NIILO JÄÄSKINEN
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2012. szeptember 6.[1]

C-557/10. sz. ügy

Európai Bizottság
kontra

Portugál Köztársaság

„Kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset — 91/440/EGK irányelv — A közösségi vasutak fejlesztése — 5. cikk (3) bekezdés — Az üzemeltetés függetlensége — A személyzetre, az eszközökre és a saját beszerzésekre vonatkozó döntések — 7. cikk (3) bekezdés — Finanszírozás nyújtása a pályahálózat-működtető számára — 2001/14/EK irányelv — A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztása — A vasúti infrastruktúra-használati díjak meghatározása — 6. cikk (1) bekezdés — A pályahálózat-működtető számviteli egyensúlya”

I – Bevezetés

1. A jelen kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetével az Európai Bizottság annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy a Portugál Köztársaság nem teljesítette a 2001/12/EK irányelvvel[2] módosított 91/440/EGK tanácsi irányelv[3] (a továbbiakban: 91/440 irányelv) 5. cikkének (3) bekezdéséből és 7. cikkének (3) bekezdéséből, valamint a 2007/58/EK irányelvvel[4] módosított, a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001/14/EK irányelv[5](a továbbiakban: 2001/14 irányelv) 6. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit. A Portugál Köztársaság a Bizottság keresetének elutasítását kéri.

1 — Eredeti nyelv: francia.

2 — 2001. február 26-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 376. o.).

3 — A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i tanácsi irányelv (HL L 237., 25. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 341. o.).

4 — A 2007. október 23-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 1. o.).

5 — A vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 404. o.). A 2001/14 irányelv címét a közösségi vasutak biztonságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 164., 44. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 227. o.) 30. cikke módosította. A cím a módosítást követően „a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv.

2. A jelen ügy több olyan, kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset sorába [6] illeszkedik, amelyeket a Bizottság 2010-ben és 2011-ben indított a 91/440 irányelvnek és a 2001/14 irányelvnek a tagállamok általi alkalmazását érintően, különösen ideértve a vasúttársaságoknak az infrastruktúrához, azaz a vasúti hálózathoz való, egyenlő feltételek alapján és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon biztosítandó hozzáférést. E keresetek újaknak tekinthetők, mivel a Bíróság számára először teremtenek lehetőséget arra, hogy a vasutaknak az Európai Unión belüli liberalizációját illetően állást foglaljon, és különösen, hogy értelmezze azt, amit „első vasúti csomagnak" szokás nevezni.

II – Jogi háttér

A – *Az uniós jog*

3. A 91/440 irányelv 5. cikkének (3) bekezdése értelmében:

„Az állam által meghatározott általános politikai irányvonalak keretében, továbbá figyelembe véve a nemzeti terveket és szerződéseket (amelyek lehetnek akár több évre szólóak is), beleértve a beruházási és pénzügyi terveket is, a vasúttársaságok szabadon

[…]

– döntést hozhatnak a személyzetről, az eszközökről és a saját beszerzésekről,

[…]"

4. Ugyanezen irányelv 7. cikkének (3) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A tagállamok az infrastruktúra-igazgatónak [helyesen: a pályahálózat-működtetőnek] – a Szerződés 73., 87. és 88. cikkének tiszteletben tartásával – a feladatokkal, a nagyságrenddel és a pénzügyi szükségletekkel összhangban elegendő finanszírozást ítélhetnek meg, elsősorban új beruházások fedezése céljából."

5. A 2001/14 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„A tagállamok rögzítik a feltételeket, adott esetben az előlegfizetést is ideértve, annak biztosítására, hogy szokványos üzleti feltételek mellett és belátható időn belül a pályahálózat-működtető könyveiben az infrastruktúra-használati díjakból származó bevétel, az egyéb üzleti tevékenységekből származó eredmény és az állami támogatás legalább egyensúlyban legyen az infrastruktúra költségeivel.

