Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
NIILO JÄÄSKINEN IŠVADA,
pateikta 2012 m. rugsėjo 6 d.[1]

Byla C-557/10

Europos Komisija
prieš

Portugalijos Respubliką

„Ieškinys dėl įsipareigojimų neįvykdymo — Direktyva 91/440/EEB — Bendrijos geležinkelių plėtra — 5 straipsnio 3 dalis — Valdymo nepriklausomumas — Sprendimai dėl savo darbuotojų, lėšų ir pirkimų — 7 straipsnio 3 dalis — Finansavimo suteikimas infrastruktūros valdytojui — Direktyva 2001/14/EB — Geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymas — Mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimas — 6 straipsnio 1 dalis — Infrastruktūros valdytojo sąskaitų pusiausvyra“

I – Įžanga

1. Šiuo ieškiniu dėl įsipareigojimų neįvykdymo Europos Komisija prašo Teisingumo Teismo konstatuoti, kad Portugalijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal Direktyvos 91/440/EEB[2] su pakeitimais, padarytais Direktyva 2001/12/EB[3] (toliau – Direktyva 91/440), 5 straipsnio 3 dalį bei 7 straipsnio 3 dalį ir pagal Direktyvos 2001/14/EB[4] su pakeitimais, padarytais Direktyva 2007/58/EB[5], (toliau – Direktyva 2001/14), dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo 6 straipsnio 1 dalį. Portugalijos Respublika prašo atmesti Komisijos ieškinį.

1 — Originalo kalba: prancūzų.

2 — 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva dėl Bendrijos geležinkelių plėtros (OL L 237, p. 25; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 341).

3 — 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (OL L 75, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 376).

4 — 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (OL L 75, p. 29; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 404). Direktyvos 2001/14 pavadinimas buvo pakeistas 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose (OL L 164, p. 44; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 227). Nuo to laiko ji vadinama 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo.

5 — 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (OL L 315, p. 44).

2. Šioje byloje nagrinėjamas vienas iš kelių ieškinių dėl įsipareigojimų neįvykdymo [6], kuriuos Komisija pareiškė 2010 ir 2011 m. dėl valstybių narių įgyvendinamų direktyvų 91/440 ir 2001/14, būtent kiek tai susiję su tinkama ir nediskriminacine geležinkelio įmonių prieiga prie infrastruktūros, t. y. prie geležinkelių tinklo. Tokie ieškiniai pareikšti pirmą kartą, todėl Teisingumo Teismui suteikiama pirmoji galimybė išreikšti nuomonę dėl geležinkelių liberalizacijos Europos Sąjungoje ir, konkrečiai kalbant, išaiškinti tai, ką įprasta vadinti „pirmuoju geležinkelių paketu“.

II – Teisinis pagrindas

A – *Sąjungos teisė*

3. Direktyvos 91/440 5 straipsnio 3 dalyje nustatyta:

„Pagal valstybės nustatytus bendros politikos metmenis ir atsižvelgiant į nacionalinius planus bei sutartis (jie gali būti daugiamečiai), įskaitant investavimo bei finansavimo planus, geležinkelio įmonėms suteikiama teisė visų pirma:

<…>

— priimti sprendimus dėl savo darbuotojų, lėšų ir pirkimų;

<…>“

4. Tos pačios direktyvos 7 straipsnio 3 dalyje nustatyta:

„Deramai atsižvelgdamos į Sutarties 73, 87 ir 88 straipsnius, valstybės narės gali infrastruktūros valdytojui skirti dar ir veiklos uždavinius, apimtį ir finansinius poreikius atitinkantį finansavimą, ypač tam, kad būtų skirta lėšų naujoms investicijoms.“

5. Direktyvos 2001/14 6 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Valstybės narės nustato sąlygas, įskaitant tam tikrais atvejais išankstinius mokėjimus, siekdamos užtikrinti, kad esant įprastoms verslo sąlygoms ir per pagrįstą laikotarpį infrastruktūros valdytojo iš infrastruktūros mokesčių gautos pajamos, papildomos pajamos iš kitos komercinės veiklos ir valstybės skirtos lėšos būtų bent jau ne mažesnės už infrastruktūros išlaidas.

