Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção)

15 de julho de 2021 *

«Reenvio prejudicial — Transportes ferroviários — Diretiva 2012/34/UE — Espaço Ferroviário Europeu Único — Artigo 13.º, n.os 2 e 6 — Acesso às instalações de serviço e aos serviços do setor ferroviário — Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 — Reconversão das instalações — Prerrogativas da entidade reguladora»

No processo C-60/20,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Administratīvā apgabaltiesa (Tribunal Administrativo Regional, Letónia), por Decisão de 30 de janeiro de 2020, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 5 de fevereiro de 2020, no processo

«Latvijas dzelzceļš» VAS

contra

Valsts dzelzceļa administrācija,

sendo interveniente:

«Baltijas Ekspresis» AS,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

composto por: E. Regan, presidente de secção, M. Ilešič, E. Juhász (relator), C. Lycourgos e I. Jarukaitis, juízes,

advogado-geral: M. Campos Sánchez-Bordona,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

considerando as observações apresentadas:

– em representação da «Latvijas dzelzceļš» VAS, por D. Driče, advokāte,

– em representação da Valsts dzelzceļa administrācija, por J. Zālītis e J. Zicāns,

* Língua do processo: letão.

– em representação da «Baltijas Ekspresis» AS, por O. Jonāns, advokāts,

– em representação da Comissão Europeia, inicialmente por L. Ozola, C. Vrignon e W. Mölls, e em seguida por L. Ozola e C. Vrignon, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 25 de fevereiro de 2021,

profere o presente

Acórdão

1 O presente pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 13.º, n.os 2 e 6, da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um Espaço Ferroviário Europeu Único (JO 2012, L 343, p. 32), e do artigo 15.º, n.os 5 e 6, do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 da Comissão, de 22 de novembro de 2017, sobre o acesso às instalações de serviço e aos serviços do setor ferroviário (JO 2017, L 307, p. 1).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a «Latvijas dzelzceļš» VAS à Valsts dzelzceļa administrācija (Administração Nacional de Caminhos de Ferro, Letónia) (a seguir «Administração Ferroviária») a respeito da decisão desta de impor à Latvijas dzelzceļš, na qualidade de gestora da infraestrutura ferroviária pública da Letónia, a obrigação de garantir o acesso da empresa ferroviária «Baltijas Ekspresis» AS ao depósito de Ventspils (Letónia), enquanto «instalação de serviço», na aceção da regulamentação aplicável em matéria de transporte ferroviário.

Quadro jurídico

Direito da União

Diretiva 2012/34

3 O artigo 3.º da Diretiva 2012/34, sob a epígrafe «Definições», dispõe:

«Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

[…]

11) "Instalação de serviço", uma instalação, incluindo o terreno, o edifício e o equipamento, especialmente adaptada no todo ou em parte para permitir a prestação de um ou mais serviços a que se refere o anexo II, pontos 2 a 4;

12) "Operador da instalação de serviço", uma entidade pública ou privada responsável pela gestão de uma ou mais instalações de serviço ou pela prestação a empresas ferroviárias de um ou mais serviços a que se refere o anexo II, pontos 2 a 4;

[…]»

4 O artigo 13.º desta diretiva, sob a epígrafe «Condições de acesso aos serviços», prevê, nos n.os 2 e 6:

«2. Os operadores de instalações de serviço fornecem acesso, incluindo vias de acesso, de modo não discriminatório às instalações referidas no anexo II, ponto 2, e aos serviços prestados nessas instalações, a todas as empresas ferroviárias.

[…]

6. Caso uma instalação de serviço a que se refere o anexo II, ponto 2, tenha estado inativa durante pelo menos dois anos consecutivos e tenha havido empresas ferroviárias que tenham manifestado, junto do operador da instalação, interesse em obter acesso a essa instalação com base em necessidades comprovadas, o seu proprietário deve anunciar publicamente a disponibilidade de arrendamento da sua exploração como instalação de serviço ferroviário, na totalidade ou em parte, a menos que o operador dessa instalação de serviço demonstre que está em curso um processo de reconversão que impede a sua utilização por qualquer empresa ferroviária.»

