Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
NIILA JÄÄSKINENA,
predstavljeni 6. septembra 2012 [1]

Zadeva C-557/10

Evropska komisija
proti

Portugalski republiki

„Tožba zaradi neizpolnitve obveznosti — Direktiva 91/440/EGS — Razvoj železnic Skupnosti — Člen 5(3) — Neodvisnost upravljanja — Odločitve v zvezi z osebjem, premoženjem in nabavo — Člen 7(3) — Dodelitev sredstev upravljavcu infrastrukture — Direktiva 2001/14/ES — Dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti — Zaračunavanje uporabnin za uporabo železniške infrastrukture — Člen 6(1) — Uravnoteženost računovodskih evidenc upravljavca infrastrukture“

I – Uvod

1. Evropska komisija s to tožbo zaradi neizpolnitve obveznosti Sodišču predlaga, naj ugotovi, da Portugalska republika ni izpolnila obveznosti iz členov 5(3) in 7(3) Direktive 91/440/EGS [2], kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/12/ES [3] (v nadaljevanju: Direktiva 91/440), ter člena 6(1) Direktive 2001/14/ES [4], kakor je bila spremenjena z Direktivo 2007/58/ES [5] (v nadaljevanju: Direktiva 2001/14), o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala. Portugalska republika predlaga, naj se tožba Komisije zavrne.

2. Ta zadeva spada v skupino tožb zaradi neizpolnitve obveznosti [6], ki jih je Komisija vložila v letih 2010 in 2011 ter se nanašajo na uporabo direktiv 91/440 in 2001/14 v državah članicah, zlasti na pravičen in enakopraven dostop prevoznikov v železniškem prometu do infrastrukture, to je do železniškega omrežja. Te tožbe so novost, ker ima Sodišče prvič možnost odločati o liberalizaciji železnic v Evropski uniji in zlasti razlagati tako imenovani „prvi železniški paket“.

1 — Jezik izvirnika: francoščina.

2 — Direktiva Sveta z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 341).

3 — Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 376).

4 — Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 404). Naslov Direktive 2001/14 je bil spremenjen s členom 30 Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 227). Odslej je naslov te direktive „Direktiva 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture“.

5 — Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 (UL L 315, str. 44).

6 — Gre za zadeve, ki potekajo pred Sodiščem, Komisija proti Madžarski (C-473/10); Komisija proti Španiji (C-483/10); Komisija proti Poljski (C-512/10); Komisija proti Grčiji (C-528/10); Komisija proti Češki republiki (C-545/10); Komisija proti Avstriji (C-555/10); Komisija proti Nemčiji (C-556/10); Komisija proti Franciji (C-625/10); Komisija proti Sloveniji (C-627/10); Komisija proti Italiji (C-369/11) in Komisija proti Luksemburgu (C-412/11).

II – Pravni okvir

A – *Pravo Unije*

3. Člen 5(3) Direktive 91/440 določa:

„V okviru splošnih političnih smernic, ki jih določi država, ter ob upoštevanju nacionalnih načrtov in pogodb (ki so lahko večletni), skupaj z investicijskimi in finančnimi načrti, prevozniki v železniškem prometu zlasti svobodno:

[…]

— sprejemajo odločitve v zvezi z osebjem, premoženjem in nabavo,

[…]“

4. Člen 7(3) te direktive določa:

„Države članice lahko upravljavcu infrastrukture ob upoštevanju členov 73, 87 in 88 Pogodbe odobrijo tudi financiranje glede na naloge, velikost in finančne potrebe, zlasti za kritje novih naložb“.

5. Člen 6(1) Direktive 2001/14 določa:

„Države članice določijo pogoje, ki po potrebi vključujejo predplačila, za zagotovitev, da računovodska evidenca upravljavca železniške infrastrukture, pod normalnimi pogoji poslovanja in v primernem časovnem obdobju, uravnoteži vsaj prihodke upravljavca železniške infrastrukture od uporabnin, presežke iz drugih komercialnih dejavnosti in državno financiranje na eni strani ter infrastrukturne odhodke na drugi.

