Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
NIILO JÄÄSKINEN
esitatud 6. septembril 2012 [1]

Kohtuasi C-557/10

Euroopa Komisjon
versus

Portugali Vabariik

Liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi — Direktiiv 91/440/EMÜ — Ühenduse raudteede arendamine — Artikli 5 lõige 3 — Majandamise sõltumatus — Otsused töötajate, varade ja hangete kohta — Artikli 7 lõige 3 — Infrastruktuuriettevõtja rahastamine — Direktiiv 2001/14/EÜ — Raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamine — Raudteeinfrastruktuuri kasutamise tasude kehtestamine — Artikli 6 lõige 1 — Infrastruktuuriettevõtja eelarve tasakaal

I. Sissejuhatus

1. Selle liikmesriigi kohustuste rikkumise hagiga palub Euroopa Komisjon Euroopa Kohtul tuvastada, et Portugali Vabariik on rikkunud kohustusi, mis tal on direktiivi 91/440/EMÜ [2], mida on muudetud direktiiviga 2001/12/EÜ [3] (edaspidi „direktiiv 91/440”), artikli 5 lõike 3 ja artikli 7 lõike 3 ning direktiivi 2001/14/EÜ [4], mida on muudetud direktiiviga 2007/58/EÜ [5] (edaspidi „direktiiv 2001/14”), artikli 6 lõike 1 kohaselt. Portugali Vabariik palub jätta komisjoni hagi rahuldamata.

2. Praegune kohtuasi algatati hagi alusel, mis on üks mitmest liikmesriigi kohustuste rikkumise hagist [6], mille komisjon on 2010. ja 2011. aastal esitanud ning mis käsitlevad direktiivide 91/440 ja 2001/14 liikmesriikidepoolset kohaldamist, eriti mis puudutab raudtee-ettevõtjate ausat ja mittediskrimineerivat juurdepääsu infrastruktuurile, st raudteevõrgule. Niisuguseid hagisid ei ole varem esitatud, sest esimest korda saab Euroopa Kohus võimaluse võtta seisukoht raudteede liberaliseerimise kohta Euroopa Liidus ning eelkõige tõlgendada seda, mida nimetatakse kokkuleppeliselt „esimeseks raudteepaketiks”.

1 — Algkeel: prantsuse.

2 — Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT L 237, lk 25; ELT eriväljaanne 07/01, lk 341).

3 — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv (EÜT L 75, lk 1; ELT eriväljaanne 07/05, lk 404).

4 — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT L 75, lk 29; ELT eriväljaanne 07/05, lk 404). Direktiivi 2001/14 pealkirja muudeti Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivi 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta (ELT L 164, lk 44; ELT eriväljaanne 07/08, lk 227) artikliga 30. Nüüd on selle nimi „Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta”.

5 — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiiv (ELT L 315, lk 44).

6 — Tegemist on Euroopa Kohtus pooleli olevate kohtuasjadega C-473/10: komisjon *vs.* Ungari, C-483/10: komisjon *vs.* Hispaania, C-512/10: komisjon *vs.* Poola, C-528/10: komisjon *vs.* Kreeka, C-545/10: komisjon *vs.* Tšehhi Vabariik, C-555/10: komisjon *vs.* Austria, C-556/10: komisjon *vs.* Saksamaa, C-625/10: komisjon *vs.* Prantsusmaa, C-627/10: komisjon *vs.* Sloveenia; C-369/11: komisjon *vs.* Itaalia ja C-412/11: komisjon *vs.* Luksemburg.

II. Õiguslik raamistik

A. *Liidu õigus*

3. Direktiivi 91/440 artikli 5 lõige 3 sätestab:

„Raudtee-ettevõtjal peab riigi määratud üldiste poliitiliste suuniste raames ja võttes arvesse siseriiklikke kavu ja lepinguid (mis võivad olla mitmeaastased), sealhulgas investeerimis- ja rahastamiskavu, olema eelkõige õigus:

[...]