Nepažeisdama galimo ilgalaikio tikslo, siekiančio, kad visų transporto rūšių infrastruktūros išlaidas padengtų jos naudotojai esant tinkamai ir nediskriminuojančiai įvairių transporto rūšių konkurencijai, tais atvejais, kai geležinkelių transportas gali konkuruoti su kitomis transporto rūšimis, laikydamasi 7 ir 8 straipsniuose nurodytos mokesčių ėmimo sistemos, valstybė narė gali pareikalauti, kad infrastruktūros valdytojo sąskaitose pajamos be valstybės finansavimo būtų lygios išlaidoms.“

6 — Kalbama apie šias Teisingumo Teismo nagrinėjamas bylas: *Komisija prieš Vengriją* (C-473/10); *Komisija prieš Ispaniją* (C-483/10); *Komisija prieš Lenkiją* (C-512/10); *Komisija prieš Graikiją* (C-528/10); *Komisija prieš Čekijos Respubliką* (C-545/10); *Komisiją prieš Austriją* (C-555/10); *Komisija prieš Vokietiją* (C-556/10); *Komisija prieš Prancūziją* (C-625/10); *Komisija prieš Slovėniją* (C-627/10); *Komisija prieš Italiją* (C-369/11) ir *Komisija prieš Liuksemburgą* (C-412/11).

B – *Portugalijos teisė*

6. 2009 m. birželio 12 d. Dekretu įstatymu 137-A/2009[7] buvo patvirtintos valstybės įmonei *CP Comboios de Portugal EPE* (toliau – CP) taikytinos teisės nuostatos ir jos įstatai. Šiuo dekretu įstatymu reglamentuojamas CP teisinis statusas ir tikslai, o jo I priede išdėstyti įstatai, reglamentuojantys įmonės veiklą.

7. Minėto dekreto įstatymo 2 straipsnis išdėstytas taip:

„Teisinis statusas

[CP] yra konkurencijai atviro viešojo sektoriaus įmonė, turinti juridinio asmens statusą, administracinį ir finansinį savarankiškumą ir nuosavą turtą, kurią prižiūri ir kontroliuoja už finansus ir transportą atsakingi vyriausybės nariai.“

8. CP įstatų 1 straipsnyje „Pavadinimas ir buveinė“ nustatyta:

„1. [CP] yra konkurencijai atviro viešojo sektoriaus įmonė, turinti juridinio asmens statusą, administracinį ir finansinį savarankiškumą ir nuosavą turtą, ir turi veiksnumą, apimantį visas teises ir pareigas, kurios reikalingos ar tinkamos jos tikslui pasiekti.“

9. CP tikslas apibrėžtas įstatų 2 straipsnyje. Toje nuostatoje išdėstyta:

„1. [CP] pagrindinis tikslas – teikti keleivių ir prekių transporto geležinkeliais paslaugas geležinkelių linijomis, kelių atkarpomis ir atšakomis, kurios sudaro ar sudarys nacionalinį geležinkelių tinklą.

<…>

3. [CP] papildomai gali vykdyti tokią veiklą <…>

4. Siekdama ankstesniame punkte nurodyto tikslo [CP] gali:

a) steigti įmones ir įsigyti jų kapitalo dalių pagal įstatymus;

<…>“

10. Remiantis minėtų įstatų 9 straipsniu, CP turi tokią kompetenciją:

„1. Valdyba vykdo visas valdymo ir administravimo funkcijas pagal įstatymą ir įstatus.

2. Būtent valdyba privalo:

<…>

l) priimti sprendimus dėl įmonių steigimo ir dėl kapitalo dalių įsigijimo ar perleidimo, kaip nustatyta įstatyme;

<…>“

7 — *Diário da República I*, papildymas, Nr. 112, 2009 m. birželio 12 d.

11. 21 straipsnis yra IV skyriuje „Priežiūra“. Tame straipsnyje „Valdymo gairės“ nustatyta:

„1. Remdamasi įstatymu vyriausybė nustato bendruosius tikslus, kurių turi siekti [CP], ir užtikrina, kad jie neprieštarautų teisės aktuose nustatytoms bendrosioms ir sektorių politikos kryptims.

