Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
NIILA JÄÄSKINENA
přednesené dne 6. září 2012 [1]

Věc C-557/10

Evropská komise
proti

Portugalské republice

„Žaloba pro nesplnění povinnosti — Směrnice 91/440/EHS — Rozvoj železnic Společenství — Článek 5 odst. 3 — Nezávislost řízení — Rozhodnutí týkající se personálu, investičního majetku a vlastního zásobování — Článek 7 odst. 3 — Přidělení prostředků provozovateli infrastruktury — Směrnice 2001/14/ES — Přidělování kapacity železniční infrastruktury — Zpoplatnění železniční infrastruktury — Článek 6 odst. 1 — Rovnováha rozpočtu provozovatele infrastruktury“

I – Úvod

1. Touto žalobou pro nesplnění povinnosti Komise žádá Soudní dvůr, aby určil, že Portugalská republika nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 5 odst. 3 a čl. 7 odst. 3 směrnice 91/440/EHS [2], ve znění směrnice 2001/12/ES [3], o rozvoji železnic Společenství, a z čl. 6 odst. 1 směrnice 2001/14/ES [4], ve znění směrnice 2007/58/ES [5], o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti. Portugalská republika navrhuje žalobu Komise zamítnout.

2. Projednávaná věc se řadí do série žalob pro nesplnění povinnosti [6] podaných Komisí v letech 2010 a 2011, které se týkají uplatňování směrnic 91/440 a 2001/14 členskými státy, konkrétně pokud jde o spravedlivý a nediskriminační přístup železničních podniků k infrastruktuře, tj. k železniční síti. Tyto žaloby jsou první svého druhu, jelikož poskytují Soudnímu dvoru poprvé možnost vyjádřit se k liberalizaci železnic v Evropské unii a zejména vyložit to, co je obvykle nazýváno „prvním železničním balíčkem“.

1 — Původní jazyk: francouzština.

2 — Směrnice Rady ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 237, s. 25; Zvl. vyd. 07/001, s. 341).

3 — Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 26. února 2001 (Úř.věst. L 75, s. 1; Zvl. vyd. 07/005, s. 376).

4 — Směrnice Evropského parlamentu a Rady 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). Název směrnice 2001/14 byl změněn článkem 30 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství (Úř. věst. L 164, s. 44; Zvl. vyd. 07/ 08 s. 227). Nazývá se nyní „směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury“.

5 — Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. října 2007 (Úř. věst. L 315, s. 44).

6 — Jedná se o věci C-473/10, Komise v. Maďarsko; C-483/10, Komise v. Španělsko; C-512/10, Komise v. Polsko; C-528/10, Komise v. Řecko; C-545/10, Komise v. Česká republika; C-555/10, Komise v. Rakousko; C-556/10, Komise v. Německo; C-625/10, Komise v. Francie; C-627/10, Komise v. Slovinsko; C-369/11, Komise v. Itálie, a C-412/11, Komise v. Lucembursko.

II – Právní rámec

A – *Unijní právo*

3. Článek 5 odst. 3 směrnice 91/440 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,

[…]“

4. Článek 7 odst. 3 téže směrnice stanoví následující:

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

5. 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.“

B – *Portugalské právo*

6. Nařízením s mocí zákona 137-A/2009[7] ze dne 12. června 2009 byl schválen právní režim veřejného podniku CP Comboios de Portugal E. P. E. (dále jen „CP“) a jeho stanovy. Toto nařízení s mocí zákona upravuje právní povahu a předmět podnikání CP a v příloze I obsahuje stanovy, kterými se uvedený podnik řídí.

7. 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 dozoru a kontrole členů vlády odpovědných za finance a dopravu.“

7 — DR I, dodatek, č. 112 ze dne 12. června 2009.

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

„1. [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.

9. Předmět podnikání CP je vymezen v článku 2 stanov. Tento článek 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;

[…]“

10. Podle článku 9 uvedených stanov má CP následující pravomoci:

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

2. Správní radě zejména přísluší:

[…]

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

[…]“

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

„1. Vláda stanovuje v souladu se zákonem 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 dopravy.“

12. Nařízením s mocí zákona č. 300/2007 [8] ze dne 23. srpna 2007 byla změněna úprava režimu státního soutěžního odvětví a veřejných podniků v Portugalsku. Stanoví mimo jiné:

„Článek 10

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 nepřímo, prostřednictvím výlučně veřejných kapitálových společností."

13. Článek 37 téhož nařízení s mocí zákona upravuje zakládání společností a nabývání nebo převody podílů na kapitálu. Tento článek zní následovně:

„1. […] 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 […].

[…]"

14. Nařízení s mocí zákona č. 270/2003 [9] 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. Podle tohoto článku:

„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 — DR I, č. 162 ze dne 23. dubna 2007.

9 — DR I, řada A, č. 250 ze dne 28. října 2003.