— teha otsuseid töötajate, varade ja hangete kohta;

[...].”

4. Sama direktiivi artikli 7 lõikes 3 on nähtud ette:

„Samuti võivad liikmesriigid, võttes arvesse asutamislepingu artikleid 73, 87 ja 88, määrata raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale eelkõige uute investeeringute katmiseks rahastamise, mis on kooskõlas tema ülesannete, suuruse ja finantsnõuetega.”

5. Direktiivi 2001/14 artikli 6 lõikes 1 on sätestatud:

„Liikmesriigid kehtestavad tingimused, vajadusel ka ettemaksud, tagamaks et tavapärastes äritingimustes ning mõistliku ajavahemiku jooksul oleks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja bilansis tasakaalus ühelt poolt tulud infrastruktuuri kasutustasudest, ülejääk muust majandustegevusest ja riiklik toetus ning teiselt poolt infrastruktuurikulud.

Ilma et see mõjutaks võimalikku pikaajalist eesmärki katta kõikide transpordiliikide infrastruktuurikulud kasutajate arvelt, lähtudes eri transpordiliikide diskrimineerimata konkurentsist tingimustes, kus raudteetransport suudab teiste transpordiliikidega konkureerida, võib liikmesriik artiklitega 7 ja 8 ette nähtud maksustamisraamistiku piires nõuda, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tasakaalustaks oma bilansi riikliku toetuseta.”

B. *Portugali õigus*

6. 12. juuni 2009. aasta dekreetseadusega 137-A/2009[7] võeti vastu õiguslik regulatsioon, mida kohaldatakse riigi osalusega ettevõtja CP Comboios de Portugal EPE. (edaspidi „CP”) suhtes, ja selle põhikiri. See dekreetseadus reguleerib CP õiguslikku olemust ja tegevusala ning selle I lisaga on kehtestatud nimetatud ettevõtja põhikiri.

7. Dekreetseaduse artikkel 2 on sõnastatud järgmiselt:

„Õiguslik olemus

[CP] on konkureeriv avaliku sektori ettevõtja, õigussubjekt, millel on halduslik ja majanduslik sõltumatus ning omakapital, mida haldavad ja mille üle teostavad järelevalvet valitsuseliikmed, kelle haldusalasse kuuluvad rahandus ja transport.”

7 — *Diário da República* I nr 112 lisa, 12.6.2009.

8. CP põhikirja artiklis 1 „Ärinimi ja asukoht” on sätestatud:

„1. [CP] on konkureeriv avaliku sektori ettevõtja, õigussubjekt, millel on halduslik ja majanduslik sõltumatus ning omakapital, samuti õigusvõime, mis hõlmab kõiki õigusi ja kohustusi, mis on vajalikud või sobivad tema tegevusalal tegutsemiseks.”

9. CP tegevusala on kindlaks määratud põhikirja artiklis 2. Selles artiklis on sätestatud:

„1. [CP] põhitegevusala on reisijate ja kaupade raudteetranspordi teenuste osutamine raudteeliinidel, -lõikudel ja -harudel, mis moodustavad praegu või tulevikus riigi raudteevõrgu.

[...]

3. Abistamise korras võib [CP] tegutseda ka järgmistel tegevusaladel [...].

4. Eelmises punktis kindlaks määratud tegevusalaga tegelemisel võib [CP]:

a) asutada vastavalt seadusele äriühinguid ja omandada kapitaliosalusi;

[...]”

10. Selle põhikirja artikli 9 järgi on CP-l järgmine pädevus:

„1. Juhatusel on vastavalt seadusele ja põhikirjale kõik haldus- ja juhtimisvolitused.

2. Eelkõige on juhatuse pädevuses:

[...]

1) teha otsuseid äriühingute asutamise ja kapitaliosaluste omandamise või võõrandamise kohta vastavalt seadusele;

[...]”