Annak az esetleges hosszú távú célkitűzésnek a sérelme nélkül, hogy az infrastruktúra költségeit az egyes közlekedési módok közötti tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes verseny alapján a felhasználók fedezzék, az a tagállam, ahol a vasúti közlekedés képes versenyezni más közlekedési módokkal, a 7. és 8. cikkben meghatározott díjszabási rendszerén belül megkövetelheti a pályahálózat-működtetőtől, hogy kiadásait és bevételeit állami támogatás nélkül tartsa egyensúlyban."

6 — A következő, a Bíróság előtt folyamatban lévő ügyekről van szó: a C-473/10. sz., Bizottság kontra Magyarország ügy; a C-483/10. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügy; a C-512/10. sz., Bizottság kontra Lengyelország ügy; a C-528/10. sz., Bizottság kontra Görögország ügy; a C-545/10. sz., Bizottság kontra Cseh Köztársaság ügy; a C-555/10. sz., Bizottság kontra Ausztria ügy; a C-556/10. sz., Bizottság kontra Németország ügy; a C-625/10. sz., Bizottság kontra Franciaország ügy; a C-627/10. sz., Bizottság kontra Szlovénia ügy; a C-369/11. sz., Bizottság kontra Olaszország ügy és a C-412/11. sz., Bizottság kontra Luxemburg ügy.

B – *A portugál jog*

6. A 2009. június 12-i 137-A/2009 törvényerejű rendelet[7] a CP Comboios de Portugal EPE (a továbbiakban: CP) közvállalkozásra alkalmazandó jogszabályok és e vállalkozás alapszabályának az elfogadásáról szól. E törvényerejű rendelet szabályozza a CP jogi jellegét és társasági célját, valamint I. mellékletében lefekteti az említett vállalkozás alapszabályát.

7. Az említett törvényerejű rendelet 2. cikke a következőképpen szól:

„Jogi jelleg

A [CP] a versenyző közszféra jogi személyiséggel rendelkező vállalkozása, amely igazgatási és pénzügyi önállósággal, valamint saját vagyonnal rendelkezik, továbbá a kormány pénzügyekért és közlekedésért felelős tagjainak felügyelete és ellenőrzése alá tartozik.”

8. A CP alapszabályának „Kinevezés és székhely” című 1. cikke ekképp rendelkezik:

„(1) A [CP] a versenyző közszféra jogi személyiséggel rendelkező vállalkozása, amely igazgatási és pénzügyi önállósággal, valamint saját vagyonnal rendelkezik, továbbá a céljai eléréséhez szükséges, illetve arra alkalmas jogok és kötelezettségek összességét magában foglaló jogalanyisággal rendelkezik.”

9. A CP célját az alapszabály 2. cikke határozza meg. E rendelkezés értelmében:

„(1) A [CP] fő célja vasúti személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatások nyújtása a nemzeti vasútvonalat jelenleg alkotó és jövőbeni fő vasútvonalakon, vasúti pályaszakaszokon és szárnyvonalakon.

[…]

(3) A [CP] kiegészítő jelleggel az alábbi tevékenységeket is elláthatja […].

(4) A [CP] az előző bekezdésben meghatározott fő céljának elérése érdekében:

a) a törvénnyel összhangban társaságokat alapíthat, és társasági részesedéseket szerezhet;

[…]”

10. Az említett alapszabály 9. cikke értelmében a CP az alábbi hatáskörökkel rendelkezik:

„(1) Az igazgatóság a törvénynek és az alapszabálynak megfelelően gyakorolja valamennyi igazgatási és ügyvezetési jogkört.

(2) Az igazgatóság feladata különösen:

[…]

1. a törvénnyel összhangban történő társaságalapítás, és társasági részesedés szerzésének, illetve átruházásának megvitatása;

[…]”

7 — Diário da República, I. melléklet, 112. szám, 2009. június 12.

11. A 21. cikk a „Felügyelet” című IV. fejezetben található. E cikk az „Igazgatási irányelvek” cím alatt az alábbiakat írja elő:

„(1) A kormány a törvénnyel összhangban meghatározza a [CP] által követendő általános célokat, biztosítva a jogszabály által meghatározott általános és ágazati politikákkal való összeegyeztethetőségüket.