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

15. Konečně, nařízením s mocí zákona č. 104/97 [10] ze dne 29. dubna 1997 byl zřízen podnik Rede Ferroviária Nacional, REFER EP (Státní železniční síť, dále jen „REFER“). Stanovy REFER jsou zveřejněny v příloze I uvedeného nařízení s mocí zákona. Článek 12 vymezuje podle svého nadpisu předmět a působnost uvedených stanov následovně:

„[…]

2. 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.“

III – Postup před zahájením soudního řízení a řízení před Soudním dvorem

16. Ve výzvě dopisem ze dne 26. ledna 2008 Komise upozornila portugalské orgány na to, že má pochybnosti o slučitelnosti vnitrostátních právních předpisů provádějících první železniční balíček s právem Společenství. Portugalské orgány v odpověď na výzvu dopisem předložily informace a argumenty týkající se respektování uvedených směrnic portugalskými právními předpisy.

17. Dopisem ze dne 9. října 2009 Komise zaslala portugalským orgánům odůvodněné stanovisko, v němž uvedla, že co se týče provedení prvního železničního balíčku, 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/ES.

18. Dopisem ze dne 14. prosince 2009 portugalské orgány odpověděly na odůvodněné stanovisko a poskytly různá vysvětlení. Dopisem ze dne 24. června 2010 portugalské orgány Komisi informovaly o schválení vnitrostátních právních předpisů zohledňujících výtky, které uvedla Komise v odůvodněném stanovisku ohledně slučitelnosti portugalského režimu odměňování výkonu s unijním právem a zejména s článkem 11 směrnice 2001/14.

19. Vzhledem k tomu, že Komise nebyla s odpovědí portugalských orgánů spokojena, rozhodla se podat projednávanou žalobu, která došla Soudnímu dvoru dne 29. listopadu 2010.

IV – Analýza žaloby pro nesplnění povinnosti

A – *K návrhu na přerušení řízení*

20. 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 státu posilují nezávislost řízení železničního podniku na státu a mění režim zpoplatnění železniční infrastruktury.

10 — DR I, řada A, č. 99 ze dne 29. dubna 1997. Pozměněno a nově vyhlášeno nařízením s mocí zákona č. 141/2008 ze dne 22. června 2008 (DR I, č. 140 ze dne 22. července 2008).

21. V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury se nesplnění povinnosti musí posuzovat vzhledem ke stavu, v němž se členský stát nacházel v době, kdy uplynula lhůta stanovená v odůvodněném stanovisku [11]. Argumenty předložené portugalskou vládou tak musí být přezkoumány s ohledem na okamžik, kdy uplynula lhůta stanovená v odůvodněném stanovisku a argumenty týkající se následného vývoje vnitrostátní právní úpravy musí být odmítnuty.

B – *K prvnímu žalobnímu důvodu, týkajícímu se porušení čl. 5 odst. 3 směrnice 91/440*

1. Argumentace účastníků řízení

22. Komise uvádí, že portugalská právní úprava, která podřizuje CP dozoru a kontrole členů vlády, je v rozporu s čl. 5 odst. 3 směrnice 91/440.

23. Komise 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.

24. Požadavek předchozího povolení vlády k provedení některých druhů úkonů podle Komise neumožňuje mít za to, že železniční podniky jsou nezávislé nebo že mají vůči státu autonomní postavení a svobodu řídit vlastní činnost v souladu s požadavky unijního práva.

25. Z uvedeného článku 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.

26. 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.

27. Portugalská vláda se závěry Komise nesouhlasí a 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.

2. Přezkum prvního žalobního důvodu

28. Na úvod musím uvést, že směrnice 91/440 a 2001/14, které jsou součástí prvního železničního balíčku, 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. Nicméně oddíl II směrnice 91/440, nadepsaný „Nezávislost řízení“, stanoví v čl. 4 odst. 1, že železniční podniky mají „nezávislé postavení […], v souladu s nímž mají zejména vlastní majetek, rozpočet a účetnictví oddělené od státu“.

29. Musím rovněž uvést, že podle návrhu zákona, který nebyl v době uplynutí lhůty stanovené v odůvodněném stanovisku dosud přijat, Portugalsko podmínku předchozího povolení zrušilo. Nicméně vzhledem ke dni, k němuž je třeba posoudit tvrzené nesplnění povinnosti, nemá uvedená legislativní změna na posouzení, které je třeba provést, vliv.

11 — Viz, mezi mnoha jinými, rozsudky ze dne 4. července 2002, Komise v. Řecko (C-173/01, Recueil, s. I-6129, bod 7), a ze dne 13. března 2003, Komise v. Španělsko (C-333/01, Recueil, s. I-2623, bod 8).

30. Komise Portugalsku v podstatě vytýká jeho systém podmiňující předchozím povolením ministra dopravy jakoukoliv koupi nebo převod akcií ze strany tradičního provozovatele, který si ponechal plně veřejnoprávní postavení, jak vyplývá z čl. 37 odst. 1 nařízení s mocí zákona 300/2007. Z důvodu tohoto předchozího povolení požadovaného od železničních podniků k provedení určitých úkonů nelze tyto podniky považovat za nezávislé ani za autonomní ve vztahu ke státu, takže nemají volnost při řízení vlastní činnosti.

