Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA NĪLO JĒSKINENA [*NIILO JÄÄSKINEN*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2012. gada 6. septembrī[1]

Lieta C-557/10

Eiropas Komisija
pret

Portugāles Republiku

Prasība sakarā ar valsts pienākumu neizpildi — Direktīvas 91/440/EEK — Kopienas dzelzceļa attīstība — 5. panta 3. punkts — Pārvaldības neatkarība — Lēmumi par personālu, aktīviem un iegādēm — 7. panta 3. punkts — Finansējuma piešķiršana infrastruktūras pārvaldītājam — Direktīva 2001/14/EK — Dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšana — Dzelzceļa infrastruktūras maksas iekasēšana — 6. panta 1. punkts — Infrastruktūras pārvaldītāja finansiālais līdzsvars

I – Ievads

1. Ar šo prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi Eiropas Komisija lūdz Tiesu atzīt, ka Portugāles Republika nav izpildījusi pienākumus, kas paredzēti 5. panta 3. punktā un 7. panta 3. punktā Direktīvā 91/440/EEK[2], kas grozīta ar Direktīvu 2001/12/EK[3] (turpmāk tekstā – "Direktīva 91/440"), un 6. panta 1. punktā Direktīvā 2001/14/EK[4], kas grozīta ar Direktīvu 2007/58/EK[5] (turpmāk tekstā – "Direktīva 2001/14"), par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju. Portugāles Republika lūdz Komisijas prasību noraidīt.

2. Šī lieta ietilpst virknē prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi[6], kuras Komisija cēla 2010. un 2011. gadā saistībā ar to, kā dalībvalstis piemēro Direktīvu 91/440 un Direktīvu 2001/14, it īpaši attiecībā uz taisnīgu un nediskriminējošu infrastruktūras, proti, dzelzceļa tīkla, pieejamību dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Šīs prasības ir bezprecedenta, jo dod Tiesai pirmo iespēju spriest par dzelzceļa liberalizāciju Eiropas Savienībā un interpretēt tā saucamo "pirmo dzelzceļa tiesību aktu paketi".

1 — Oriģinālvaloda – franču.

2 — Padomes 1991. gada 29. jūlija direktīva par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 237, 25. lpp.).

3 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra direktīva (OV L 75, 1. lpp.).

4 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra direktīva par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju (OV L 75, 29. lpp.). Direktīvas 2001/14 virsraksts tika grozīts ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīvas 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos (OV L 164, 44. lpp.) 30. pantu. Tagad tas ir "Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksājumu iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu".

5 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra direktīva (OV L 315, 44. lpp.).

6 — Ir runa par izskatāmajām lietām C-473/10 Komisija/Ungārija; C-483/10 Komisija/Spānija; C-512/10 Komisija/Polija; C-528/10 Komisija/Grieķija; C-545/10 Komisija/Čehijas Republika; C-555/10 Komisija/Austrija; C-556/10 Komisija/Vācija; C-625/10 Komisija/Francija; C-627/10 Komisija/Slovēnija; C-369/11 Komisija/Itālija un C-412/11 Komisija/Luksemburga.

II – Atbilstošās tiesību normas

A – *Savienības tiesības*

3. Direktīvas 91/440 5. panta 3. punktā ir noteikts šādi:

"Vispārējo to politikas pamatnostādņu kontekstā, kādas nosaka valsts, un ņemot vērā valsts plānus un līgumus (kuri var būt noslēgti uz vairākiem gadiem), ieskaitot ieguldījumu un finanšu plānus, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir jo īpaši tiesības brīvi:

[..]

— pieņemt lēmumus par personālu, aktīviem un iegādēm,

[..]."

4. Direktīvas 7. panta 3. punktā ir noteikts:

"Dalībvalstis, pienācīgi ievērojot Līguma 73., 87. un 88. pantu, var arī vienoties ar infrastruktūras pārvaldītāju par uzdevumiem, apmēriem un finanšu prasībām atbilstīgu finansējumu, īpaši jaunu investīciju segšanai."