11. Artikkel 21 kuulub VI peatükki „Haldusala”. Selles artiklis on pealkirja „Haldussuunad” all sätestatud:

„1. Üldeesmärgid, mille poole [CP] peab püüdlema, kehtestab vastavalt seadusele valitsus, tagades, et need eesmärgid on kooskõlas õigusaktides kindlaks määratud üldise ja sektori poliitikaga.

2. Valitsus jälgib ettevõtja olukorra arengut, et tagada kollektiivsete vajaduste rahuldamise sobiv tase, säilitada ettevõtja majanduslik ja rahanduslik tasakaal ning kindlustada raudteeveo moderniseerimise sobiva poliitika elluviimine.”

12. 23. augusti 2007. aasta dekreetseadusega nr 300/2007 [8] muudeti õigusnorme, mis reguleerivad riigi konkurentsisektorit ja riigi osalusega ettevõtjaid Portugalis. Selles on eelkõige sätestatud:

„Artikkel 10

1. Riigi aktsionäriõigusi kasutab riigikassa- ja rahandusamet rahandusministri juhtimisel, kes võib volitusi sektori eest vastutavate ministritega ühiselt antava määrusega delegeerida, järgides rangelt järgmises artiklis sätestatud suuniseid ja pärast eelnevat konsulteerimist.

[...]

3. Eelmistes lõikudes nimetatud õigusi võib kasutada kaudselt, 100-protsendilise riigi osalusega äriühingute kaudu."

13. Sama dekreetseaduse artikkel 37 käsitleb äriühingute asutamist ning kapitaliosaluste omandamist ja võõrandamist. See artikkel on sõnastatud järgmiselt:

„1. [...] Riigile või teistele riigiasutustele ja riigi osalusega ettevõtjatele osaluste omandamiseks äriühingute asutamise ja kapitaliosaluste omandamise või võõrandamise korral peavad loa andma rahandusminister ja minister, kelle haldusalasse sektor kuulub [...].

[...]"

14. 28. oktoobri 2003. aasta dekreetseaduses nr 270/2003 [9] on kehtestatud raudteeveoteenuste osutamise ja raudtee infrastruktuuri haldamise tingimused. See dekreetseadus reguleerib vastavalt selle artiklile 63 eelkõige infrastruktuuriettevõtja eelarve tasakaalu. Selles artiklis on nähtud ette:

„1. Infrastruktuuriettevõtja raamatupidamine peab tagama tasakaalu järgmiste elementide vahel:

a) tulud infrastruktuuri kasutamise tasudest, tulud muust majandustegevusest ja riigi toetus, vajadusel ettemaksetena, ning

b) infrastruktuuri haldamise ja hooldamise avaliku teenuse kulud.

2. Ilma et see piiraks püüdlemist võimaliku pikaajalise eesmärgi poole, milleks on infrastruktuuri kulude järk-järguline tasumine kasutaja poolt kõikide transpordiliikide puhul liikidevahelise ausa ja diskrimineerimisteta konkurentsi alusel, on infrastruktuuriettevõtja kohustatud saavutama lõikes 1 kirjeldatud tasakaalu ilma riigi toetuseta ning järgides käesolevas peatükis kehtestatud kasutustasude struktuuri, kui raudteevedu suudab konkureerida teiste transpordiliikidega, eelkõige keskkonnakulude teistesse transpordiliikidesse arvamise samaväärse taseme korral.

3. Et hoida lõikes 1 kirjeldatud tasakaalu ja hinnata, kas on vaja, et riik maksaks infrastruktuuri haldamise avaliku teenuse osutajale hüvitisi, tuleb kehtestada jaotusmeetod, mis näitab läbipaistvalt, et arvesse võetakse ainult kulusid, mis on seotud infrastruktuuri haldamise, hooldamise, säilitamise ja kättesaadavaks tegemise tegevusega.

[...]

7. Käesoleva artikli lõike 1 punkti b kohaldamisel ei peeta infrastruktuuri haldamise avaliku teenuse kuludeks finantskulusid ja erakorralisi kulusid.