2. Vyriausybė seka įmonės padėties raidą, kad užtikrintų tinkamą kolektyvinių interesų tenkinimo lygį, apsaugotų jos ekonominę ir finansinę pusiausvyrą ir užtikrintų tinkamų geležinkelių transporto modernizavimo politikos krypčių įgyvendinimą.“

12. 2007 m. rugpjūčio 23 d. Dekretu įstatymu Nr. 300/2007 [8] buvo pakeista sistema, reglamentuojanti valstybės konkurencinį sektorių ir Portugalijos valstybės įmones. Jame, be kita ko, nustatyta:

„10 straipsnis

1. Valstybės akcininko teises įgyvendina Biudžeto ir finansų generalinė direkcija, kuriai vadovauja finansų ministras, kuris, laikydamasis paskesniame straipsnyje nustatytų gairių, iš anksto susitarus, gali priskirti šias funkcijas bendru su kitais už sektorių atsakingais ministrais potvarkiu.

<…>

3. Ankstesnėse pastraipose nustatytos teisės gali būti įgyvendinamos netiesiogiai per išskirtinai valstybinio kapitalo įmones.“

13. To paties dekreto įstatymo 37 straipsnyje kalbama apie bendrovių steigimą ir kapitalo dalių įsigijimą ar perleidimą. Tame straipsnyje nustatyta:

„1. <…> valstybės ar kitų valstybės įstaigų ir valstybės įmonių dalyvavimą steigiant bendroves ir įsigijant ar perleidžiant kapitalo dalis turi patvirtinti finansų ministras ir už sektorių atsakingas ministras <…>.

<…>“

14. 2003 m. spalio 28 d. Dekrete įstatyme Nr. 270/2003 [9] apibrėžtos geležinkelio transportu teikiamų paslaugų ir geležinkelių infrastruktūros valdymo sąlygos. Šiuo dekretu įstatymu konkrečiai reglamentuojama infrastruktūros valdytojo sąskaitų pusiausvyra laikantis šio dekreto įstatymo 63 straipsnio nuostatų. Tame straipsnyje nustatyta:

„1. Infrastruktūros valdytojo sąskaitose turi būti užtikrinta pusiausvyra tarp:

a) viena vertus, pajamų, gaunamų iš rinkliavų už naudojimąsi infrastruktūra, iš kitos komercinės veiklos gauto perviršio ir valstybės finansavimo, jei reikia, išankstiniais mokėjimais ir,

b) antra vertus, infrastruktūros valdymo ir priežiūros viešosios paslaugos sąnaudų.

2. Nepažeidžiant galimo ilgalaikio tikslo, kad naudotojas palaipsniui padengs infrastruktūros sąnaudas, susijusias su visomis transporto rūšimis, ir, remiantis sąžininga ir nediskriminacine transporto rūšių konkurencija, infrastruktūros valdytojas privalo pasiekti 1 dalyje numatytą pusiausvyrą be valstybės finansavimo ir laikydamasis šiame skyriuje nustatytos mokesčių struktūros, jei geležinkelių transportas yra pajėgus atlaikyti kitų transporto rūšių konkurenciją, būtent kai yra lygiavertis su aplinkosauga susijusių sąnaudų internalizavimas, kiek tai susiję su kitomis transporto rūšimis.

8 — *Diário da República I*, Nr. 162, 2007 m. balandžio 23 d.

9 — *Diário da República I*, A serija, Nr. 250, 2003 m. spalio 28 d.

3. Siekiant 1 dalyje nurodytos pusiausvyros ir siekiant įvertinti galimą kompensacijų, kurias valstybė moka už viešąsias infrastruktūros valdymo paslaugas, poreikį, reikia nustatyti sumos įskaitymo metodą, kuris aiškiai įrodytų, kad įskaitomos tik tos sąnaudos, kurios patirtos dėl infrastruktūros valdymo, priežiūros, išsaugojimo ir perdavimo naudotis veiklos.

<…>

7. Kiek tai susiję su šio straipsnio 1 dalies b punktu, finansinės ir nenumatytos sąnaudos nelaikomos infrastruktūros valdymo viešosios paslaugos sąnaudomis.