5. Saskaņā ar Direktīvas 2001/14 6. panta 1. punktu:

"Dalībvalstis izstrādā nosacījumus, attiecīgā gadījumā ieskaitot priekšapmaksas nosacījumus, lai nodrošinātu, ka normālos uzņēmējdarbības apstākļos un saprātīgā laikposmā infrastruktūras pārvaldītāja grāmatvedības rēķinos ienākumiem no infrastruktūras maksas, citas saimnieciskās darbības un valsts iemaksām, no vienas puses, jābūt vismaz līdzsvarā ar infrastruktūras izdevumiem, no otras puses.

Neskarot lietotāja iespējamo ilgtermiņa mērķi segt visu transporta veidu infrastruktūras izmaksas, pamatojoties uz dažādo transporta veidu godīgu, nediskriminējošu konkurenci, kur dzelzceļa transports spēj konkurēt ar citiem transporta veidiem, saskaņā ar 7. un 8. pantā noteikto maksas iekasēšanas sistēmu dalībvalsts var prasīt, lai infrastruktūras pārvaldītājs savelk rēķinus bez valsts finansējuma."

B – *Portugāles tiesību akti*

6. Ar 2009. gada 12. jūnija Dekrētlikumu Nr. 137-A/2009[7] ir pieņemts juridiskais režīms, ko piemēro valsts uzņēmumam *CP Comboios de Portugal EPE* (turpmāk tekstā – "*CP*"), un tā statūti. Šis dekrētlikums reglamentē *CP* juridisko formu un darbības mērķi un I pielikumā nosaka statūtus, kas ir saistoši šim uzņēmumam.

7. Minētā dekrētlikuma 2. pants paredz:

"Juridiskā forma

[*CP*] ir konkurējošs valsts sektora uzņēmums, kam ir juridiskā personība, administratīva un finansiāla autonomija, kā arī savs īpašums, ko pārzina un uzrauga tie valdības locekļi, kas ir atbildīgi par finansēm un transportu."

7 — 2009. gada 12. jūnija *Diário da República I* pielikums Nr. 112.

8. *CP* statūtu 1. pantā ar virsrakstu "Nosaukums un mītne" ir paredzēts:

"1. [*CP*] ir konkurējošs valsts sektora uzņēmums, kam ir juridiskā personība, administratīva un finansiāla autonomija, kā arī savs īpašums, kam ir tiesībspēja, kas attiecas uz visām tiesībām un pienākumiem, kas ir nepieciešami vai piemēroti tā mērķa sasniegšanai."

9. *CP* mērķis ir noteikts statūtu 2. pantā. Saskaņā ar šo normu:

"1. [*CP*] galvenais mērķis ir sniegt pasažieru un preču dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus pa dzelzceļu, tā posmiem un atzariem, kas veido vai veidos valsts dzelzceļa tīklu.

[..]

3. Papildus [*CP*] var veikt arī šādas darbības [..].

4. Īstenojot savu darbības mērķi, kas noteikts iepriekšējā punktā, [*CP*] var:

a) izveidot sabiedrības un iegādāties kapitāla daļas saskaņā ar likumu;

[..]."

10. Saskaņā ar minēto statūtu 9. pantu *CP* ir šādas pilnvaras:

"1. Valdei ir virkne vadības un administrācijas pilnvaru saskaņā ar likumu un statūtiem.

2. Valdei jo īpaši ir:

[..]

l) jāapspriežas par sabiedrību izveidi un kapitāla daļu iegādi vai atsavināšanu atbilstoši likumam;

[..]."

11. 21. pants ietilpst IV nodaļā "Aizbildnība". Šis pants ar apakšvirsrakstu "Pārvaldības vadlīnijas" paredz:

"1. Valdība saskaņā ar likumu nosaka vispārīgos mērķus, kas [*CP*] jāsasniedz, raugoties, lai tie būtu saderīgi ar tiesību aktos noteiktajām globālajām un nozaru politikām.

2. Valdība seko līdzi situācijas attīstībai uzņēmumā, lai nodrošinātu pietiekamu kolektīvo vajadzību apmierināšanu, lai nodrošinātu saimniecisku un finansiālu līdzsvaru un garantētu, ka tiek īstenota atbilstoša dzelzceļa pārvadājumu modernizācijas politika."