8 — *Diário da República* I nr 162, 23.4.2007.

9 — *Diário da República* I nr 250, A seeria, 28.10.2003.

8. Loodusõnnetustega kaasnevad erakorralised kulud peab hüvitama riik.”

15. Lõpuks loodi 29. aprilli 1997. aasta dekreetseadusega nr 104/07 [10] Rede Ferroviária Nacional, REFER EP (riiklik raudteevõrk, edaspidi „REFER”). REFER põhikiri avaldati dekreetseaduse I lisas. Selle artiklis 12 on – nagu pealkirigi ütleb - kindlaks määratud REFER põhikirja ese ja kohaldamisala:

„[…]

2. Valitsus jälgib ettevõtja tulevast arengut, et tagada selle majanduslik ja rahanduslik tasakaal ning raudteeinfrastruktuuri ehitamiseks, paigaldamiseks ja renoveerimiseks võetud laenude tagastamine viisil, mis ei kahjusta sobivat raudtee moderniseerimise poliitikat.”

III. Kohtueelne menetlus ja menetlus Euroopa Kohtus

16. Komisjon juhtis oma 26. jaanuari 2008. aasta märgukirjas Portugali ametiasutuste tähelepanu, et tal on kahtlusi, kas siseriiklikud õigusnormid, millega võeti üle esimene raudteepakett, on liidu õigusega kooskõlas. Portugali ametiasutused vastasid märgukirjale, esitades teavet ja argumendid selle kohta, et Portugali õigusaktidega on direktiive 91/440 ja 2001/14 järgitud.

17. Komisjon saatis Portugali ametiasutustele 9. oktoobri 2009. aasta kirjaga põhjendatud arvamuse, milles leidis, et Portugali Vabariik rikkus esimese raudteepaketi ülevõtmisel kohustusi, mis tal on direktiivi 91/440 artikli 5 lõike 3 ja artikli 7 lõike 3 ning direktiivi 2001/14/EÜ artikli 6 lõike 1 kohaselt.

18. Portugali ametiasutused vastasid põhjendatud arvamusele 14. detsembri 2009. aasta kirjaga ja esitasid mitmesuguseid selgitusi. 24. juuni 2010. aasta kirjas teatasid Portugali ametiasutused komisjonile, et on avaldatud siseriiklikud õigusaktid, milles on võetud arvesse komisjoni põhjendatud arvamuses toodud kriitikat selle suhtes, kas Portugali toimivusskeem on kooskõlas liidu õigusega ja eelkõige direktiivi 2001/14 artikliga 11.

19. Et komisjon ei jäänud Portugali ametiasutuste vastusega rahule, otsustas ta esitada käesoleva hagi, mis saabus Euroopa Kohtusse 29. novembril 2010.

IV. Liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi analüüs

A. *Menetluse peatamise taotlus*

20. Portugali valitsus esitas esimese võimalusena argumendid väidetava rikkumise vaidlustamiseks ning palus teise võimalusena Euroopa Kohtul peatada menetlus kuni 2011. aasta 31. detsembrini, mil peaksid jõustuma õigusaktid ja lepingud, mis tugevdavad tema sõnul raudtee-ettevõtja riigist sõltumatut majandamist ning muudavad raudteeinfrastruktuuri kasutamise tasusid.

21. Selles osas piisab, kui meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb liikmesriigi kohustuste rikkumise esinemist hinnata põhjendatud arvamuses määratud tähtaja lõppemisel liikmesriigis valitseva olukorra alusel. [11] Portugali valitsuse esitatud argumente tuleb seega analüüsida, võttes aluseks põhjendatud arvamuses kehtestatud tähtaega, ning argumendid, mis kirjeldavad siseriiklike õigusaktide hilisemat muutust, tuleb jätta kõrvale.

10 — *Diário da República* I nr 99, A seeria, 29.4.1997, muudetud ja uuesti avaldatud 22. juuni 2008. aasta dekreetseadusega nr 141/2008 (*Diário da República* I nr 140, 22.7.2008).