5 O artigo 27.º da referida diretiva, sob a epígrafe «Especificações da rede», dispõe:

«1. Após consulta às partes interessadas, o gestor de infraestrutura deve elaborar e publicar as especificações da rede, que podem ser obtidas contra o pagamento de uma taxa não superior ao seu custo de publicação. As especificações da rede devem ser publicadas pelo menos em duas línguas oficiais da União. O conteúdo das especificações da rede deve ser disponibilizado gratuitamente, em formato eletrónico, no portal *web* do gestor de infraestrutura, e deve ser acessível através de um portal *web* comum. Esse portal *web* deve ser criado pelos gestores de infraestrutura no âmbito da sua cooperação nos termos dos artigos 37.º e 40.º

2. As especificações da rede devem enunciar as características da infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias e conter informações que precisem as condições de acesso à infraestrutura ferroviária e às instalações de serviço em causa. As especificações da rede devem também estabelecer as condições de acesso às instalações de serviço ligadas à rede do gestor de infraestrutura e as condições de prestação de serviços nessas instalações, ou indicar um sítio *web* em que essas informações sejam disponibilizadas gratuitamente, em formato eletrónico. O conteúdo das especificações da rede consta do anexo IV.

3. As especificações da rede devem ser atualizadas e, se necessário, alteradas.

4. As especificações da rede devem ser publicadas o mais tardar quatro meses antes do termo do prazo de apresentação dos pedidos de capacidade de infraestrutura.»

6 O anexo II da Diretiva 2012/34, que contém a lista dos «[s]erviços a prestar às empresas ferroviárias (referidos no artigo 13.º)», prevê, no ponto 2:

«Deve ser facultado acesso, nomeadamente vias de acesso, às seguintes instalações de serviço, se existirem, e aos serviços prestados nessas instalações:

a) Estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações, incluindo visualização de informações de viagem e local adequado para serviços de bilhética;

b) Terminais de mercadorias;

c) Estações de triagem e instalações de formação das composições, incluindo instalações de manobra;

d) Feixes de resguardo;

e) Instalações de manutenção, com exceção de instalações de manutenção destinadas a comboios de alta velocidade ou a outros tipos de material circulante que requeira instalações específicas;

f) Outras instalações técnicas, incluindo instalações de limpeza e de lavagem;

g) Instalações portuárias marítimas e fluviais ligadas a atividades ferroviárias;

h) Meios de socorro;

i) Instalações de reabastecimento de combustível e aprovisionamento de combustível nessas instalações, cujas taxas devem ser indicadas na fatura separadamente.»

Regulamento de Execução 2017/2177

7 O Regulamento de Execução 2017/2177 foi adotado com base no artigo 13.º, n.º 9, da Diretiva 2012/34.

8 O artigo 17.º deste regulamento, sob a epígrafe «Entrada em vigor», dispõe:

«O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de junho de 2019.

No entanto, o artigo 2.º é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2019.»

Direito letão

9 A Dzelzceļa likums (Lei dos Caminhos de Ferro), de 1 de abril de 1998 (*Latvijas Vēstnesis*, 1998, n.º 102/105), na versão aplicável ao litígio no processo principal (a seguir «Lei dos Caminhos de Ferro»), visa transpor a Diretiva 2012/34 para o direito letão.

10 Os pontos 26 e 27 do artigo 1.º da Lei dos Caminhos de Ferro definem os termos utilizados nesta lei da seguinte forma:

«26) "Instalação de serviço", uma instalação, incluindo o terreno, o edifício e o equipamento, especialmente adaptada no todo ou em parte para permitir a prestação de um ou mais serviços a que se refere o artigo 12.[1], segundo, terceiro ou quarto parágrafos, desta lei;

27) "Operador da instalação de serviço", qualquer comerciante ou a sua unidade estrutural responsável pela gestão de uma ou mais instalações de serviço ou pela prestação às sociedades de transporte de um ou mais serviços a que se refere o artigo 12.[1], segundo, terceiro ou quarto parágrafos, desta lei;

[…]»

11 O artigo 12.[1], n.º 2, da Lei dos Caminhos de Ferro prevê que os operadores de instalações de serviço devem fornecer acesso (incluindo vias de acesso) a todos os transportadores, de modo não discriminatório, às suas instalações de serviço e, sendo o caso, aos serviços prestados nas seguintes instalações:

«5) Instalações de manutenção, com exceção de instalações de manutenção pesada destinadas a outros tipos de material circulante que requeira instalações específicas;

6) Outras infraestruturas técnicas, incluindo instalações de limpeza e de lavagem do material circulante ferroviário.»

12 O artigo 12.[2], n.º 7, da Lei dos Caminhos de Ferro dispõe que, quando uma instalação de serviço a que se refere o artigo 12.[1], segundo parágrafo, desta lei tenha estado inativa durante, pelo menos, dois anos consecutivos e haja sociedades de transporte que tenham manifestado, junto do operador da instalação, interesse em obter acesso a essa instalação com base em necessidades comprovadas, o seu proprietário deve anunciar a disponibilidade de arrendamento da sua exploração como instalação de serviço, na totalidade ou em parte, a menos que o operador dessa instalação de serviço demonstre que está em curso um processo de reconversão que impede a sua utilização por qualquer sociedade de transporte.

13 O artigo 12.[2], n.º 8, da Lei dos Caminhos de Ferro dispõe que, caso uma instalação de serviço a que se refere o artigo 12.[1], segundo parágrafo, desta lei tenha estado inativa durante, pelo menos, dois anos consecutivos, o seu proprietário pode anunciar a disponibilidade de arrendamento ou venda da sua exploração como instalação de serviço, na totalidade ou em parte. Se, no prazo de três meses a contar dessa notificação, não receber propostas, o operador da instalação de serviço pode encerrá-la, informando a Administração Ferroviária e o gestor da infraestrutura ferroviária pública com pelo menos três meses de antecedência.

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

14 A Latvijas dzelzceļš arrendava, desde 2002, o edifício de depósito de locomotivas de Ventspils, de que é proprietária, à Baltijas Ekspresis.

15 Em 20 de junho de 2016, o contrato de arrendamento desse edifício foi renovado até 30 de abril de 2028. O contrato previa que a Latvijas dzelzceļš dispusesse do direito unilateral de o denunciar se, por um motivo imprevisto, precisasse de utilizar o referido edifício para uso próprio.

16 Segundo o referido contrato de arrendamento, o edifício em causa no processo principal era arrendado como espaço de escritório e para atividades económicas. A Baltijas Ekspresis exercia no edifício atividades de manutenção e de reparação das locomotivas.

17 Em 5 de setembro de 2017, a Latvijas dzelzceļš, na qualidade de gestora da infraestrutura ferroviária pública, que pretendia reafetar esse mesmo edifício ao seu uso próprio, *in casu*, para aí armazenar o seu material circulante utilizado na manutenção da infraestrutura ferroviária, notificou a Baltijas Ekspresis da denúncia do contrato de arrendamento em causa no processo principal.

18 Em 18 de setembro de 2017, a Baltijas Ekspresis apresentou uma reclamação à Administração Ferroviária por considerar que, tendo em conta a sua qualidade de transportadora e de operadora de uma instalação de serviço, na aceção do artigo 1.º, ponto 26, da Lei dos Caminhos de Ferro, essa denúncia constituía uma violação da concorrência e do princípio da não discriminação, uma vez que dificultava, nomeadamente, o funcionamento eficaz e racional, bem como o acesso ao serviço, e pediu a esta Administração para não autorizar a denúncia do referido contrato de arrendamento.

19 Por Decisão de 5 de dezembro de 2017, a Administração Ferroviária ordenou à Latvijas dzelzceļš que garantisse o acesso ao depósito de Ventspils, enquanto instalação de serviço, bem como aos serviços nela prestados, referidos no artigo 12.[1], n.º 2, pontos 5 e 6, da Lei dos Caminhos de Ferro. Segundo essa decisão, pouco importa que, nos locais arrendados, a Baltijas Ekspresis só exerça atividades para si própria. A referida decisão afirma que esta sociedade realiza uma autoprestação de serviços, na aceção do artigo 3.º, ponto 8, do Regulamento de Execução 2017/2177, pelo que a interrupção das atividades da instalação de serviço em causa deve ser apreciada à luz das disposições que limitam o direito de proceder ao encerramento de uma instalação de serviço, o qual só pode ocorrer no termo de um período de dois anos após ter deixado de ser utilizada a instalação de serviço em causa.

20 A Latvijas dzelzceļš interpôs, inicialmente, um recurso de anulação da referida decisão no administratīvā rajona tiesa (Tribunal Administrativo de Primeira Instância, Letónia) e, em seguida, recurso da decisão que negou provimento a esse recurso no Administratīvā apgabaltiesa (Tribunal Administrativo Regional, Letónia), o órgão jurisdicional de reenvio no presente processo.

21 Esse órgão jurisdicional considera que o depósito de Ventspils constitui uma «instalação de serviço», na aceção do artigo 3.º, ponto 11, da Diretiva 2012/34, dado que o depósito cumpre as exigências técnicas que lhe permitem efetuar uma prestação de serviços. Em contrapartida, considera que a Baltijas Ekspresis não realiza uma autoprestação de serviços, na aceção do artigo 3.º, ponto 8, do Regulamento de Execução 2017/2177, nem presta serviços a outras empresas ferroviárias. Donde deduz que o edifício em causa deve ser considerado uma instalação de serviço inativa, cujo arrendamento ou reconversão se regem pelo artigo 13.º, n.º 6, da Diretiva 2012/34 e pelo artigo 15.º do Regulamento de Execução 2017/2177.

22 Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, a Latvijas dzelzceļš não pode ser considerada o operador da instalação de serviço em causa no processo principal, visto que essa sociedade não é responsável pela prestação de informações, nem por decidir sobre os pedidos de acesso aos serviços prestados no depósito de Ventspils.

23 Embora admita que a situação em causa no processo principal se distingue da prevista no artigo 13.º, n.º 6, da Diretiva 2012/34 e no artigo 15.º, n.ºs 5 e 6, do Regulamento de Execução 2017/2177, o órgão jurisdicional de reenvio entende que a análise destas disposições conduz, não obstante, à conclusão de que, no contexto da denúncia de um contrato de arrendamento, o interesse da empresa ferroviária em manter a locação de locais deve prevalecer sobre os interesses do proprietário dos mesmos. Todavia, as referidas disposições não permitem inferir que o proprietário dos referidos locais não pode notificar o locatário da denúncia do contrato de arrendamento com o fundamento de que pretende utilizá-los para uso próprio.

24 Por outro lado, segundo o órgão jurisdicional de reenvio, se o operador da instalação de serviço em causa a pode reconverter, não há argumentos convincentes para justificar que o proprietário dessa instalação também não possa pôr termo ao contrato de arrendamento da instalação para a reconverter posteriormente, não havendo diferenças relevantes entre ambas as situações.

25 Nestas condições, o Administratīvā apgabaltiesa (Tribunal Administrativo Regional) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Pode o artigo 13.º, n.os 2 e 6, da Diretiva 2012/34 (artigo 15.º, n.os 5 e 6, do Regulamento [de Execução] 2017/2177) ser aplicado de modo a que a entidade reguladora possa impor ao proprietário de uma infraestrutura, distinto do operador da instalação de serviço, a obrigação de garantir o acesso aos serviços?

2) Deve o artigo 13.º, n.º 6, da Diretiva 2012/34 (artigo 15.º, n.os 5 e 6, do Regulamento [de Execução] 2017/2177) ser interpretado no sentido de que permite ao proprietário de um edifício pôr termo a um contrato de locação e reconverter uma instalação de serviço?

3) Deve o artigo 13.º, n.º 6, da Diretiva 2012/34 (artigo 15.º, n.os 5 e 6, do Regulamento [de Execução] 2017/2177) ser interpretado no sentido de que obriga a entidade reguladora a verificar apenas se o operador da instalação de serviço (no caso em apreço, o proprietário da instalação de serviço) decidiu efetivamente reconvertê-la?»

Quanto à admissibilidade do pedido de decisão prejudicial

26 Segundo a Latvijas dzelzceļš, o órgão jurisdicional de reenvio qualificou, sem razão, o depósito de Ventspils de «instalação de serviço», na aceção da Diretiva 2012/34. Por seu turno, a Baltijas Ekspresis e a Administração Ferroviária consideram que é errado considerar, como faz o órgão jurisdicional de reenvio, que esta instalação está inativa, na aceção do artigo 13.º, n.º 6, desta diretiva.

27 A este respeito, cabe observar que a apreciação de tais argumentos requer a interpretação de disposições de direito da União, pelo que está indissociavelmente ligada à resposta que deve ser dada ao pedido de decisão prejudicial. Consequentemente, esses argumentos não podem determinar a inadmissibilidade desse pedido (v., por analogia, Acórdão de 3 de dezembro de 2019, Iccrea Banca, C-414/18, EU:C:2019:1036, n.º 30 e jurisprudência referida).

28 Nestas condições, há que considerar admissível o pedido de decisão prejudicial.

Quanto à aplicabilidade do Regulamento de Execução 2017/2177

29 A decisão da Administração Ferroviária em causa no processo principal foi adotada em 5 de dezembro de 2017, ao passo que o Regulamento de Execução 2017/2177, em conformidade com o seu artigo 17.º, entrou em vigor em 13 de dezembro de 2017 e é aplicável a partir de 1 de junho de 2019, com exceção do seu artigo 2.º, que é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2019.

30 A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio considera que, embora esta decisão tenha sido adotada antes da data de entrada em vigor do regulamento de execução, os seus efeitos práticos continuam a produzir-se depois dessa data. Não obstante, uma vez que o litígio no processo principal tem em vista a anulação da referida decisão, há que declarar que o Regulamento de Execução 2017/2177 não é aplicável *ratione temporis* a este litígio.

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

31 Com a primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, em substância, se o artigo 13.º, n.os 2 e 6, da Diretiva 2012/34 deve ser interpretado no sentido de que a obrigação de fornecer a todas as empresas ferroviárias um acesso não discriminatório às instalações de serviço, na aceção do artigo 3.º, ponto 11, desta diretiva, que são referidas no seu anexo II, ponto 2, pode ser imposta pela entidade reguladora não só aos operadores de instalações de serviço mas também aos proprietários dessas instalações que não sejam os respetivos operadores.

32 Em conformidade com o artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34, os operadores de instalações de serviço fornecem acesso, incluindo vias de acesso, de modo não discriminatório às instalações referidas no anexo II, ponto 2, e aos serviços prestados nessas instalações, a todas as empresas ferroviárias.

33 O conceito de «operador da instalação de serviço» é definido no artigo 3.º, ponto 12, da Diretiva 2012/34 como a entidade pública ou privada responsável pela gestão de uma ou mais instalações de serviço ou pela prestação a empresas ferroviárias de um ou mais serviços a que se refere o anexo II, pontos 2 a 4, desta diretiva. Consequentemente, esta definição tem unicamente em conta a natureza da atividade de operador de uma instalação de serviço e de prestador de serviços ferroviários, sem atender à questão de saber se a entidade pública ou privada que explora a instalação de serviço é ou não proprietária da mesma.

34 Assim, contrariamente ao que sustenta a Administração Ferroviária, o artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34 não pode ser interpretado no sentido de que a obrigação de garantir um acesso não discriminatório às instalações de serviço incumbe igualmente ao proprietário da instalação em causa, quando este não possa ser considerado o seu operador, na aceção do artigo 3.º, ponto 12, desta diretiva.

35 Esta apreciação não é desmentida pelo artigo 13.º, n.º 6, da referida diretiva. Com efeito, esta disposição apenas impõe aos proprietários dessas instalações a obrigação, uma vez reunidas as circunstâncias mencionadas nesta disposição, de anunciar publicamente a disponibilidade de arrendamento da exploração das instalações.

36 Atendendo às considerações expostas, há que responder à primeira questão que o artigo 13.º, n.os 2 e 6, da Diretiva 2012/34 deve ser interpretado no sentido de que a obrigação de fornecer a todas as empresas ferroviárias um acesso não discriminatório às instalações de serviço, na aceção do artigo 3.º, ponto 11, desta diretiva, que são referidas no seu anexo II, ponto 2, não pode ser imposta aos proprietários dessas instalações que não sejam os respetivos operadores.

Quanto à segunda questão

37 Com a segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 13.º, n.º 6, da Diretiva 2012/34 deve ser interpretado no sentido de que permite ao proprietário de um edifício que aloja uma instalação de serviço, na aceção do artigo 3.º, ponto 11, desta diretiva, pôr termo a um contrato de arrendamento desse edifício para o reafetar ao seu uso próprio.

38 A título preliminar, importa recordar que, para efeitos da aplicação da Diretiva 2012/34, se entende por «instalação de serviço», na aceção do artigo 3.º, ponto 11, desta diretiva, a instalação, incluindo o terreno, o edifício e o equipamento, especialmente adaptada no todo ou em parte para permitir a prestação de um ou mais serviços a que se refere o anexo II, pontos 2 a 4, da referida diretiva.

39 Esta definição do conceito de «instalação de serviço» baseia-se num critério objetivo, a saber, o da capacidade técnica de uma infraestrutura para prestar determinados serviços, e não fixa critérios em relação aos beneficiários desses serviços. Tal critério é independente tanto da natureza ou da qualificação do título jurídico ao abrigo do qual a instalação é explorada como da identidade dos beneficiários dos serviços.

40 Assim, o facto de apenas a empresa ferroviária que assegura a exploração da infraestrutura beneficiar desses mesmos serviços não impede que se considere que essa infraestrutura constitui uma «instalação de serviço», na aceção do artigo 3.º, ponto 11, da Diretiva 2012/34.

41 No caso em apreço, resulta do pedido de decisão prejudicial que a instalação em causa no processo principal foi adaptada para a Baltijas Ekspresis poder aí exercer atividades de manutenção e de reparação de locomotivas, as quais fazem parte dos serviços referidos no dito anexo II, pontos 2 a 4. Por conseguinte, como constata o órgão jurisdicional de reenvio, o depósito da Ventspils constitui uma «instalação de serviço», na aceção do artigo 3.º, ponto 11, da Diretiva 2012/34.

42 Não são pertinentes, para efeitos de decidir se uma infraestrutura deve ser considerada uma «instalação de serviço», por um lado, a qualificação atribuída a essa instalação num contrato de arrendamento e, por outro, a circunstância de essa infraestrutura constar ou não das especificações da rede referidas no artigo 27.º da Diretiva 2012/34. Essas especificações devem conter determinados dados relativos às características da infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias e estabelecer, nomeadamente, como refere o n.º 2 deste artigo, as condições de acesso às instalações de serviço ligadas à rede do gestor de infraestrutura e as condições de prestação de serviços nessas instalações. Não obstante, não decorre desta disposição nem do anexo IV desta diretiva, que descreve em detalhe o conteúdo das especificações da rede, que a inclusão de uma infraestrutura nesse documento constitua uma condição necessária para que a infraestrutura seja qualificada de «instalação de serviço», na aceção do artigo 3.º, ponto 11, da referida diretiva. Com efeito, embora este artigo 27.º imponha que se mencione, nas especificações da rede, as instalações de serviço existentes, não se pode sustentar que uma omissão a este respeito possa ter por efeito pôr em causa a existência dessa instalação de serviço.

43 Importa observar que a aplicação do artigo 13.º, n.º 6, da Diretiva 2012/34, como resulta da sua redação, pressupõe, nomeadamente, que a instalação de serviço em causa não tenha estado inativa durante, pelo menos, dois anos consecutivos.

44 A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio considera, em substância, que, uma vez que, na instalação de serviço em causa no processo principal, a Baltijas Ekspresis não presta serviços a outras empresas ferroviárias, nem dá acesso a essa instalação a essas empresas, a infraestrutura em causa deve ser considerada uma instalação de serviço inativa, na aceção do artigo 13.º, n.º 6, da Diretiva 2012/34.

45 Todavia, como salientou o advogado-geral, nomeadamente nos n.ºs 63 e 67 das suas conclusões, tais considerações não podem levar a que se considere que uma instalação de serviço está inativa, na aceção desta disposição, quando nela são prestados serviços ao operador da instalação.

46 Com efeito, embora, como foi recordado no n.º 32 do presente acórdão, o artigo 13.º, n.º 2, desta diretiva obrigue o operador de uma instalação de serviço a garantir às empresas ferroviárias um acesso não discriminatório a essa instalação e aos serviços nela prestados, daí não resulta que a utilização da instalação de serviço só possa ser verificada na condição de outras empresas ferroviárias que não o operador da instalação em causa a utilizarem.

47 Tal interpretação é corroborada pela finalidade do artigo 13.º, n.º 6, da Diretiva 2012/34, conforme resulta do ponto 4.4 da exposição de motivos da Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece um Espaço Ferroviário Europeu Único, de 17 de setembro de 2010 [COM(2010) 475 final]. À luz dessa exposição de motivos, há que observar que esta disposição visa evitar a situação em que uma instalação de serviço, apesar de poder responder a necessidades comprovadas, continue inativa depois de um certo período. Ora, não é esse o caso de uma instalação em que são prestados serviços ao seu operador.

48 Atendendo às informações prestadas ao Tribunal de Justiça, das quais resulta que, no processo principal, a Baltijas Ekspresis explorava ininterruptamente, desde 2002, o depósito de Ventspils para as suas próprias necessidades ferroviárias, este depósito deve ser considerado uma instalação de serviço ativa.

49 Daqui decorre que o artigo 13.º, n.º 6, da Diretiva 2012/34, na medida em que esta disposição pressupõe que a instalação de serviço em causa tenha estado inativa durante, pelo menos, dois anos consecutivos, não regula uma situação como a que está em causa no processo principal.

50 Daqui resulta que a possibilidade de o proprietário da infraestrutura em causa no processo principal denunciar, com base no direito nacional, o contrato de arrendamento dessa infraestrutura e proceder à sua reconversão não pode, em todo o caso, ser apreciada com base no artigo 13.º, n.º 6, da Diretiva 2012/34.

51 Atendendo ao exposto, há que responder à segunda questão que o artigo 13.º, n.º 6, da Diretiva 2012/34 deve ser interpretado no sentido de que não é aplicável a uma situação em que o proprietário de um edifício que aloja uma instalação de serviço, na aceção do artigo 3.º, ponto 11, desta diretiva, que está ativa, pretende pôr termo a um contrato de arrendamento desse edifício para o reafetar ao seu uso próprio.

Quanto à terceira questão

52 Uma vez que, com a terceira questão, o órgão jurisdicional de reenvio interroga o Tribunal de Justiça sobre a interpretação do artigo 13.º, n.º 6, da Diretiva 2012/34, não há que responder, tendo em conta a resposta dada à segunda questão.

Quanto às despesas

53 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Quinta Secção) declara:

1) **O artigo 13.º, n.os 2 e 6, da Diretiva 2012/34 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um Espaço Ferroviário Europeu Único, deve ser interpretado no sentido de que a obrigação de fornecer a todas as empresas ferroviárias um acesso não discriminatório às instalações de serviço, na aceção do artigo 3.º, ponto 11, desta diretiva, que são referidas no seu anexo II, ponto 2, não pode ser imposta aos proprietários dessas instalações que não sejam os respetivos operadores.**

2) **O artigo 13.º, n.º 6, da Diretiva 2012/34 deve ser interpretado no sentido de que não é aplicável a uma situação em que o proprietário de um edifício que aloja uma instalação de serviço, na aceção do artigo 3.º, ponto 11, desta diretiva, que está ativa, pretende pôr termo a um contrato de arrendamento desse edifício para o reafetar ao seu uso próprio.**

Assinaturas