8. Nenumatytas sąnaudas dėl stichinių nelaimių turi kompensuoti valstybė.“

15. Galiausiai 1997 m. balandžio 29 d. Dekretu įstatymu Nr. 104/97[10] įsteigiamas *Rede Ferroviária Nacional*, *REFER EP* (nacionalinis geležinkelių tinklas, toliau – REFER). REFER įstatai paskelbti to dekreto įstatymo I priede. 12 straipsnyje, kaip galima spręsti iš jo pavadinimo, taip apibrėžiamas įstatų objektas ir taikymo sritis:

„<…>

2. Vyriausybė prižiūri būsimą įmonės raidą, kad užtikrintų jos ekonominę ir finansinę pusiausvyrą ir aptarnautų skolas, atsiradusias dėl geležinkelių infrastruktūros statybos, įrengimo ir renovacijos, kaip nustatyta teisės aktuose ir nepažeidžiant atitinkamų geležinkelių modernizavimo politikos krypčių.“

III – Ikiteisminė procedūra ir procesas Teisingumo Teisme

16. 2008 m. sausio 26 d. oficialiame pranešime Komisija atkreipė Portugalijos valdžios institucijų dėmesį į tai, kad jai kyla abejonių dėl nacionalinės teisės aktų, kuriais perkeliamas pirmasis geležinkelių paketas, suderinamumo su Sąjungos teise. Portugalijos valdžios institucijos atsakė į oficialų pranešimą ir pateikė informaciją bei argumentus, susijusius su Portugalijos teisės aktų suderinamumu su direktyvomis 91/440 ir 2001/14.

17. 2009 m. spalio 9 d. raštu Komisija išsiuntė Portugalijos valdžios institucijoms pagrįstą nuomonę, kurioje ji teigia, kad, kiek tai susiję su pirmojo geležinkelių paketo perkėlimu, Portugalijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal Direktyvos 91/440 5 straipsnio 3 dalį ir 7 straipsnio 3 dalį bei pagal Direktyvos 2001/14 6 straipsnio 1 dalį.

18. 2009 m. gruodžio 14 d. raštu Portugalijos valdžios institucijos atsakė į pagrįstą nuomonę ir pateikė įvairių paaiškinimų. 2010 m. birželio 24 d. raštu Portugalijos valdžios institucijos informavo Komisiją apie priimtus nacionalinės teisės aktus, kuriuose atsižvelgiama į Komisijos pagrįstoje nuomonėje išdėstytą kritiką dėl Portugalijos eksploatacijos gerinimo sistemos suderinamumo su Sąjungos teise ir būtent su Direktyvos 2001/14 11 straipsniu.

19. Kadangi Komisija nebuvo patenkinta Portugalijos valdžios institucijų atsakymu, ji nusprendė pareikšti šį ieškinį, o jį Teisingumo Teismas gavo 2010 m. lapkričio 29 d.

10 — *Diário da República I*, A serija, Nr. 99, 1997 m. balandžio 29 d. Pakeista ir iš naujo paskelbta 2008 m. birželio 22 d. Dekretu įstatymu Nr. 141/2008 (*Diário da República I*, Nr. 140, 2008 m. liepos 22 d.).

IV – Ieškinio dėl įsipareigojimų neįvykdymo analizė

A – *Dėl prašymo sustabdyti bylos nagrinėjimą*

20. Portugalijos vyriausybė visų pirma pateikė argumentus, kuriais ginčija nurodytą įsipareigojimų neįvykdymą ir, antra, paprašė Teisingumo Teismo sustabdyti bylos nagrinėjimą iki 2011 m. gruodžio 31 d., kai turėtų įsigalioti teisės aktuose ir sutartyse nustatytos priemonės, kurios, pasak jos, sustiprins geležinkelio įmonės valdymo nepriklausomumą nuo valstybės ir pakeis mokesčių už geležinkelio infrastruktūrą sistemą.

21. Dėl šio aspekto reikia priminti, kad, kaip nustatyta nusistovėjusioje teismo praktikoje, įsipareigojimų neįvykdymas turi būti vertinamas atsižvelgiant į valstybės narės padėtį, kurioje ji bus pasibaigus pagrįstoje nuomonėje nustatytam terminui[11]. Todėl Portugalijos vyriausybės argumentai taip pat turi būti vertinami atsižvelgiant į pagrįstoje nuomonėje nustatyto termino pabaigos momentą, o argumentai dėl vėlesnės nacionalinės teisės aktų raidos turi būti atmesti.