31. V tomto ohledu je relevantním ustanovením čl. 5 odst. 3 směrnice 91/440, podle něhož železniční podniky mohou zejména rozhodovat o personálu, investičním majetku a vlastním zásobování. Komise má za to, že z uvedeného ustanovení jednoznačně vyplývá, že stát nesmí ovlivňovat jednotlivá rozhodnutí o převodu nebo nabytí majetku. Souhlasím s tím.

32. Tento výklad kromě toho podporuje znění třetího bodu odůvodnění směrnice 91/440, jakož i osmého bodu odůvodnění směrnice 2001/12, kterou byla směrnice 91/440 změněna. Tyto body odůvodnění zakotvují zejména nutnost zajistit železničním podnikům postavení nezávislé na státu a volnost při řízení vlastní činnosti.

33. 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 to nic nemění na tom, že stát nesmí ovlivňovat jednotlivá rozhodnutí o převodu nebo nabytí majetku.

34. Rád bych dodal, že portugalská právní úprava tím, že podmínila každé jednotlivé rozhodnutí o nabytí nebo převodu podílů na kapitálu společností schválením vládou, podřídila veřejný železniční podnik vnější politické kontrole, která neodpovídá způsobům a prostředkům jednání a kontroly, které mají k dispozici akcionáři běžné akciové společnosti. Portugalský stát si tak ponechal zásadní úlohu ve vnitřním rozhodovacím procesu železničních podniků, která není slučitelná se svobodou železničního podniku přijímat rozhodnutí o investičním majetku [12].

35. Z toho vyplývá, že první žalobní důvod Komise musí být přijat.

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

1. Argumentace účastníků řízení

36. 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, státní dotace a zisky z ostatních obchodních činností dostatečné k vyrovnání rozpočtu provozovatele infrastruktury, veřejného podniku REFER.

37. Komise tvrdí, že navzdory ustanovením portugalského 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 provozovatele infrastruktury nevyvíjí příznivě.

12 — Obdobně viz rozsudek ze dne 8. července 2010, Komise v. Portugalsko (C-171/08, Sb. rozh. I-6817, zejména bod 60 a násl.).

38. Portugalská vláda tvrdí, že se zavázala stanovit prostřednictvím víceleté smlouvy s provozovatelem infrastruktury (REFER) úrovně veřejné služby v oblasti správy infrastruktury a stanovit odpovídající finanční kompenzaci. Tak bude možné dosáhnout vyrovnaného rozpočtu podniku, který definuje určité dané úrovně provozní a technické kvality, zatímco veřejné orgány se zaváží poskytnout částky odpovídající objemu nezbytných investic a povaze veřejné služby.

39. 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.

40. 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.

2. Přezkum druhého žalobního důvodu

41. Z vysvětlení poskytnutých portugalskou vládou v souvislosti s druhým žalobním důvodem vyplývá, aniž to uvedená vláda zpochybňuje, že v době uplynutí lhůty stanovené v odůvodněném stanovisku Portugalsko nepřijalo opatření nezbytná k tomu, aby splnilo povinnosti vyplývající z čl. 7 odst. 3 směrnice 91/440 a z čl. 6 odst. 1 směrnice 2001/14, které ukládají členským státům povinnost stanovit přiměřené podmínky k zajištění toho, aby byl rozpočet provozovatele infrastruktury vyrovnaný. Z tohoto důvodu mám za to, že Soudní dvůr může konstatovat nesplnění povinnosti bez provedení hlubší analýzy.

42. Z toho vyplývá, že druhý žalobní důvod Komise musí být přijat.

V – K nákladům řízení

43. Podle čl. 69 odst. 2 jednacího řádu se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval.

44. Vzhledem k tomu, že Komise požadovala uložení náhrady nákladů řízení Portugalské republice, bude třeba této žádosti vyhovět, bude-li žaloba pro nesplnění povinnosti v plném rozsahu přijata.

VI – Závěry

45. S ohledem na výše uvedené úvahy navrhuji, aby Soudní dvůr rozhodl následovně:

„1) Portugalská republika nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají

— ze 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, pokud jde o čl. 5 odst. 3 uvedené směrnice, tím, že každé jednotlivé rozhodnutí o nabytí nebo převodu podílů na kapitálu společností ze strany veřejného železničního podniku CP Comboios de Portugal E. P. E. podmiňuje schválením vládou, a

— ze směrnice 91/440, pokud jde o čl. 7 odst. 3, a ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady

2007/58/ES ze dne 23. října 2007, pokud jde o čl. 6 odst. 1, tím, že nepřijala opatření nezbytná ke splnění povinnosti stanovit přiměřené podmínky k zajištění toho, aby byl rozpočet provozovatele infrastruktury vyrovnaný.

2) Portugalské republice se ukládá náhrada nákladů řízení.“