Brez poseganja v morebitni dolgoročni cilj, da bi uporabnik pokril stroške infrastrukture za vse načine prevoza na podlagi lojalne in nediskriminatorne konkurence med različnimi načini prevoza, lahko država članica v primeru, ko je železniški prevoz konkurenčen drugim načinom prevoza, v okviru za zaračunavanje uporabnin iz členov 7 in 8 od upravljavca infrastrukture zahteva, da svojo računovodsko evidenco uravnoteži brez državnega financiranja.“

B – *Portugalsko pravo*

6. Z zakonskim odlokom 137-A/2009 z dne 12. junija 2009[7] sta bila sprejeta pravna ureditev, ki se uporablja za javno podjetje CP Comboios de Portugal E.P.E. (v nadaljevanju: podjetje CP), in njegov statut. Ta zakonski odlok ureja pravni značaj in poslovno dejavnost podjetja CP ter v Prilogi I določa statut tega podjetja.

7. Člen 2 tega zakonskega odloka določa:

„Pravni značaj

[CP] je podjetje v konkurenčnem javnem sektorju, ki ima pravno osebnost, je upravno in finančno neodvisno ter ima svoje premoženje, ki je pod skrbništvom in nadzorom članov vlade, pristojnih za finance in promet.“

7 — *Diário da República* I, dodatek, št. 112, z dne 12. junija 2009.

8. Člen 1 statuta podjetja CP z naslovom „Firma in sedež“ določa:

„1. [CP] je podjetje v konkurenčnem javnem sektorju, ki ima pravno osebnost, je upravno in finančno neodvisno ter ima svoje premoženje; ima pravno sposobnost, ki pokriva vse pravice in obveznosti, potrebne ali ustrezne za izvajanje poslovne dejavnosti.“

9. Poslovna dejavnost podjetja CP je opredeljena v členu 2 statuta. Ta določba se glasi:

„1. Glavna poslovna dejavnost [CP] je zagotavljanje storitev prevozov blaga in potnikov v železniškem prometu na progah ter odsekih in delih prog, ki sestavljajo ali bodo sestavljali nacionalno železniško omrežje.

[…]

3. [CP] lahko kot pomožne dejavnosti opravlja naslednje dejavnosti […]

4. [CP] lahko pri izvajanju poslovne dejavnosti, opredeljene v prejšnji točki:

(a) v skladu z zakonom ustanovi družbe in pridobi kapitalske deleže;

[…]“

10. CP ima na podlagi člena 9 tega statuta te pristojnosti:

„1. Upravni odbor izvaja polna pooblastila za vodenje in upravljanje v skladu z zakonom in statutom.

2. Upravni odbor zlasti:

[…]

(l) odloča o ustanovitvi družb in pridobitvi ali prenosu kapitalskih deležev v skladu z zakonom;

[…]“

11. Člen 21 spada v poglavje IV z naslovom „Skrbništvo“. Ta člen z naslovom „Smernice upravljanja“ določa:

„1. Vlada v skladu z zakonom določi splošne cilje, ki jih mora uresničevati [CP], ter zagotavlja njihovo skladnost s celovitimi in sektorskimi politikami, opredeljenimi v zakonodaji.

2. Vlada spremlja razvoj položaja podjetja, da zagotavlja ustrezno raven zadovoljitve kolektivnih potreb, ohranja ekonomsko in finančno ravnovesje podjetja ter zagotavlja izvajanje ustreznih politik za posodobitev železniškega omrežja.“

12. Ureditev državnega konkurenčnega sektorja in javnih podjetij na Portugalskem je bila spremenjena z zakonskim odlokom št. 300/2007 z dne 23. avgusta 2007[8]. Zlasti določa:

„Člen 10

1. Pravice države kot delničarke se izvajajo po generalnem direktoratu za zakladništvo in finance pod vodstvom ministra za finance, ki lahko pooblastilo ob upoštevanju smernic iz naslednjega člena in po predhodnem posvetovanju prenese s skupnim odlokom ministrov, pristojnih za ta sektor.

[…]

3. Pravice iz zgornjih pododstavkov se lahko izvajajo posredno, po kapitalskih družbah, ki so izključno v javni lasti.“

13. Člen 37 tega zakonskega odloka se nanaša na ustanovitev družb in pridobitev ali prenos kapitalskih deležev. Ta člen določa:

„1. […] udeležbo države ali drugih državnih organov in javnih podjetij pri ustanovitvi družb ter pridobitvi ali prenosu kapitalskih deležev morata odobriti minister za finance in pristojni minister.

[…]“

14. V zakonskem odloku št. 270/2003 z dne 28. oktobra 2003[9] so opredeljeni pogoji za opravljanje prevoznih storitev v železniškem prometu in upravljanje železniške infrastrukture. Ta zakonski odlok ureja zlasti uravnoteženost računovodskih evidenc upravljavca infrastrukture v skladu z določbami iz njegovega člena 63. Ta člen določa:

„1. Računovodske evidence upravljavca infrastrukture morajo zagotavljati ravnotežje med:

(a) prihodki od uporabnin, presežki iz drugih komercialnih dejavnosti in državnim financiranjem, ki po potrebi vključuje predplačila, na eni strani in

(b) stroški javne storitve upravljanja in vzdrževanja infrastrukture na drugi strani.

2. Brez poseganja v morebitni dolgoročni cilj, da bi uporabnik postopoma pokril stroške infrastrukture za vse načine prevoza na podlagi lojalne in nediskriminatorne konkurence med različnimi načini prevoza, mora upravljavec infrastrukture doseči ravnotežje iz odstavka 1 brez finančne pomoči države in ob upoštevanju strukture zaračunavanja uporabnin, določene v tem poglavju, če lahko železniški prevoz konkurira drugim načinom prevoza, zlasti če pri drugih načinih prevoza obstaja enakovredna raven internalizacije okoljskih stroškov.

3. Za ravnotežje iz odstavka 1 in za oceno morebitnih nadomestil, ki jih mora država plačati za javno storitev upravljanja infrastrukture, je treba določiti postopek za porazdelitev stroškov, v katerem je pregledno prikazano, da se upoštevajo samo stroški, nastali pri upravljanju, vzdrževanju, ohranjanju in zagotavljanju infrastrukture.

[…]

7. Za namene odstavka 1(b) tega člena se finančni in izredni stroški ne štejejo za stroške javne storitve upravljanja infrastrukture.

8 — *Diário da República* I, št. 162, z dne 23. aprila 2007.

9 — *Diário da República* I, serija A, št. 250, z dne 28. oktobra 2003.

8. Izredne stroške zaradi naravnih nesreč mora nadomestiti država.“

15. Nazadnje, z zakonskim odlokom št. 104/97 z dne 29. aprila 1997[10] je bilo ustanovljeno Rede Ferroviária Nacional, REFER EP (nacionalno železniško omrežje, v nadaljevanju: REFER). Statut omrežja REFER je objavljen v prilogi I k temu zakonskemu odloku. Člen 12 v skladu s svojim naslovom določa predmet in področje uporabe tega statuta:

„[…]

2. Vlada spremlja prihodnji razvoj podjetja za zagotavljanje njegovega ekonomskega in finančnega ravnotežja ter za odplačevanje dolgov, najetih za gradnjo, namestitev in prenovo železniške infrastrukture, na način, ki ne posega v izvajanje ustreznih politik posodabljanja železnic.“

III – Predhodni postopek in postopek pred Sodiščem

16. Komisija je portugalske organe v pisnem opominu z dne 26. januarja 2008 opozorila, da dvomi v združljivost nacionalne zakonodaje, s katero je prenesen prvi železniški paket, s pravom Skupnosti. Portugalski organi so v odgovoru na pisni opomin navedli informacije in argumente, da portugalska zakonodaja spoštuje omenjeni direktivi 91/440 in 2001/14.

17. Komisija je portugalskim organom z dopisom z dne 9. oktobra 2009 poslala obrazloženo mnenje, v katerem je v zvezi s prenosom prvega železniškega paketa menila, da Portugalska republika ni izpolnila obveznosti iz členov 5(3) in 7(3) Direktive 91/440 ter iz člena 6(1) Direktive 2001/14.

18. Portugalski organi so na obrazloženo mnenje odgovorili z dopisom z dne 14. decembra 2009 in predložili različna pojasnila. Z dopisom z dne 24. junija 2010 so Komisijo obvestili o sprejetju nacionalne zakonodaje, ki upošteva kritike iz obrazloženega mnenja Komisije v zvezi z združljivostjo portugalske ureditve za izboljšanje zmogljivosti s pravom Unije in zlasti s členom 11 Direktive 2001/14.

19. Komisija z odgovorom portugalskih organov ni bila zadovoljna, zato je vložila to tožbo, ki jo je Sodišče prejelo 29. novembra 2010.

IV – Analiza tožbe zaradi neizpolnitve obveznosti

A – *Predlog za prekinitev odločanja*

20. Portugalska vlada je predložila argumente, s katerimi izpodbija zatrjevano neizpolnitev obveznosti, in podredno Sodišču predlagala, naj prekine odločanje do 31. decembra 2011, ko bi morali začeti veljati zakonodajni in pogodbeni ukrepi, ki bi po njenem mnenju okrepili neodvisnost upravljanja prevoznika v železniškem prometu od države in spremenili ureditev zaračunavanja uporabnin za železniško infrastrukturo.

10 — *Diário da República* I, serija A, št. 99, z dne 29. aprila 1997. Spremenjen in ponovno objavljen z zakonskim odlokom št. 141/2008 z dne 22. junija 2008 (*Diário da República* I, št. 140, z dne 22. julija 2008).

21. V zvezi s tem je treba spomniti, da je treba v skladu z ustaljeno sodno prakso neizpolnitev obveznosti presojati glede na položaj države članice, kakršen je bil ob poteku roka, določenega v obrazloženem mnenju.[11] Tako je treba argumente portugalske vlade preučiti glede na rok, določen v obrazloženem mnenju, in zavrniti argumente, ki se nanašajo na poznejši razvoj nacionalne zakonodaje.

B – *Prvi očitek: kršitev člena 5(3) Direktive 91/440*

1. Trditve strank

22. Komisija trdi, da je portugalska zakonodaja, ki določa, da je podjetje CP pod skrbništvom in nadzorom članov vlade, v nasprotju s členom 5(3) Direktive 91/440.

23. Komisija se opira zlasti na dejstvo, da portugalska država na podlagi nacionalne zakonodaje nalaga, da mora vlada odobriti vse posamične odločitve o pridobitvi ali prenosu kapitalskih deležev, ki ga opravi podjetje CP.

24. Zaradi zahteve po predhodni vladni odobritvi nekaterih vrst dejanj naj prevoznikov v železniškem prometu ne bi bilo mogoče šteti za neodvisne ali samostojne glede na državo. Zato naj ne bi bili svobodni pri vodenju svojih dejavnosti v skladu z zahtevami prava Unije.

25. Iz tega člena naj bi bilo namreč jasno razvidno, da država ne sme vplivati na posamične odločitve o prenosu ali pridobitvi premoženja. Čeprav ta člen določa, da se morajo take odločitve sprejemati v okviru splošnih političnih smernic, ki jih določi država, lahko te smernice določajo le merila, ki jih je treba upoštevati pri odločanju.

26. Komisija tudi meni, da poseganje vlade v upravljanje podjetja CP presega izvajanje delničarskih pravic, ker država kot delničarka posreduje skozi nadzor ministrov za finance in promet na podlagi ločenega sklopa pravil, ki veljajo za ves javni sektor.

27. Portugalska vlada se ne strinja z ugotovitvami Komisije, saj po njenem mnenju zahteva, da minister odobri pridobitev ali odsvojitev kapitalskih deležev, velja za vse vrste javnih podjetij. Taka zahteva naj bi bila povezana z vlogo države kot lastnice kapitala. Portugalska vlada dodaja, da posvetovanje o nakupu ali prodaji kapitalskih deležev poteka v organih družbe, tako da je zagotovljena neodvisnost upravljanja prevoznika v železniškem prometu v skladu z zahtevami iz člena 5(3) Direktive 91/440.

2. Presoja prvega očitka

28. Najprej opozarjam, da direktivi 91/440 in 2001/14, ki sta del prvega železniškega paketa, ne nalagata privatizacije železnic. Nasprotno, v členu 3 Direktive 91/440 „prevoznik v železniškem prometu“ pomeni „vsako zasebno ali javno podjetje“. Zato lahko prvotni izvajalec v železniškem sektorju ostane javen. Vendar je v oddelku II Direktive 91/440 z naslovom „Neodvisnost upravljanja“ v členu 4(1) določeno, da „se prevoznikom v železniškem prometu zagotovi neodvisen položaj […], v skladu s katerim bodo imeli zlasti premoženje, proračun in račune ločene od državnih“.

29. Ugotavljam še, da je Portugalska republika na podlagi predloga zakona, ki ob izteku roka, določenega v obrazloženem mnenju, še ni bil sprejet, črtala pogoj predhodne odobritve. Vendar zaradi datuma, ki ga je treba upoštevati pri presoji zatrjevane neizpolnitve obveznosti, ta sprememba zakona ne vpliva na presojo.

11 — Glej med drugim sodbi z dne 4. julija 2002 v zadevi Komisija proti Grčiji (C-173/01, Recueil, str. I-6129, točka 7) in z dne 13. marca 2003 v zadevi Komisija proti Španiji (C-333/01, Recueil, str. I-2623, točka 8).

30. Komisija Portugalski republiki v bistvu očita ureditev, v skladu s katero minister za promet predhodno odobri vse nakupe ali prenose delnic, ki jih izvede prvotni izvajalec, ker je ta ohranil popolnoma javen status, kot je razvidno iz člena 37(1) zakonskega odloka 300/2007. Ker prevozniki v železniškem prometu potrebujejo to predhodno odobritev, da lahko izvedejo nekatera dejanja, jih ni mogoče šteti za neodvisne in samostojne v odnosu do države, tako da svojih dejavnosti ne upravljajo svobodno.

31. V zvezi s tem je upoštevna določba člen 5(3) Direktive 91/440, v skladu s katerim prevozniki v železniškem prometu zlasti svobodno sprejemajo odločitve v zvezi z osebjem, premoženjem in nabavo. Po mnenju Komisije je iz te določbe jasno razvidno, da država ne sme vplivati na posamične odločitve o prenosu ali pridobitvi premoženja. S tem se strinjam.

32. Poleg tega to razlago podpira tretja uvodna izjava Direktive 91/440 in uvodna izjava 8 Direktive 2001/12 o spremembi Direktive 91/440. V teh uvodnih izjavah je med drugim navedeno, da je treba prevoznikom v železniškem prometu zagotoviti neodvisen položaj in svobodo pri urejanju njihovih notranjih zadev.

33. Čeprav člen 5(3) Direktive 91/440 državam članicam omogoča, da država določi splošne politične smernice, pa država ob upoštevanju cilja neodvisnosti upravljanja ne sme vplivati na posamične odločitve o prenosu ali pridobitvi premoženja.

34. Naj dodam, da je portugalska zakonodaja s tem, da zahteva vladno odobritev za vse posamične odločitve o pridobitvi ali prenosu kapitalskih deležev družb, javnega prevoznika v železniškem prometu podvrgla zunanjemu političnemu nadzoru, ki nikakor ne ustreza pravilom ter sredstvom delovanja in nadzora, ki so na voljo delničarjem običajne delniške družbe. Zato je portugalska država v postopkih notranjega odločanja prevoznikov v železniškem prometu ohranila bistveno vlogo, ki ni združljiva s svobodnim odločanjem prevoznika v železniškem prometu o premoženju. [12]

35. Zato ugotavljam, da je treba prvemu očitku Komisije ugoditi.

C – *Drugi očitek: kršitev člena 7(3) Direktive 91/440 in člena 6(1) Direktive 2001/14*

1. Trditve strank

36. Komisija spominja, da člen 7(3) Direktive 91/440 in člen 6(1) Direktive 2001/14 državam članicam nalagata, da morajo določiti ustrezne pogoje za zagotovitev uravnoteženja računovodskih evidenc upravljavca železniške infrastrukture. Vendar meni, da na Portugalskem prihodki od uporabnin, državno financiranje in presežki iz drugih komercialnih dejavnosti ne zadoščajo za uravnoteženje računovodskih evidenc upravljavca infrastrukture javnega podjetja REFER.

37. Po trditvah Komisije se stanje finančnega neravnotežja upravljavca infrastrukture kljub zakonskim določbam portugalskega prava, ki portugalski državi nalaga, da mora spremljati razvoj podjetja, ki upravlja železniško infrastrukturo, da bi ohranila njegovo ekonomsko in finančno ravnotežje, in razvoj finančnega položaja upravljavca infrastrukture, ni izboljšalo.

38. Portugalska vlada potrjuje, da se je z večletnimi pogodbami z upravljavcem infrastrukture (REFER) zavezala določiti raven javnih storitev na področju upravljanja infrastrukture in ustrezno denarno nadomestilo. Tako bi lahko dosegli ravnotežje računovodskih evidenc podjetja, ki bi opredelilo nekatere ravni operativne in tehnične kakovosti, državni organi pa bi se zavezali, da bodo dodelili zneske, ki ustrezajo obsegu potrebnih naložb in vrsti javne storitve.

12 — Glej po analogiji sodbo z dne 8. julija 2010 v zadevi Komisija proti Portugalski (C-171/08, ZOdl., str. I-6817, zlasti točka 60 in naslednje).

39. Portugalska vlada navaja, da je sklepanje pogodb za javne storitve s podjetjema CP in REFER predvideno ob upoštevanju, prvič, jasne opredelitve obveznosti javne storitve, drugič, potrebe po racionalizaciji/zniževanju stroškov obratovanja, in tretjič, nujnega, postopnega in vse večjega zbliževanja zadevne javne storitve in povezanega javnega denarnega nadomestila.

40. Nazadnje, portugalska vlada trdi, da je uvedla postopek za sprejetje zakonskih ukrepov, katerih namen je po eni strani okrepiti neodvisnost upravljanja prevoznika v železniškem prometu v odnosu do države ter po drugi strani z ustreznimi ukrepi spodbujati uravnoteženje računovodskih evidenc upravljavca infrastrukture, zlasti tako, da se spremeni ureditev zaračunavanja uporabnin za železniško infrastrukturo ter da se s pogodbo s podjetjem REFER določijo pravice in obveznosti glede gradnje, vzdrževanja in financiranja infrastrukture.

2. Presoja drugega očitka

41. Iz pojasnil portugalske vlade v zvezi z drugim očitkom, ki temu ne nasprotuje, je jasno razvidno, da Portugalska republika ob poteku roka, določenega v obrazloženem mnenju, ni sprejela ukrepov, potrebnih za uskladitev z obveznostmi iz člena 7(3) Direktive 91/440 in člena 6(1) Direktive 2001/14, ki državam članicam nalagata, da morajo določiti ustrezne pogoje za zagotovitev uravnoteženja računovodskih evidenc upravljavca železniške infrastrukture. Zato menim, da lahko Sodišče brez dodatne analize ugotovi neizpolnitev obveznosti.

42. Zato ugotavljam, da je treba drugemu tožbenemu razlogu Komisije ugoditi.

V – Stroški

43. V skladu s členom 69(2) Poslovnika se neuspeli stranki naloži plačilo stroškov, če so bili ti priglašeni.

44. Ker je Komisija predlagala, naj se Portugalski republiki naloži plačilo stroškov, je treba temu predlogu ugoditi, če bo tožbi zaradi neizpolnitve obveznosti v celoti ugodeno.

VI – Predlog

45. Glede na zgornje ugotovitve Sodišču predlagam, naj odloči tako:

1. Portugalska republika ni izpolnila obveznosti iz

   — člena 5(3) Direktive Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001, ker mora vlada odobriti vsako posamično odločitev javnega prevoznika v železniškem prometu CP Comboios de Portugal EPE o nakupu ali prenosu kapitalskih deležev družb, in

   — iz člena 7(3) Direktive 91/440 in člena 6(1) Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2001/14/ES z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007, ker ni sprejela ukrepov, potrebnih za uskladitev z zahtevo, da mora določiti ustrezne pogoje za zagotovitev uravnoteženja računovodskih evidenc upravljavca železniške infrastrukture.

2. Portugalski republiki se naloži plačilo stroškov.