12. Ar 2007. gada 23. augusta Dekrētlikumu Nr. 300/2007[8] tika grozīts režīms, kas reglamentēja valsts konkurējošo sektoru un publiskos uzņēmumus Portugālē. Konkrēti, tas paredz:

"10. pants

1. Valsts akcionāra tiesības īsteno Valsts kases un finanšu ģenerāldirekcija finanšu ministra pakļautībā, kurš, ievērojot vadlīnijas, kas paredzētas nākamajā pantā, un veicot attiecīgas konsultācijas, var tās deleģēt ar rīkojumu, kas ir izdots kopīgi ar pārējiem par nozari atbildīgajiem ministriem.

8 — 2007. gada 23. aprīļa *Diário da República I*, Nr. 162.

[..]

3. Tiesības, kas minētas iepriekšējos punktos, var īstenot arī netieši, ar kapitālsabiedrību starpniecību, kam ir tikai valsts kapitāls."

13. 37. pants šai pašā dekrētlikumā attiecas uz sabiedrību izveidi un kapitāla daļu iegādi vai atsavināšanu. Tas ir formulēts šādi:

"1. [..] valsts dalība vai citu valsts iestāžu un publisko uzņēmumu dalība sabiedrību izveidē un kapitāla daļu iegādē vai atsavināšanā ir jāatļauj finanšu ministram un par nozari atbildīgajam ministram [..].

[..]"

14. 2003. gada 28. oktobra Dekrētlikums Nr. 270/2003[9] definē nosacījumus, ar kuriem tiek sniegti dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi un pārvaldīta dzelzceļa infrastruktūra. Šis dekrētlikums it īpaši reglamentē infrastruktūras pārvaldītāja rēķinu līdzsvaru atbilstoši 63. panta noteikumiem. Saskaņā ar šo pantu:

"1. Infrastruktūras pārvaldītāja rēķinos ir jānodrošina līdzsvars starp:

a) ieņēmumiem, kas gūti, iekasējot maksu par infrastruktūras izmantošanu, citiem ieņēmumiem no saimnieciskās darbības, kā arī valsts finansējumu, kas vajadzības gadījumā maksāts iepriekš (*ex ante*), no vienas puses, un

b) valsts infrastruktūras pārvaldības un uzturēšanas dienestu izmaksām, no otras puses.

2. Neskarot eventuālu ilgtermiņa mērķi panākt, lai lietotājs pakāpeniski nosedz infrastruktūras izmaksas visiem transporta veidiem uz godīgas un nediskriminējošas dažādu transporta veidu konkurences pamata, infrastruktūras pārvaldītājam ir jāpanāk 1. punktā minētais līdzsvars bez valsts finansējuma palīdzības, ievērojot šajā nodaļā paredzēto maksas iekasēšanas struktūru, ja dzelzceļa transports spēj konkurēt ar citiem transporta veidiem, proti, kad pastāv līdzvērtīgs vides izmaksu internalizācijas līmenis citos transporta veidos.

3. Lai sasniegtu 1. punktā minēto līdzsvaru un nolūkā novērtēt iespējamo vajadzību, ka valstij vajadzēs maksāt kompensācijas valsts infrastruktūras pārvaldības dienestam, ir jāpieņem aprēķinu metode, kas pārskatāmi parādītu, ka tiek ņemtas vērā tikai tās izmaksas, ko ir radījis infrastruktūras apsaimniekošanas, uzturēšanas, saglabāšanas un nodrošināšanas darbs.

[..]

7. Šā panta 1. punkta b) apakšpunktā finanšu un ārkārtas izmaksas neuzskata par infrastruktūras pārvaldības valsts dienesta izmaksām.

8. Ārkārtas izmaksas, kas rodas dabas katastrofu rezultātā, jākompensē valstij."

9 — 2003. gada 28. oktobra *Diário da República I*, A sērija, Nr. 250.

15. Visbeidzot 1997. gada 29. aprīļa Dekrētlikums Nr. 104/97[10] ir par *Rede Ferroviária Nacional, REFER EP* izveidi (valsts dzelzceļa tīkls, turpmāk tekstā – "*REFER*"). *REFER* statūti ir publicēti minētā dekrētlikuma I pielikumā. 12. pants ar attiecīgu virsrakstu šādi nosaka minēto statūtu priekšmetu un piemērošanas jomu:

"[..]