(2) A kormány – a közösségi szükségletek kielégítésének megfelelő színvonalú biztosítása, a vállalkozás gazdasági és pénzügyi egyensúlyának megőrzése, valamint a vasúti közlekedés modernizálására alkalmas politikák kialakításának biztosítása érdekében – figyelemmel kíséri a vállalkozás helyzetének alakulását.”

12. A 2007. augusztus 23-i 300/2007 törvényerejű rendelet[8] módosította az állami versenyszférát és a közvállalkozásokat szabályozó rendszert Portugáliában. Különösen előírja:

„10. cikk

(1) Az állam részvényesi jogait a pénzügyminiszter felügyelete alatt az általános kincstári és pénzügyi igazgatóság gyakorolja, e miniszter a felelős ágazati miniszterekkel együttes rendeletben – a következő cikkben foglalt irányvonalakat tiszteletben tartva és előzetes egyeztetést követően – felhatalmazásokat adhat.

[…]

(3) Az előző bekezdésekben szereplő jogok gyakorolhatók közvetetten, kizárólag közjogi tőkeegyesítő társaságok útján.”

13. Ugyanezen törvényerejű rendelet 37. cikke a társaságalapításra, valamint a részesedésszerzésre, illetve részesedés-átruházására vonatkozik. E cikk a következőképpen szól:

„(1) […] a pénzügyminiszternek és a felelős ágazati miniszternek engedélyeznie kell az állam vagy más állami szervek és közvállalkozások részvételét társaságok alapításában, és társasági részesedések megszerzésében vagy átruházásában […].

[…]”

14. A 2003. október 28-i 270/2003 törvényerejű rendelet[9] meghatározza a szállítási szolgáltatások vasúton való nyújtásának és a vasúti infrastruktúra üzemeltetésének feltételeit. E törvényerejű rendelet különösen szabályozza a pályahálózat-működtető számviteli egyensúlyát a 63. cikke rendelkezéseinek megfelelően. E cikk szerint:

„(1) A pályahálózat-működtető könyvelésében egyensúlyban kell lennie:

a) egyfelől – adott esetben az előlegfizetést is ideértve – az infrastruktúra használati díjaiból származó bevételeknek, az egyéb üzleti tevékenységekből származó eredménynek és az állami támogatásnak,

b) másfelől az infrastruktúra üzemeltetésével és fenntartásával kapcsolatos közszolgáltatások költségeinek.

8 — Diário da República I., 162. szám, 2007. április 23.

9 — Diário República, I., A sorozat, 250. szám, 2003. október 28.

(2) Annak az esetleges hosszú távú célkitűzésnek a sérelme nélkül, hogy az infrastruktúra költségeit az egyes közlekedési módok közötti tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes verseny alapján fokozatosan a felhasználók fedezzék, a pályahálózat-működtető köteles az (1) bekezdésben szereplő egyensúlyt állami támogatások felhasználása nélkül elérni, ha a vasúti közlekedés képes felvenni a versenyt más közlekedési módokkal, különösen ha más közlekedési módok esetén ugyanilyen mértékben magukba foglalják a környezeti hatások költségeit.

(3) Az (1) bekezdésben szereplő egyensúly érdekében és az állam által az infrastruktúra-üzemeltetési közszolgáltatás javára fizetendő kompenzáció esetleges szükségességének értékelése céljából költségelosztó módszert kell létrehozni, amely átlátható módon bizonyítja, hogy kizárólag az infrastruktúra üzemeltetésével, fenntartásával, megőrzésével és rendelkezésre bocsátásával kapcsolatos tevékenységekből eredő költségeket vették figyelembe.

[…]

(7) A jelen cikk (1) bekezdésének b) pontja céljából a pénzügyi és a rendkívüli költségek nem tekinthetők az infrastruktúra-üzemeltetési közszolgáltatás költségeinek.

(8) A természeti katasztrófákból eredő rendkívüli költségeket az állam megtéríti.”