11 — Vt eelkõige 4. juuli 2002. aasta otsus kohtuasjas C-173/01: komisjon *vs.* Kreeka (EKL 2002, lk I-6129, punkt 7) ja 13. märtsi 2003. aasta otsus kohtuasjas C-333/01: komisjon *vs.* Hispaania (EKL 2003, lk I-2623, punkt 8).

B. *Esimene etteheide, mille kohaselt rikuti direktiivi 91/440 artikli 5 lõiget 3*

1. Poolte argumendid

22. Komisjon väidab, et Portugali õigusaktid, mille kohaselt on CP valitsusliikmete haldusalas ja järelevalve all, on vastuolus direktiivi 91/440 artikli 5 lõikega 3.

23. Komisjon tugineb peamiselt sellele, et siseriiklike õigusaktide kohaselt nõuab Portugali riik igaks äriühingutes kapitaliosaluste CP-poolse omandamise või võõrandamise üksikotsuse tegemiseks valitsuse nõusolekut.

24. Nõue, et teatavate toimingute tegemiseks peab olema valitsuse eelnev luba, ei võimalda pidada raudtee-ettevõtjaid iseseisvaks või ettevõtjateks, kellel on riigi suhtes sõltumatu staatus. Sellest tulenevalt ei saa nad vabalt juhtida oma tegevust kooskõlas liidu õiguse nõuetega.

25. Sellest artiklist ilmneb selgelt, et riik ei tohi avaldada mõju varade võõrandamise või omandamise üksikotsustele. Kuigi samas artiklis on sätestatud, et niisugused otsused tuleb teha, järgides riigi üldpoliitilisi suuniseid, ei saa nendes suunistes kindlaks määrata kriteeriumeid, mida tuleb otsustes arvesse võtta.

26. Komisjon leiab ka, et valitsuse sekkumine CP juhtimisse ületab lihtsalt aktsionäri õiguste kasutamise ja seda seepärast, et riik kui aktsionär sekkub kontrolli kaudu, mida teostavad rahandus- ja transpordiminister eraldi õigusnormide kogumi alusel, mida kohaldatakse kogu avaliku sektori suhtes.

27. Portugali valitsus vaidlustab komisjoni nõuded, väites, et nõuet, et kapitaliosaluste omandamiseks või võõrandamiseks tuleb saada ministeeriumi luba, kohaldatakse igat liiki riigi osalusega ettevõtjate suhtes. Niisugune nõue on seotud riigi kui kapitali omaniku rolliga. Portugali valitsus lisab, et otsused osta või müüa osasid tehakse äriühingu organites, nii et raudtee-ettevõtja majandamise sõltumatus tagatakse direktiivi 91/440 artikli 5 lõikes 3 sätestatud nõudeid järgides.

2. Esimese etteheite analüüs

28. Märgin kohe, et direktiivid 91/440 ja 2001/14, mis kuuluvad esimesse raudteepaketti, ei kohusta raudteid privatiseerima. Vastupidi, direktiivi 91/440 artiklis 3 on „raudtee-ettevõtja" määratletud kui „eraõiguslik ettevõtja või riigi osalusega äriühing". Seega võib raudteesektori ajalooline käitaja jääda riigi osalusega äriühinguks. Direktiivi 91/440 II jaotises pealkirjaga „Raudtee-ettevõtjate majandamise sõltumatus" on artikli 4 lõikes 1 nähtud ette, et „raudtee-ettevõtjatel [on] sõltumatu staatus, mille kohaselt on eelkõige nende varad, eelarved ja raamatupidamisarvestus riigi omadest lahus".

29. Märgin ka, et Portugali Vabariik kaotas põhjendatud arvamuses määratud tähtaja lõpuks veel vastu võtmata seaduse ettepanekuga eelneva loa tingimuse. Kuupäeva tõttu, mida tuleb väidetava rikkumise hindamisel arvesse võtta, ei mõjuta see seadusandlik muudatus antavat hinnangut.