2. Valdība seko līdzi uzņēmuma attīstībai nākotnē, lai uzraudzītu tā saimnieciskā un finansiālā līdzsvara saglabāšanu un attiecīgo parādsaistību izpildi, kuras uzņēmums uzņēmies, saistībā ar dzelzceļa infrastruktūras būvi, aprīkošanu un atjaunošanu, ievērojot noteikumus, kas nerada kaitējumu centieniem īstenot piemērotu dzelzceļa modernizācijas politiku."

III – Pirmstiesas procedūra un tiesvedība Tiesā

16. Ar savu 2008. gada 26. janvāra brīdinājuma vēstuli Komisija vērsa Portugāles iestāžu uzmanību uz apstākli, ka tai ir šaubas par to, vai ar Savienības tiesībām ir saderīgi dalībvalsts tiesību akti, ar kuriem transponēta pirmā dzelzceļa tiesību aktu pakete. Portugāles iestādes atbildēja uz brīdinājuma vēstuli, sniedzot informāciju un argumentus saistībā ar Portugāles tiesību aktu atbilstību Direktīvai 91/440 un Direktīvai 2001/14.

17. Ar 2009. gada 9. oktobra vēstuli Komisija nosūtīja Portugāles iestādēm argumentētu atzinumu, apgalvodama, ka pirmās dzelzceļa tiesību aktu paketes transponēšanas ziņā Portugāles Republika nav izpildījusi savus pienākumus, ko paredz Direktīvas 91/440 5. panta 3. punkts un 7. panta 3. punkts un Direktīvas 2001/14 6. panta 1. punkts.

18. Ar 2009. gada 14. decembra vēstuli Portugāles iestādes atbildēja uz argumentēto atzinumu un sniedza dažādus paskaidrojumus. Ar 2010. gada 24. jūnija vēstuli Portugāles iestādes informēja Komisiju par tāda valsts tiesību akta izsludināšanu, kurā ir ņemta vērā Komisijas argumentētajā atzinumā paustā kritika par Portugāles darbības uzlabošanas sistēmas saderību ar Savienības tiesībām, konkrēti, ar Direktīvas 2001/14 11. pantu.

19. Tā kā Portugāles iestāžu atbilde Komisiju neapmierināja, tā izlēma celt šo prasību, kas Tiesā tika saņemta 2010. gada 29. novembrī.

IV – Prasības saistībā ar valsts pienākumu neizpildi analīze

A – *Par lūgumu apturēt tiesvedību šajā lietā*

20. Portugāles valdība galvenokārt izvirzīja argumentus, ar kuriem tā apstrīdēja apgalvojumus par valsts pienākumu neizpildi un pakārtoti lūdza Tiesu apturēt tiesvedību šajā lietā līdz 2011. gada 31. decembrim, dienai, kad būtu jāstājas spēkā leģislatīviem un līgumiskiem pasākumiem, kas, ja var ticēt šai valdībai, vairos dzelzceļa uzņēmuma pārvaldības neatkarību no valsts un grozīs dzelzceļa infrastruktūras maksas iekasēšanas sistēmu.

10 — 1997. gada 29. aprīļa *Diário da República I*, A sērija, Nr. 99. Grozīts un pārpublicēts 2008. gada 22. jūnija dekrētlikumā Nr. 141/2008 (2008. gada 22. jūlija *Diário da República I*, Nr. 140).

21. Šeit jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru pienākumu neizpildes esamība ir jāvērtē atkarībā no situācijas dalībvalstī, kāda tā ir, beidzoties argumentētajā atzinumā noteiktajam termiņam[11]. Portugāles valdības izvirzītie argumenti līdz ar to ir izskatāmi, ņemot par pamatu termiņu, kas noteikts argumentētajā atzinumā, un argumenti par valsts tiesību aktu vēlāku attīstību ir noraidāmi.

B – *Par pirmo iebildumu, kura pamatā ir Direktīvas 91/440 5. panta 3. punkta pārkāpums*

1) Lietas dalībnieku argumenti

22. Komisija apgalvo, ka Portugāles tiesību akti, kas pakļauj *CP* valdības locekļu aizbildnībai un pārraudzībai, esot pretrunā Direktīvas 91/440 5. panta 3. punktam.