15. Végül az 1997. április 29-i 104/97 törvényerejű rendelet[10] a Rede Ferroviária Nacional, REFER EP (nemzeti vasúthálózat, a továbbiakban: REFER) létrehozatalára vonatkozik. A REFER alapszabályát az említett törvényerejű rendelet I. melléklete tartalmazza. A 12. cikk a címe szerint ezen alapszabály célját és hatályát határozza meg, az alábbiak szerint:

„[…]

(2) A kormány figyelemmel kíséri a vállalkozás jövőbeli fejlődését annak érdekében, hogy biztosítsa annak gazdasági és pénzügyi egyensúlya fenntartását, valamint a vasúti infrastruktúra építése, létesítése és felújítása érdekében vállalt kötelezettségek teljesítését, a szükséges vasúti modernizációs politikák folytatását nem veszélyeztető részletszabályok szerint.”

III – A pert megelőző eljárás és a Bíróság előtti eljárás

16. 2008. január 26-i felszólító levelével a Bizottság felhívta a portugál hatóságok figyelmét arra, hogy kétségei vannak az első vasúti csomagot átültető nemzeti szabályozásnak az uniós joggal való összeegyeztethetőségét illetően. A portugál hatóságok válaszoltak a felszólító levére, arra vonatkozó információkat és érveket adva elő, hogy a portugál jogszabályok tiszteletben tartják a 91/440 és a 2001/14 irányelvet.

17. 2009. október 9-i levelével a Bizottság indokolással ellátott véleményt küldött a portugál hatóságoknak, amelyben úgy ítélte meg, hogy az első vasúti csomag átültetését illetően a Portugál Köztársaság nem teljesítette a 91/440 irányelv 5. cikkének (3) bekezdéséből és 7. cikkének (3) bekezdéséből, valamint a 2001/14 irányelv 6. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.

10 — Diário da República I., A-sorozat, 99. szám, 1997. április 29. Módosította és újra kihirdette a 2008. június 22-i 141/2008 törvényerejű rendelet (Diário da República I., 140. szám, 2008. július 22.).

18. A portugál hatóságok 2009. december 14-i levelükben válaszoltak az indokolással ellátott véleményre, és különböző felvilágosításokat adtak. A 2010. június 24-i levéllel a portugál hatóságok tájékoztatták a Bizottságot azon nemzeti jogszabály kihirdetéséről, amely figyelembe veszi az indokolással ellátott véleményben a portugál teljesítményösztönző rendszernek az uniós joggal, különösen a 2001/14 irányelv 11. cikkével való összeegyeztethetőségére vonatkozóan a Bizottság által megfogalmazott kifogásokat.

19. A Bizottság, mivel a portugál hatóságok válaszát nem találta kielégítőnek, úgy határozott, hogy benyújtja a jelen keresetet, amely 2010. november 29-én érkezett a Bírósághoz.

IV – A kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset elemzése

A – *Az eljárás felfüggesztése iránti kérelemről*

20. A portugál kormány elsődlegesen az állítólagos kötelezettségszegés vitatására irányuló érveket adott elő, másodlagosan pedig arra kérte a Bíróságot, hogy függessze fel az eljárást 2011. december 31-ig, vagyis azon időpontig, amikor hatályba kellett lépniük azon jogszabályi és szerződési intézkedéseknek, amelyek az utóbbi szerint megerősítik a vasúti vállalkozások államtól független működését, és módosítják a vasúti infrastruktúra díjszabási rendszerét.

21. E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a kötelezettségszegés megvalósulását az indokolással ellátott véleményben megállapított határidő lejártakor a tagállamban fennálló helyzet alapján kell megítélni.[11] A portugál kormány által előadott érveket az indokolással ellátott véleményben meghatározott határidő lejártának időpontjában fennálló helyzet alapján kell vizsgálni, és el kell utasítani a nemzeti jogszabály későbbi módosítására vonatkozó érveket.

B – *Az első, a 91/440 irányelv 5. cikke (3) bekezdésének megsértésére alapított kifogásról*

1. A felek érvei

22. A Bizottság arra hivatkozik, hogy a portugál jogszabály, amely a CP-t a kormány tagjainak felügyelete és ellenőrzése alá helyezi, ellentétes a 91/440 irányelv 5. cikkének (3) bekezdésével.