30. Komisjon heidab sisuliselt Portugali Vabariigile ette tema süsteemi, mille kohaselt on igaks ajaloolise käitaja poolseks aktsiate ostmiseks või võõrandamiseks vaja transpordiministri eelnevat luba, kusjuures see käitaja on jäänud 100-protsendilise riigi osalusega äriühinguks, nagu ilmneb dekreetseaduse nr 300/2007 artikli 37 lõikest 1. Et raudtee-ettevõtjatelt nõutakse teatavate toimingute tegemiseks seda eelnevat luba, ei saa neid pidada ei iseseisvaks ega riigist sõltumatuks, nii et nad ei ole omaenese tegevuse juhtimises vabad.

31. Selles osas asjakohane õigusnorm on direktiivi 91/440 artikli 5 lõige 3, mille kohaselt võivad raudtee-ettevõtjad eelkõige vabalt teha otsuseid töötajate, varade ja hangete kohta. Komisjon arvab, et sellest õigusnormist ilmneb selgelt, et riik ei tohi avaldada mõju üksikutele võõrandamis- või ostmisotsustele. Olen sellega nõus.

32. Seda tõlgendust kinnitab ka direktiivi 91/440 põhjenduse 3 sisu, samuti direktiivi 91/440 muutnud direktiivi 2001/12 põhjenduse 8 sisu. Nendes põhjendustes kõneldakse eelkõige vajadusest tagada raudtee-ettevõtjatele sõltumatu ettevõtja staatus ja vabadus juhtida omaenese tegevust.

33. Kuigi direktiivi 91/440 artikli 5 lõige 3 võimaldab liikmesriikidel koostada poliitika üldsuunised, ei tohi riik sellegipoolest sõltumatu majandamise eesmärki arvestades avaldada mõju üksikutele varade võõrandamise või omandamise otsustele.

34. Lisaksin, et nõudes igaks äriühingus kapitaliosaluse omandamise või võõrandamise otsuseks valitsuse heakskiitu, on Portugali õigusaktidega kehtestatud riigi osalusega raudtee-ettevõtja suhtes poliitilist laadi väline kontroll, mis ei vasta kuidagi tegutsemis- ja kontrolliviisidele ja -võimalustele, mis on normaalse aktsiaseltsi aktsionäride käsutuses. Portugali riik on seega säilitanud põhirolli raudtee-ettevõtjate sisemistes otsustamismenetlustes, mis ei ole kooskõlas raudtee-ettevõtjale jäetud õigusega teha vabalt otsuseid varade kohta.[12]

35. Sellest järeldub, et komisjoni esimese etteheitega tuleb nõustuda.

C. Teine etteheide, mille kohaselt rikuti direktiivi 91/440 artikli 7 lõiget 3 ja direktiivi 2001/14 artikli 6 lõiget 1

1. Poolte argumendid

36. Komisjon meenutab, et direktiivi 91/440 artikli 7 lõige 3 ja direktiivi 2001/14 artikli 6 lõige 1 kohustavad liikmesriike määrama kindlaks tingimused, mis aitavad tagada, et infrastruktuuriettevõtja eelarve on tasakaalus. Ta leiab aga, et Portugalis ei piisa infrastruktuuri kasutamise tasudest, riigi toetusest ja muust majandustegevusest saadavast tulust, et tasakaalustada infrastruktuuriettevõtja, s.o REFER eelarve.

37. Komisjon kinnitab, et vaatamata Portugali õigusnormidele, mis kohustavad Portugali riiki infrastruktuuriettevõtja arenguga kaasas käima, et säilitada selle ettevõtja majanduslik ja rahanduslik tasakaal, ning kaasas käima infrastruktuuriettevõtja majandusliku olukorra arenguga, ei ole infrastruktuuriettevõtja majandusraskused vähenenud.