23. Komisija it īpaši balstās uz apstākli, ka saskaņā ar valsts tiesību aktiem Portugāles valsts pakārto katru atsevišķo lēmumu par *CP* veiktu sabiedrību kapitāla daļu iegādi vai atsavināšanu valdības apstiprinājumam.

24. Prasība iegūt iepriekšēju valdības atļauju dažu darbību veikšanai neļauj uzskatīt dzelzceļa uzņēmumus par neatkarīgiem vai tādiem, kam būtu autonoms statuss attiecībā pret valsti. Līdz ar to tie nevar brīvi pārvaldīt savas darbības, kā to prasa Savienības tiesības.

25. Faktiski no šī panta skaidri izrietot, ka valsts nedrīkst ietekmēt atsevišķos aktīvu iegādes vai atsavināšanas lēmumus. Lai gan šis pats pants paredz, ka šādi lēmumi ir jāpieņem kopējās valsts politikas noteikto vadlīniju ietvaros, šajās vadlīnijās drīkst tikai definēt kritērijus, kas šādos lēmumos jāņem vērā.

26. Komisija tāpat uzskata, ka valdības dalība *CP* pārvaldībā ir kas vairāk nekā tikai vienkārša akcionāra tiesību īstenošana, jo valsts kā akcionārs iejauktos ar finanšu un transporta ministru veiktās pārraudzības palīdzību, pamatojoties uz atsevišķu tādu noteikumu kopumu, kas ir piemērojami visam valsts sektoram.

27. Portugāles valdība apstrīd Komisijas secinājumus un apgalvo, ka prasība saņemt ministrijas atļauju, lai iegādātos vai atsavinātu kapitāla daļas, ir piemērojama visu veidu valsts iestādēm. Šī prasība esot saistīta ar valsts kā kapitāla turētājas lomu. Portugāles valdība piebilst, ka šīs sabiedrības struktūrvienībās noritot apspriedes saistībā ar kapitāla daļu pirkšanu vai pārdošanu, tā ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pārvaldības autonomija esot nodrošināta saskaņā ar Direktīvas 91/440 5. panta 3. punkta prasībām.

2) Pirmā iebilduma pārbaude

28. Vispirms ir jānorāda, ka Direktīva 91/440 un Direktīva 2001/14, kas ietilpst pirmajā dzelzceļa tiesību aktu paketē, neprasa obligāti privatizēt dzelzceļus. Gluži pretēji, Direktīvas 91/440 3. pants definē "dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu" kā "jebkuru privātu vai valsts uzņēmumu". Līdz ar to vēsturiskais dzelzceļa nozares uzņēmums var saglabāties kā valsts uzņēmums. Tomēr Direktīvas 91/440 II nodaļā ar virsrakstu "[Pārvaldības] neatkarība" 4. panta 1. punktā ir noteikts, ka "dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir neatkarīgs statuss, saskaņā ar kuru tie ir tādu līdzekļu, budžetu un kontu īpašnieki, kas ir nošķirti no valsts līdzekļiem, budžeta un kontiem".

11 — Skat. it īpaši 2002. gada 4. jūlija spriedumu lietā C-173/01 Komisija/Grieķija (*Recueil*, I-6129. lpp., 7. punkts) un 2003. gada 13. marta spriedumu lietā C-333/01 Komisija/Spānija (*Recueil*, I-2623. lpp., 8. punkts).

29. Es tāpat atzīmēju, ka saskaņā ar kādu likumprojektu, kas vēl nebija pieņemts termiņā, kas bija noteikts argumentētajā atzinumā, Portugāles Republika ir svītrojusi nosacījumu, ka ir nepieciešama iepriekšēja atļauja. Neraugoties uz to, ņemot vērā dienu, kas ir jāņem par pamatu, vērtējot, vai apgalvojumi par pienākumu neizpildi ir pamatoti, minētajam tiesību akta grozījumam tomēr šajā vērtējumā nav nozīmes.