B – *Dėl pirmojo kaltinimo, susijusio su Direktyvos 91/440 5 straipsnio 3 dalies pažeidimu*

1. Šalių argumentai

22. Komisija teigia, kad Portugalijos teisės aktai, pagal kuriuos CP kontroliuoja ir prižiūri vyriausybės nariai, prieštarauja Direktyvos 91/440 5 straipsnio 3 daliai.

23. Komisija iš esmės remiasi aplinkybe, kad pagal nacionalinės teisės aktus Portugalijos valstybė nustato, kad kiekvieną atskirą sprendimą dėl CP įsigyjamų ar perleidžiamų bendrovių kapitalo dalių turi patvirtinti vyriausybė.

24. Reikalavimas gauti išankstinį vyriausybės leidimą atlikti tam tikros rūšies veiksmus nesudaro sąlygų geležinkelio įmonių laikyti nepriklausomomis ar turinčiomis savarankiškumą valstybės atžvilgiu. Todėl jos negali laisvai vykdyti savo veiklos pagal Sąjungos teisės reikalavimus.

25. Tame straipsnyje aiškiai nustatyta, kad valstybė neturi daryti įtakos individualiems sprendimams perleisti ar įsigyti turtą. Nors tame straipsnyje pasakyta, kad tokie sprendimai turi būti priimami laikantis valstybės nustatytų bendrosios politikos gairių, tose gairėse gali būti nustatyti tik kriterijai, į kuriuos reikia atsižvelgti priimant sprendimus.

26. Komisija taip pat mano, kad vyriausybės kišimasis į CP valdymą yra daugiau nei naudojimasis akcininko teisėmis dėl to, kad valstybė akcininkė per finansų ir transporto ministrų vykdomą kontrolę į jos veiklą kišasi remdamasi kitokiomis taisyklėmis nei taikomos visam viešajam sektoriui.

27. Portugalijos vyriausybė ginčija Komisijos reikalavimus ir teigia, kad reikalavimas gauti ministro leidimą įsigijant ar perleidžiant kapitalo dalis taikomas visoms valstybės įmonių rūšims. Toks reikalavimas susijęs su valstybės, kaip turto valdytojos, vaidmeniu. Portugalijos vyriausybė priduria, kad sprendimas dėl akcijų pirkimo ar pardavimo priimamas bendrovės valdymo organuose, todėl geležinkelio įmonės savarankiškumas užtikrinamas remiantis Direktyvos 91/440 5 straipsnio 3 dalimi.

11 — Žr., be kita ko, 2002 m. liepos 4 d. Sprendimą *Komisija prieš Graikiją* (C-173/01, Rink. p. I-6129, 7 punktas) ir 2003 m. kovo 13 d. Sprendimą *Komisija prieš Ispaniją* (C-333/01, Rink. p. I-2623, 8 punktas).

2. Pirmojo kaltinimo nagrinėjimas

28. Visų pirma pažymiu, kad pagal direktyvas 91/440 ir 2001/14, kurios yra pirmojo geležinkelių paketo dalis, nereikalaujama privatizuoti geležinkelių. Atvirkščiai, Direktyvos 91/440 3 straipsnyje „geležinkelio įmonė“ apibrėžta kaip „bet kokia <…> privati ar valstybinė įmonė“. Todėl istorinis geležinkelių sektoriaus operatorius gali likti valstybinis. Vis dėlto Direktyvos 91/440 II skirsnyje „Valdymo nepriklausomumas“ esančio 4 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „geležinkelio įmonės [yra] nepriklausomos, ir dėl to [tvarko] savo turtą, biudžetą ir sąskaitas [atskirai nuo valstybės]“.

29. Taip pat atkreipiu dėmesį, kad, remiantis pasibaigus pagrįstoje nuomonėje nustatytam terminui dar nepriimto įstatymo pasiūlymu, Portugalijos Respublika panaikino išankstinio leidimo sąlygą. Tačiau, atsižvelgiant į datą, kurią reikia taikyti vertinant įsipareigojimų neįvykdymą, šis teisės aktų pakeitimas neturi jokios įtakos atliekamam vertinimui.