38. Portugali valitsus kinnitab, et ta kohustus määrama infrastruktuuriettevõtjaga REFER sõlmitavate mitmeaastaste lepingutega kindlaks avaliku teenuse tasemed infrastruktuuri haldamise alal ning vastava rahalise hüvitise. Nii on võimalik saavutada eelarvetasakaal ettevõtjas, mis määrab kindlaks konkreetsed kvaliteeditasemed käitamise ja tehnoloogia alal, samal ajal kui ametiasutused kohustuvad eraldama summad, mis on kooskõlas vajaliku investeeringu mahu ja avaliku teenuse laadiga.

39. Portugali valitsus märgib, et CP ja REFER-ga kavatsetakse sõlmida avalike teenuste lepingud, võttes arvesse esiteks avaliku teenuse kohustuste selget määratlust, teiseks vajadust ratsionaliseerida/vähendada tegevuskulusid ja kolmandaks seda, et on tarvis, et kõnesolev avalik teenus ja sellega seotud riigi rahaline hüvitis viiakse järk-järgult teineteisega vastavusse.

12 — Vt analoogia alusel 8. juuli 2010. aasta otsus kohtuasjas C-171/08: komisjon *vs.* Portugal (EKL 2010, lk I-6817, eelkõige punkt 60 jj).

40. Lõpuks väidab Portugali valitsus, et ta algatas menetluse, mille tulemusena võetakse vastu õigusnormid, millega tugevdatakse esiteks raudtee-ettevõtja majandamise sõltumatust riigist ja teiseks edendatakse infrastruktuuriettevõtja eelarvetasakaalu sobivate meetmetega, eelkõige muutes raudteeinfrastruktuuri kasutamise tasusid ja määrates ettevõtjaga REFER sõlmitava lepinguga kindlaks õigused ja kohustused infrastruktuuri ehitamise, hooldamise ja rahastamise osas.

2. Teise etteheite analüüs

41. Portugali valitsuse selgitustest teise etteheite kohta ilmneb üheselt – ilma et nimetatud valitsus oleks seda vaidlustanud – et põhjendatud arvamuses määratud tähtaja lõpuks ei olnud Portugali Vabariik võtnud vajalikke meetmeid selleks, et täita kohustusi, mis on sätestatud direktiivi 91/440 artikli 7 lõikes 3 ja direktiivi 2001/14 artikli 6 lõikes 1, mis kohustavad liikmesriike määrama kindlaks tingimused, mis aitavad tagada infrastruktuuriettevõtja eelarve tasakaalu. Sel põhjusel arvan, et Euroopa Kohus võib tuvastada rikkumise, analüüsimata küsimust põhjalikumalt.

42. Ma järeldan sellest, et komisjoni teise väitega tuleb nõustuda.

V. Kohtukulud

43. Kodukorra artikli 69 lõike 2 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud.

44. Kuna komisjon nõudis, et kohtukulud mõistetaks välja Portugali Vabariigilt, tuleb see taotlus rahuldada, kui liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi rahuldatakse terves ulatuses.

VI. Ettepanek

45. Esitatud põhjendustest lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku teha järgmine otsus:

1. Portugali Vabariik on rikkunud kohustusi, mis tal on järgmiste õigusnormide kohaselt:

   — nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta, mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiviga 2001/12/EÜ, osas, mis puudutab selle direktiivi artikli 5 lõiget 3, sest ta nõuab igaks üksikotsuseks, millega riigi osalusega raudtee-ettevõtja CP Comboios de Portugal EPE omandab või võõrandab kapitaliosalusi äriühingutes, valitsuse heakskiitu, ning

   — direktiiv 91/440 osas, mis puudutab selle artikli 7 lõiget 3, ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta, mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiiviga 2007/58/EÜ, osas, mis puudutab selle artikli 6 lõiget 1, sest ta ole ei võtnud vajalikke meetmeid selleks, et täita kohustus määrata kindlaks tingimused, mis aitavad tagada infrastruktuuriettevõtja eelarve tasakaalu.

2. Mõista kohtukulud välja Portugali Vabariigilt.