30. Komisija būtībā Portugāles Republikai pārmet, ka tās sistēma prasa transporta ministra iepriekšēju atļauju jebkuram akciju pirkumam vai atsavināšanai, ko veic vēsturiskais uzņēmums, kuram ir saglabājies pilnībā publisks statuss, kā izriet no Dekrētlikuma Nr. 300/2007 37. panta 1. punkta. Sakarā ar šo iepriekšējo atļauju, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nepieciešama dažu darbību veikšanai, pēdējie nav uzskatāmi par neatkarīgiem vai tādiem, kam būtu autonoms statuss attiecībā pret valsti, jo tie nevar brīvi pārvaldīt savas darbības.

31. Šajā ziņā izšķiroša nozīme ir Direktīvas 91/440 5. panta 3. punktam, saskaņā ar kuru dzelzceļa uzņēmumiem, konkrēti, ir iespēja brīvi pieņemt lēmumus par personālu, aktīviem un iegādēm. Komisija uzskata, ka no šīs normas skaidri izriet, ka valsts nedrīkst ietekmēt atsevišķos lēmumus par aktīvu atsavināšanu vai iegādi. Es tam piekrītu.

32. Šādu interpretāciju turklāt pamato arī Direktīvas 91/440 preambulas trešā apsvēruma formulējums, kā arī preambulas Direktīvas 2001/12, ar ko groza Direktīvu 91/440, 8. apsvērums. Šie apsvērumi ir saistīti ar nepieciešamību garantēt dzelzceļa uzņēmumiem neatkarīgu statusu no valsts un brīvību pašiem būt savas darbības noteicējiem.

33. Lai arī ir tiesa, ka Direktīvas 91/440 5. panta 3. punkts ļauj dalībvalstīm izveidot vispārējās politikas pamatnostādnes, tomēr tik un tā ir jāteic, ka, ņemot vērā pārvaldības neatkarības mērķi, valsts nedrīkst ietekmēt atsevišķos lēmumus par aktīvu atsavināšanu vai iegādi.

34. Piebildīšu, ka, pakļaujot katru atsevišķo lēmumu par kapitāla sabiedrību kapitāla daļu iegādi vai atsavināšanu valdības apstiprinājumam, Portugāles tiesību akti ir pakļāvuši dzelzceļa uzņēmumu ārējai politiskas dabas kontrolei, kas nekādā gadījumā neatbilst parastas akciju sabiedrības akcionāru rīcībā esošajiem rīcības un pārraudzības līdzekļiem. Līdz ar to Portugāles valsts ir rezervējusi sev būtisku lomu dzelzceļa uzņēmumu iekšējās lemšanas procedūrās, un šāda loma nav saderīga ar dzelzceļa uzņēmumam atzīto brīvību pieņemt lēmumus par aktīviem [12].

35. Secinu, ka Komisijas pirmais iebildums ir atzīstams par pamatotu.

C – Par otro iebildumu, kura pamatā ir Direktīvas 91/440 7. panta 3. punkta un Direktīvas 2001/14 6. panta 1. punkta pārkāpums

1) Lietas dalībnieku argumenti

36. Komisija atgādina, ka Direktīvas 91/440 7. panta 3. punkts un Direktīvas 2001/14 6. panta 1. punkts uzliek dalībvalstīm pienākumu izstrādāt atbilstošus nosacījumus, lai nodrošinātu, ka infrastruktūras pārvaldītāja rēķini ir līdzsvarā. Taču tā uzskata, ka Portugālē ieņēmumi no maksas par infrastruktūras izmantošanu, valsts finansējums un citi ieņēmumi no saimnieciskās darbības nav pietiekami, lai līdzsvarotu infrastruktūras pārvaldītāja, proti, *REFER*, rēķinus.

12 — Pēc analoģijas skat. 2010. gada 8. jūlija spriedumu lietā C-171/08 Komisija/Portugāle (Krājums, I-6817. lpp., īpaši 60. un nākamie punkti).

37. Komisija apgalvo, ka, neraugoties uz Portugāles tiesību aktu tiesiskām normām, kas uzliek Portugāles valstij pienākumu sekot līdzi situācijas attīstībai infrastruktūras pārvaldības uzņēmumā, lai nodrošinātu tā saimniecisko un finansiālo līdzsvaru, kā arī pienākumu sekot līdzi infrastruktūras pārvaldītāja finansiālās situācijas attīstībai, infrastruktūras pārvaldītāja nelīdzsvarotajā finansiālajā situācijā nav vērojamas labvēlīgas tendences.

