováhy podniku REFER nevyvíjala priaznivo.
- 45 Portugalská vláda potvrdzuje, že sa zaviazala stanoviť na základe niekoľkoročných zmlúv s podnikom REFER úroveň služby vo verejnom záujme v oblasti správy infraštruktúry a určiť zodpovedajúcu finančnú náhradu. Tak údajne možno dosiahnuť vyrovnanosť rozpočtu podniku REFER, ktorý stanoví určité dané úrovne prevádzkovej a technickej kvality, zatiaľ čo orgány verejnej moci sa zaviazu poskytovať príspevky zlučiteľné s nevyhnutným objemom investícií a s povahou služby vo verejnom záujme.
- 46 Portugalská vláda poukazuje na skutočnosť, že sa plánuje uzatvorenie zmlúv o službách vo verejnom záujme s podnikmi CP a REFER s prihliadnutím po prvé na jasné vymedzenie záväzkov služby vo verejnom záujme, po druhé na potrebu racionalizovať alebo znížiť prevádzkové náklady a po tretie na nevyhnutné, postupné a pozvoľné približovanie predmetnej služby vo verejnom záujme a s ňou súvisiacej kompenzácie z verejných prostriedkov.
- 47 Portugalská vláda napokon tvrdí, že začala proces, ktorý bude viesť k prijatiu legislatívnych opatrení s cieľom jednak posilniť nezávislosť riadenia železničného podniku vo vzťahu k štátu a jednak podporiť vyrovnanosť rozpočtu manažéra infraštruktúry prijatím vhodných opatrení, najmä zmenou právnej úpravy spoplatňovania železničnej infraštruktúry a stanovením práv a povinností týkajúcich sa výstavby, údržby a financovania infraštruktúry prostredníctvom zmluvy s podnikom REFER.

Posúdenie Súdny dvorom

- 48 Je potrebné konštatovať, že Portugalská republika nenamietala voči skutočnosti, že ku dňu uplynutia lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku neprijala potrebné opatrenia na dodržanie povinností uvedených v článku 7 ods. 3 smernice 91/440 a článku 6 ods. 1 smernice 2001/14, ktoré ukladajú členským štátom povinnosť stanoviť podmienky, ktoré zabezpečia, aby bol rozpočet manažéra infraštruktúry vyrovnaný.
- 49 Ako však už bolo uvedené v bodoch 24 a 25 tohto rozsudku, Súdny dvor je povinný preskúmať skutočnosti vo vzťahu k existujúcej situácii v okamihu uplynutia lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku.
- 50 Za týchto podmienok je potrebné prísť k záveru, že druhá výhrada Komisie je odôvodnená.

O trovách

- 51 Na základe článku 69 ods. 2 rokovacieho poriadku účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže Komisia navrhla zaviazat Portugalskú republiku na náhradu trov konania a Portugalská republika nemala úspech vo svojich dôvodoch, je opodstatnené zaviazat ju na náhradu trov konania.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (prvá komora) rozhodol a vyhlásil:

1. **Portugalská republika si tým, že podmienila každé jednotlivé rozhodnutie o nadobudnutí alebo prevode podielov na základnom imaní spoločností zo strany verejnoprávneho železničného prepravného podniku CP Comboios de Portugal EPE schválením vlády, a tým, že neprijala potrebné vnútroštátne opatrenia na dodržanie povinnosti stanoviť podmienky, ktoré zabezpečia, aby bol rozpočet manažéra infraštruktúry Rede Ferroviária Nacional – REFER EP vyrovnaný, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú jednak z článku 5 ods. 3 smernice Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc spoločenstva, zmenenej a doplnenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES z 26. februára 2001, a jednak z článku 7 ods. 3 smernice 91/440, zmenenej a doplnenej smernicou 2001/12, ako aj článku 6 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii, zmenenej a doplnenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007.**
2. **Portugalská republika je povinná nahradiť trovy konania.**

Podpisy