30. Komisija iš esmės kaltina Portugalijos Respubliką dėl sistemos, pagal kurią reikia gauti išankstinį transporto ministro leidimą kiekvieną kartą istoriniam operatoriui perkant ar parduodant akcijas, nes tas operatorius išlaikė visiškai valstybinį statusą, kaip galima spręsti remiantis Dekreto įstatymo Nr. 300/2007 37 straipsnio 1 dalimi. Dėl šio išankstinio leidimo, kurio reikalaujama iš geležinkelio įmonių, kad būtų galima atlikti tam tikrus veiksmus, šios įmonės negali būti laikomos nei nepriklausomomis, nei savarankiškomis valstybės atžvilgiu, nes jos negali laisvai tvarkyti savo veiklos.

31. Šiuo aspektu reikšminga nuostata yra Direktyvos 91/440 5 straipsnio 3 dalis, pagal kurią geležinkelio įmonėms suteikiama teisė visų pirma priimti sprendimus dėl savo darbuotojų, lėšų ir pirkimų. Komisija mano, kad iš šios nuostatos aiškiai išplaukia, kad valstybė neturi daryti įtakos individualiems sprendimams perleisti ar įsigyti turtą. Aš pritariu šiai nuomonei.

32. Šį aiškinimą patvirtina, be kita ko, Direktyvos 91/440 trečios konstatuojamosios dalies ir Direktyvos 2001/12, kuria iš dalies keičiama Direktyva 91/440, aštuntos konstatuojamosios dalies turinys. Šiose konstatuojamosiose dalyse įtvirtinta būtinybė užtikrinti, kad geležinkelio įmonės būtų nepriklausomos nuo valstybės ir galėtų laisvai tvarkyti savo veiklą.

33. Nors pagal Direktyvos 91/440 5 straipsnio 3 dalį valstybės narės gali nustatyti bendros politikos metmenis, tai nereiškia, atsižvelgiant į nepriklausomo valdymo tikslą, kad jos gali daryti įtaką individualiems sprendimams perleisti ar įsigyti turtą.

34. Pridursiu, kad, Portugalijos teisės aktuose nustačius reikalavimą, jog kiekvieną individualų sprendimą įsigyti bendrovių akcijų ar jas perleisti turi patvirtinti vyriausybė, pagal juos geležinkelio įmonei taikoma išorinė politinio pobūdžio kontrolė, kuri visiškai nesuderinama su įprastos akcinės bendrovės akcininkų vykdomos veiklos ir kontrolės tvarka bei priemonėmis. Todėl Portugalijos valstybė išsaugojo pagrindinį vaidmenį priimant sprendimus geležinkelio įmonėse, kuris yra nesuderinamas su geležinkelio įmonei suteikta laisve priimti sprendimus dėl turto [12].

35. Tuo remdamasis darau išvadą, kad pirmajam Komisijos kaltinimui turi būti pritarta.

12 — Pagal analogiją žr. 2010 m. liepos 8 d. Sprendimą *Komisija prieš Portugaliją* (C-171/08, Rink. p. I-6817, 60 ir paskesni punktai).

C – Dėl antrojo kaltinimo, susijusio su Direktyvos 91/440 7 straipsnio 3 dalies ir Direktyvos 2001/14 6 straipsnio 1 dalies pažeidimu

1. Šalių argumentai

36. Komisija primena, kad Direktyvos 91/440 7 straipsnio 3 dalimi ir Direktyvos 2001/14 6 straipsnio 1 dalimi nustatoma valstybių narių pareiga nustatyti tinkamas sąlygas užtikrinti, kad būtų išlaikyta infrastruktūros valdytojo sąskaitų pusiausvyra. Ji mano, kad Portugalijoje pajamų iš rinkliavos už naudojimąsi infrastruktūra, valstybės finansavimo ir perviršio iš kitos komercinės veiklos nepakanka, kad būtų pasiekta infrastruktūros valdytojo REFER sąskaitų pusiausvyra.

37. Komisija teigia, kad, nepaisant Portugalijos teisės aktuose išdėstytų nuostatų, pagal kurias Portugalijos valstybė privalo prižiūrėti infrastruktūrą valdančios įmonės raidą, kad išsaugotų jos ekonominę ir finansinę pusiausvyrą, ir infrastruktūros valdytojo finansinę raidą, infrastruktūros valdytojo finansinis nestabilumas nepasikeitė į gerąją pusę.