38. Portugāles valdība apliecina, ka tā ir apņēmusies, noslēdzot ar infrastruktūras pārvaldītāju (*REFER*) daudzgadīgus līgumus, noteikt publiskā pakalpojuma standartus infrastruktūras pārvaldības jomā un noteiktu atbilstīgo finanšu kompensāciju. Līdz ar to būšot iespējams panākt uzņēmuma rēķinu līdzsvaru, kas noteiktu dažus konkrētus darbības un tehnikas kvalitātes līmeņus, turpretim valsts iestādes apņemtos piešķirt tādas summas, kas būtu samērīgas ar nepieciešamo ieguldījumu daudzumu un publiskā pakalpojuma būtību.

39. Portugāles valdība atzīmē, ka ar publiskajiem pakalpojumiem saistītu līgumu noslēgšana ar *CP* un *REFER* ir paredzēta, ņemot vērā, pirmkārt, skaidru publiskā pakalpojuma pienākumu definīciju, otrkārt, nepieciešamību racionalizēt/samazināt ekspluatācijas izmaksas un, treškārt, nepieciešamo pakāpenisko un progresīvo konverģenci starp attiecīgo publisko pakalpojumu un ar to saistīto publisko finanšu kompensāciju.

40. Visbeidzot Portugāles valdība norāda, ka tā esot uzsākusi procedūru, kuras gaitā tiks pieņemti leģislatīvi pasākumi, lai, no vienas puses, nostiprinātu dzelzceļa uzņēmuma pārvaldības neatkarību no valsts un, no otras puses, ar piemērotiem pasākumiem veicinātu infrastruktūras pārvaldītāja rēķinu līdzsvaru, konkrēti, mainot dzelzceļa infrastruktūras maksas iekasēšanas sistēmu un līgumā ar *REFER* nosakot ar infrastruktūras būvi, uzturēšanu un finansēšanu saistītās tiesības un pienākumus.

2) Otrā iebilduma pārbaude

41. Portugāles valdība neapstrīd un no tās skaidrojumiem attiecībā uz otro iebildumu skaidri izriet, ka, argumentētajā atzinumā noteiktajam termiņam beidzoties, Portugāles Republika nebija veikusi pasākumus, kas nepieciešami, lai izpildītu pienākumus, kas ir izklāstīti Direktīvas 91/440 7. panta 3. punktā un Direktīvas 2001/14 6. panta 1. punktā, kuros dalībvalstīm ir uzlikts pienākums izstrādāt pienācīgus nosacījumus, lai nodrošinātu, ka infrastruktūras pārvaldītāja grāmatvedības rēķini ir līdzsvarā. Šī iemesla dēļ uzskatu, ka Tiesa var atzīt valsts pienākumu neizpildi, neveicot vēl izvērstāku analīzi.

42. Secinu, ka Komisijas otrais iebildums ir atzīstams par pamatotu.

V – Par tiesāšanās izdevumiem

43. Atbilstoši Reglamenta 69. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs.

44. Tā kā Komisija ir prasījusi piespriest Portugāles Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, šī prasība būs jāapmierina, ja prasība sakarā ar valsts pienākumu neizpildi tiks pilnībā apmierināta.

VI – Secinājumi

45. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, es ierosinu Tiesai nospriest šādi:

1) Portugāles Republika nav izpildījusi pienākumus, kas paredzēti

— Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīvā 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību, kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvu 2001/12/EK, attiecībā uz šīs direktīvas 5. panta 3. punktu, jo tā pakārto katru atsevišķo lēmumu par publiskā dzelzceļa uzņēmuma *CP Comboios de Portugal EPE* veiktu sabiedrību kapitāla daļu iegādi vai atsavināšanu valdības apstiprinājumam, un

— Direktīvā 91/440 saistībā ar 7. panta 3. punktu un Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvā 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu, kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Direktīvu 2007/58/EK, attiecībā uz 6. panta 1. punktu, jo tā nav veikusi pasākumus, kas vajadzīgi, lai izpildītu pienākumu definēt atbilstošus nosacījumus, ar kuriem varētu garantēt infrastruktūras pārvaldītāja rēķinu līdzsvaru;

2) Portugāles Republika atlīdzina tiesāšanās izdevumus.