23. A Bizottság különösen arra alapozza álláspontját, hogy a nemzeti jogszabályok értelmében a portugál állam a társaságok tőkéjében a CP általi részesedésszerzésre vagy -átruházásra vonatkozó minden egyedi döntést a kormány jóváhagyásától tett függővé.

24. Azon követelmény miatt, amely a kormány előzetes engedélyét követeli meg bizonyos jellegű cselekmények végrehajtásához, a vasúti vállalkozások nem tekinthetők függetlennek, vagy az államhoz képest önálló jogállással rendelkezőknek. Következésképpen nem intézhetik szabadon belső ügyeiket, amint azt az uniós jog megköveteli.

25. E cikkből ugyanis egyértelműen kitűnik, hogy az állam nem gyakorolhat befolyást az eszközök átruházására vagy megszerzésére vonatkozó egyedi döntések felett. Habár ugyanezen cikk úgy rendelkezik, hogy ilyen döntések hozhatók az állam által meghatározott általános politikai irányvonalak keretében, ezen irányvonalak mindössze a döntések során figyelembeveendő kritériumokat határozhatják meg.

11 — Lásd többek között a C-173/01. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 2002. július 4-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-6129. o.) 7. pontját, valamint a C-333/01. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2003. március 13-án hozott ítélet (EBHT 2003., I-2623. o.) 8. pontját.

26. A Bizottság továbbá úgy ítéli meg, hogy a kormánynak a CP igazgatásába történő beavatkozása túlmutat a részvényesi jogok puszta gyakorlásán, mivel az állam – mint részvényes – a pénzügyminiszter és a közlekedési miniszter által gyakorolt felügyelet révén, az egész közszférára alkalmazandó, különálló jogszabályok alapján avatkozik be.

27. A portugál kormány vitatja a Bizottság következtetéseit, és azt állítja, hogy a társasági részesedések megszerzéséhez vagy elidegenítéséhez szükséges miniszteri engedélyre vonatkozó követelmény mindenfajta közvállalkozásra vonatkozik. Az ilyen követelmény az állam által a tőke tulajdonosaként játszott szereppel függ össze. A portugál kormány hozzáfűzi, hogy a társasági részesedések eladására vagy vásárlására vonatkozó döntésre a társaság szervein belül kerül sor oly módon, hogy a vasúttársaság üzemeltetési önállósága a 91/440 irányelv 5. cikkének (3) bekezdésében szereplő követelményeknek megfelelően biztosított.

2. Az első kifogás vizsgálata

28. Legelőször is megjegyzem, hogy az első vasúti csomagba tartozó 91/440 és 2001/14 irányelv nem írja elő a vasút magánkézbe adását. Éppen ellenkezőleg, a 91/440 irányelv 3. cikke a „vasúti vállalkozást” „bármely köz- vagy magánvállalkozásként” határozza meg. Következésképpen a vasúti ágazat hagyományos gazdasági szereplője továbbra is lehet közvállalkozás. Mindazonáltal a 91/440 irányelvnek az „Üzemeltetési függetlenség” című II. szakasza a 4. cikk (1) bekezdésében előírja, hogy „a vasúttársaságok független státusszal, és ennek megfelelően elsősorban az államétól elkülönített vagyonnal, költségvetéssel és könyveléssel rendelkez[nek]”.

29. Megjegyzem továbbá, hogy a Portugál Köztársaság az indokolással ellátott véleményben megszabott határidő lejártakor még el nem fogadott törvényjavaslat értelmében eltörölte az előzetes engedélyre vonatkozó feltételt. Az állítólagos kötelezettségszegés értékelése szempontjából figyelembe veendő időpontra tekintettel azonban az említett törvénymódosítás nem befolyásolja a levonandó következtetést.

30. A Bizottság lényegében a Portugál Köztársaság azon rendszerét kifogásolja, amely a közlekedési miniszter előzetes engedélyéhez köti a részvények azon hagyományos gazdasági szereplő általi bármilyen megvásárlását vagy átruházását, amely megőrizte teljes egészében közjogi jogállását, amint az a 300/2007 törvényerejű rendelet 37. cikkének (1) bekezdéséből kitűnik. Márpedig a vasúti vállalkozásoktól bizonyos aktusok megtételéhez megkövetelt ezen előzetes engedély folytán ez utóbbiak nem tekinthetők az államtól sem függetlennek, sem önállónak, így nem intézhetik szabadon belső ügyeiket.

31. E tekintetben a 91/440 irányelv 5. cikkének (3) bekezdése a releváns rendelkezés, amely szerint a vasúti vállalkozások különösen szabadon döntést hozhatnak a személyzetről, az eszközökről és a saját beszerzésekről. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az említett rendelkezésből egyértelműen kitűnik, hogy az állam nem gyakorolhat befolyást az eszközök átruházására vagy megszerzésére vonatkozó egyedi döntésekre. Egyetértek ezzel a véleménnyel.

32. Ezen értelmezést egyébként megerősíti a 91/440 irányelv harmadik preambulumbekezdésének, valamint a 91/440 irányelvet módosító 2001/12 irányelv (8) preambulumbekezdésének tartalma. E preambulumbekezdések többek között kimondják annak szükségességét, hogy a vasúti szállítási vállalkozások számára az államtól független jogállást, és belső ügyeik intézésére szabadságot kell biztosítani.

33. Igaz ugyan, hogy a 91/440 irányelv 5. cikkének (3) bekezdése lehetővé teszi a tagállamoknak, hogy általános politikai irányvonalakat határozzanak meg, az üzemeltetési függetlenséget figyelembe véve azonban az állam nem gyakorolhat befolyást az eszközök átruházására vagy megszerzésére vonatkozó egyedi döntések felett.

34. Hozzáfűzöm, hogy azáltal, hogy a portugál jogszabály a kormány jóváhagyásától tett függővé a társaságok tőkéjében való részesedés megszerzésére vagy átruházására vonatkozó minden egyedi döntést, a vasúti vállalkozást politikai jellegű külső ellenőrzés alá helyezte, amely semmiképpen nem felel meg egy rendes részvénytársaság részvényesei rendelkezésére álló cselekvési, illetve ellenőrzési módszereknek és eszközöknek. Következésképpen a portugál állam olyan alapvető szerepet őrzött meg a vasúti vállalkozások belső döntéshozatali eljárásaiban, amely nem egyeztethető össze a vasúti vállalkozások számára elismert, az eszközökre vonatkozó döntések szabad meghozatalával. [12]

35. Ebből azt a következtetést vonom le, hogy helyt kell adni a Bizottság első kifogásának.

C – A második, a 91/440 irányelv 7. cikke (3) bekezdésének és a 2001/14 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének megsértésére alapított kifogásról

1. A felek érvei

36. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a 91/440 irányelv 7. cikkének (3) bekezdése és a 2001/14 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése előírja a tagállamok számára a pályahálózat-működtető számviteli egyensúlyának biztosításához megfelelő feltételek meghatározására vonatkozó kötelezettséget. Márpedig a Bizottság úgy ítéli meg, hogy Portugáliában az infrastruktúra-használati díjakból származó bevétel, az állami támogatás és az egyéb üzleti tevékenységekből származó eredmény nem elegendő a pályahálózat-működtető, a REFER közvállalkozás számviteli egyensúlyának eléréséhez.

37. A Bizottság azt állítja, hogy a portugál jog azon rendelkezései ellenére, amelyek a pályahálózat-működtető vállalkozás gazdasági és pénzügyi egyensúlyának megőrzése érdekében előírják a fejlődésének figyelemmel kísérésére vonatkozó kötelezettséget, valamint a pályahálózat-működtető pénzügyi helyzete alakulásának figyelemmel kísérésére vonatkozó kötelezettséget, a pályahálózat-működtető pénzügyi egyensúlyt nélkülöző helyzete nem javult.

38. A portugál kormány megerősíti, hogy kötelezettséget vállalt arra, hogy a pályahálózat-működtetővel, a REFER-rel többéves szerződések keretében megállapítja a pályahálózat-működtetés területén a közszolgáltatások színvonalát, és meghatározza az ez után járó pénzügyi kompenzációt. Ezáltal lehetővé válik a vállalkozás számviteli egyensúlyának megteremtése, amely meghatározza az üzemeltetési és műszaki minőségének bizonyos konkrét színvonalát, míg a hatóságok kötelezettséget vállalnak arra, hogy biztosítják a szükséges befektetések mennyiségének és a közszolgáltatás jellegének megfelelő összegeket.

39. A portugál kormány megjegyzi, hogy közszolgáltatási szerződések megkötését tervezi a CP-vel és a REFER-rel, amelyek figyelembe veszik elsőként a közszolgáltatási kötelezettségek egyértelmű meghatározását, másodsorban az üzemeltetési költségek ésszerűsítésének/csökkentésének szükségességét, és harmadsorban a szóban forgó közszolgáltatás és az ahhoz kapcsolódó közfinanszírozás szükséges, fokozatos és progresszív konvergenciáját.

40. Végül a portugál kormány azt állítja, hogy megindította az egyfelől a vasúti vállalkozások állammal szembeni üzemeltetési függetlenségének megerősítésére, másfelől a pályahálózat-működtető számviteli egyensúlyának előmozdítására irányuló jogszabályi intézkedések elfogadását eredményező eljárást, a megfelelő intézkedések elfogadásával, különösen a vasúti infrastruktúra díjszabási rendszerének módosítása, valamint az infrastruktúra építésére, fenntartására és finanszírozására vonatkozó jogoknak és kötelezettségeknek a REFER-rel kötött szerződésben való rögzítése révén.

12 — Lásd analógia útján a C-171/08. sz., Bizottság kontra Portugália ügyben 2010. július 8-án hozott ítéletnek (EBHT 2010., I-6817. o.) különösen a 60. és azt követő pontjait.

2. A második kifogás vizsgálata

41. Anélkül, hogy a portugál kormány vitatná, az e kormány által a második kifogással kapcsolatban adott magyarázatokból egyértelműen kitűnik, hogy az indokolással ellátott véleményben megállapított határidő lejártakor a Portugál Köztársaság nem hozta meg az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy megfeleljen a 91/440 irányelv 7. cikkének (3) bekezdése és a 2001/14 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése szerinti azon kötelezettségeknek, amelyek előírják a tagállamok számra azon feltételek meghatározását, amelyek biztosítják a pályahálózat működtető számviteli egyensúlyát. Ezért úgy ítélem meg, hogy a Bíróság részletesebb elemzés nélkül megállapíthatja a kötelezettségszegést.

42. Ebből azt a következtetést vonom le, hogy helyt kell adni a Bizottság második kifogásának.

V – A költségekről

43. Az eljárási szabályzat 69. cikkének 2. §-a alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte.

44. Ha a Bíróság a javaslatomnak megfelelően teljes egészében helyt ad a kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetnek, a Portugál Köztársaságot a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére.

VI – Végkövetkeztetések

45. A fenti megfontolások alapján azt javaslom a Bíróságnak, hogy a következőképpen határozzon:

1. A Portugál Köztársaság nem teljesítette a következő rendelkezésekből eredő kötelezettségeit:

   – a 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv 5. cikkének (3) bekezdéséből eredő kötelezettségeit azáltal, hogy a társaságok tőkéjében a CP Comboios de Portugal EPE vasúti közvállalkozás általi részesedésszerzésre vagy -átruházásra vonatkozó minden egyedi döntést a kormány jóváhagyásától tett függővé;

   – a 91/440 irányelv 7. cikkének (3) bekezdéséből és a 2007. október 23-i 2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 6. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit azáltal, hogy nem hozta meg az azon kötelezettségnek való megfeleléshez szükséges intézkedéseket, hogy megfelelő feltételeket határozzon meg a pályahálózat-működtető számviteli egyensúlyának biztosítása céljából.

2. A Bíróság a Portugál Köztársaságot kötelezi a költségek viselésére.