38. Portugalijos vyriausybė patvirtina, kad įsipareigojo daugiametėmis sutartimis su infrastruktūros valdytoju REFER nustatyti viešosios paslaugos lygius infrastruktūros valdymo srityje ir atitinkamą finansinę kompensaciją. Taip bus galima nustatyti įmonės, kuri apibrėš tam tikrus veiklos ir techninius kokybės lygius, sąskaitų pusiausvyrą, o viešosios valdžios institucijos įsipareigos suteikti sumas, atitinkančias reikiamų investicijų apimtis ir viešosios paslaugos pobūdį.

39. Portugalijos vyriausybė pažymi, kad sutarčių sudarymas dėl viešųjų paslaugų su CP ir REFER numatytas atsižvelgiant, pirma, į aiškią viešosios paslaugos įsipareigojimų apibrėžtį, antra, į būtinybę racionalizuoti ir (arba) sumažinti eksploatacijos išlaidas ir, trečia, į reikalingą laipsnišką ir progresyvią aptariamos viešosios paslaugos ir su ja susijusios valstybės finansinės kompensacijos konvergenciją.

40. Galiausiai Portugalijos vyriausybė teigia, kad pradėjo procedūrą, kuriai pasibaigus bus priimti teisės aktai, kuriais, pirma, bus sustiprinta geležinkelio įmonės valdymo nepriklausomumas nuo valstybės ir, antra, sudarytos sąlygos išlaikyti infrastruktūros valdytojo sąskaitų pusiausvyrą priimant tinkamas priemones, būtent pakeičiant mokesčių už geležinkelio infrastruktūrą rinkimą ir sutartimi su REFER nustatant teises ir pareigas dėl infrastruktūros statybos, priežiūros ir finansavimo.

2. Antrojo kaltinimo nagrinėjimas

41. Portugalijos vyriausybė neginčija, kad remiantis jos patektais paaiškinimais dėl antrojo kaltinimo darytina aiški išvada, jog pasibaigus pagrįstoje nuomonėje nustatytam terminui Portugalijos Respublika nebuvo priėmusi reikiamų priemonių įgyvendinti pareigoms, nustatytoms Direktyvos 91/440 7 straipsnio 3 dalyje ir Direktyvos 2001/14 6 straipsnio 1 dalyje, kuriose nustatyta valstybių narių pareiga apibrėžti tinkamas sąlygas siekiant užtikrinti, kad būtų išlaikyta infrastruktūros valdytojo sąskaitų pusiausvyra. Dėl šios priežasties manau, kad Teisingumo Teismas gali konstatuoti įsipareigojimų neįvykdymą be nuodugnesnės analizės.

42. Tuo remdamasis darau išvadą, kad antrajam Komisijos nurodytam pagrindui turi būti pritarta.

V – Dėl bylinėjimosi išlaidų

43. Remiantis Procedūros reglamento 69 straipsnio 2 dalimi pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti išlaidas, jei laimėjusi šalis to reikalavo.

44. Kadangi Komisija prašė priteisti bylinėjimosi išlaidas iš Portugalijos Respublikos, šį prašymą reikės patenkinti, jei bus tenkinamas visas ieškinys dėl įsipareigojimų neįvykdymo.

VI – Išvada

45. Atsižvelgdamas į išdėstytus argumentus siūlau Teisingumo Teismui priimti tokį sprendimą:

1. Portugalijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal:

   — 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros, kuri iš dalies pakeista 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/12/EB, kiek tai susiję su tos direktyvos 5 straipsnio 3 dalimi, nes nustatė, kad kiekvieną valstybinės geležinkelio įmonės *CP Comboios de Portugal EPE* individualų sprendimą įsigyti įmonių kapitalo dalių ar jas perleisti turi patvirtinti vyriausybė, ir

   — Direktyvą 91/440, kiek tai susiję su 7 straipsnio 3 dalimi, ir 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo su pakeitimais, padarytais 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/58/EB, kiek tai susiję su 6 straipsnio 1 dalimi, nes nesiėmė reikiamų priemonių įvykdyti pareigą apibrėžti tinkamas sąlygas siekiant užtikrinti, kad būtų išlaikyta infrastruktūros valdytojo sąskaitų pusiausvyra.

2. Priteisti iš Portugalijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas.