Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)

de 25 de octubre de 2012 *

«Incumplimiento de Estado — Transportes — Desarrollo de los ferrocarriles comunitarios — Directiva 91/440/CEE — Artículo 5, apartado 3 — Empresas de transporte ferroviario — Independencia de gestión — Decisiones referentes al personal, los activos y las compras propios — Artículo 7, apartado 3 — Financiación que se concede al administrador de las infraestructuras — Directiva 2001/14/CE — Artículo 6, apartado 1 — Equilibrio de las cuentas — Condiciones adecuadas — Transposición incompleta»

En el asunto C-557/10,

que tiene por objeto un recurso por incumplimiento interpuesto, con arreglo al artículo 258 TFUE, el 26 de noviembre de 2010,

Comisión Europea, representada por los Sres. H. Støvlbæk y M. França, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

República Portuguesa, representada por el Sr. L. Inez Fernandes y la Sra. A. Pereira de Miranda, en calidad de agentes,

parte demandada,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. A. Tizzano, Presidente de Sala, y los Sres. A. Borg Barthet (Ponente), E. Levits y J.-J. Kasel y la Sra. M. Berger, Jueces;

Abogado General: Sr. N. Jääskinen;

Secretario: Sr. K. Malacek, administrador;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 6 de septiembre de 2012;

dicta la siguiente

* Lengua de procedimiento: portugués.

Sentencia

1 Mediante su recurso, la Comisión Europea solicita al Tribunal de Justicia que declare que la República Portuguesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud, por un lado, del artículo 5, apartado 3, de la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (DO L 237, p. 25), en su versión modificada por la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001 (DO L 75, p. 1) (en lo sucesivo, «Directiva 91/440»), así como, por otro lado, del artículo 7, apartado 3, de la Directiva 91/440 y del artículo 6, apartado 1, de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (DO L 75, p. 29), en la versión resultante de su última modificación, llevada a cabo por la Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 (DO L 315, p. 44) (en lo sucesivo, «Directiva 2001/14»), al supeditar a la aprobación del Gobierno toda decisión individual de la empresa pública de transporte ferroviario CP Comboios de Portugal EPE (en lo sucesivo, «CP Comboios de Portugal») consistente en la adquisición o enajenación de participaciones en el capital de sociedades y al no haber adoptado las medidas nacionales necesarias para cumplir la obligación de establecer las condiciones adecuadas para garantizar el equilibrio de las cuentas del administrador de las infraestructuras, a saber, la Rede Ferroviária Nacional – REFER EP (red ferroviaria nacional; en lo sucesivo, «REFER»).

Marco jurídico

Derecho de la Unión

2 A tenor del artículo 3 de la Directiva 91/440:

«A efectos de la presente Directiva se entenderá por:

— "empresa ferroviaria": cualquier empresa pública o privada, titular de una licencia con arreglo a la legislación comunitaria aplicable, cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción; se incluyen también en la definición las empresas que aportan exclusivamente la tracción;

– [...]»

3 El artículo 4, apartado 1, de dicha Directiva, que figura en la sección II de ésta –denominada «Independencia de la gestión»– dispone lo siguiente:

– «Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que en materia de dirección, gestión, administración y control administrativo, económico y contable interno las empresas ferroviarias estén dotadas de un estatuto independiente con arreglo al cual dispongan, en particular, de patrimonio, presupuesto y contabilidad independientes de los de los Estados.»

4 El artículo 5, apartado 3, de la misma Directiva establece:

«En el marco de las líneas directrices de política general adoptadas por el Estado, y habida cuenta de los planes o contratos nacionales, que podrán ser plurianuales, incluidos los planes de inversión y financiación, las empresas ferroviarias tendrán libertad, concretamente, para:

[...]

— tomar las decisiones referentes al personal, los activos y las compras propios;

[...]»

5 El artículo 7, apartado 3, de la misma Directiva dispone lo siguiente:

«Los Estados miembros podrán, además, conceder al administrador de la infraestructura, respetando lo dispuesto en los artículos 73, 87 y 88 del Tratado, una financiación suficiente en función de los objetivos asignados, la magnitud y las necesidades financieras, especialmente para hacer frente a las nuevas inversiones.»

6 A tenor del artículo 6, apartado 1, de la Directiva 2001/14:

«Los Estados miembros establecerán las condiciones –incluido, si procede, el establecimiento de pagos anticipados– para que, en circunstancias empresariales normales y a lo largo de un período de tiempo razonable, la contabilidad del administrador de infraestructuras refleje como mínimo una situación de equilibrio entre, por una parte, los cánones por utilización, los excedentes de otras actividades comerciales y la financiación estatal y, por otra, los gastos de infraestructura.

Sin perjuicio del posible objetivo, a largo plazo, de que los costes de infraestructura sean soportados por el usuario para todos los modos de transporte sobre la base de una competencia intermodal equitativa y no discriminatoria, cuando el transporte ferroviario esté en condiciones de competir con otros modos de transporte dentro del marco tarifario de los artículos 7 y 8, un Estado miembro podrá exigir al administrador de la infraestructura que equilibre sus cuentas sin financiación estatal.»

Derecho portugués

7 El Decreto-ley nº 104/97, de 29 de abril de 1997 (*Diário da República* I, serie A, nº 99, de 29 de abril de 1997), se refiere a la creación de la REFER. Los estatutos de ésta se encuentran publicados en el anexo I de dicho Decreto-ley.

8 El artículo 12, aparado 2, del Decreto-ley determina, según su título, el objeto y ámbito de aplicación de los mencionados estatutos, del modo siguiente:

«El Gobierno hará un seguimiento de la evolución futura de la empresa con el fin de velar por el mantenimiento de su equilibrio económico y financiero y por la devolución de las deudas contraídas para la construcción, instalación y renovación de infraestructuras ferroviarias, conforme a modalidades que no perjudiquen la ejecución de políticas adecuadas de modernización ferroviaria.»

9 El Decreto-ley nº 270/2003, de 28 de octubre de 2003 (*Diário da República* I, serie A, nº 250, de 28 de octubre de 2003), establece las condiciones de la prestación de servicios de transporte ferroviario y de la gestión de las infraestructuras ferroviarias. Dicho Decreto-ley regula, en particular, el equilibrio de las cuentas del administrador de las infraestructuras con arreglo a su artículo 63, el cual dispone lo siguiente:

«1. Las cuentas del administrador de las infraestructuras deberán asegurar el equilibrio entre:

a) los cánones por utilización de las infraestructuras, los excedentes de otras actividades comerciales y la financiación estatal, en su caso en forma de pagos anticipados, por una parte, y

b) los costes del servicio público de gestión y mantenimiento de las infraestructuras, por otra parte.

2. Sin perjuicio del eventual objetivo, a largo plazo, de que los costes de las infraestructuras sean soportados progresivamente por el usuario en todos los modos de transporte sobre la base de una competencia intermodal equitativa y no discriminatoria, el administrador de las infraestructuras deberá alcanzar el equilibrio previsto en el apartado 1 sin mediar financiación del Estado y respetando el sistema de cánones previsto en el presente capítulo, si el transporte ferroviario está en condiciones de competir con otros modos de transporte, y en particular cuando exista un nivel equivalente de internalización de costes medioambientales en los otros modos de transporte.

3. A efectos del equilibrio previsto en el apartado 1, y con objeto de evaluar la eventual necesidad de compensaciones por parte del Estado al servicio público de gestión de las infraestructuras, procede adoptar un método de prorrateo que muestre de modo transparente que únicamente se tienen en cuenta los costes derivados de las actividades de gestión, mantenimiento, conservación y puesta a disposición de las infraestructuras.

[...]

7. A efectos del apartado 1, letra b), del presente artículo, los costes financieros y extraordinarios no se considerarán como costes del servicio público de gestión de las infraestructuras.

8. Los costes extraordinarios derivados de catástrofes naturales deberán ser compensados por el Estado.»

10 El Decreto-ley nº 300/2007, de 23 de agosto 2007 (*Diário da República* 1, serie A, nº 162, de 23 de agosto de 2007), modificó el régimen que rige el sector competitivo del Estado y las empresas públicas en Portugal.

11 El artículo 10 de dicho Decreto-ley dispone lo siguiente:

«1. Los derechos del Estado como accionista serán ejercidos por la Dirección General del Tesoro y de Hacienda, bajo la dirección del Ministro de Hacienda, el cual podrá delegar facultades, con observancia de las directrices previstas en el artículo siguiente y previo acuerdo aprobado mediante Orden adoptada conjuntamente con los ministros responsables del sector.

[...]

3. Los derechos previstos en los apartados precedentes podrán ejercerse de modo indirecto, por medio de sociedades de capital exclusivamente público.»

12 El artículo 37, apartado 1, del mismo Decreto-ley, que se refiere a la constitución de sociedades y a la adquisición o enajenación de participaciones de capital, dispone lo siguiente:

«1. […] las tomas de participación del Estado, de otros organismos del Estado o de empresas públicas con motivo de la constitución de sociedades y de la adquisición o enajenación de participaciones de capital deberán ser autorizadas por el Ministro de Hacienda y el ministro responsable del sector [...]

[...]»

13 El Decreto-ley 137-A/2009, de 12 de junio de 2009 (*Diário da República* 1, nº 112, suplemento de 12 de junio de 2009), determina el objeto social y el régimen jurídico aplicable a CP Comboios de Portugal. En el anexo I, fija asimismo los estatutos por los que se rige esta empresa.

14 El artículo 2 del mismo Decreto-ley está redactado en los términos siguientes:

«Naturaleza jurídica

[CP Comboios de Portugal] es una empresa del sector público en régimen de competencia, dotada de personalidad jurídica, de autonomía administrativa y financiera y de patrimonio propio, y sometida a la tutela y supervisión de los miembros del Gobierno responsables de las finanzas y del transporte.»

15 El artículo 1, apartado 1, de los estatutos de CP Comboios de Portugal, bajo el epígrafe «Denominación y domicilio social», dispone lo siguiente:

«[CP Comboios de Portugal] es una empresa del sector público en régimen de competencia, dotada de personalidad jurídica, de autonomía administrativa y financiera y de patrimonio propio, con capacidad jurídica para todos los derechos y obligaciones necesarios o adecuados para la realización de su objeto social.»

16 El objeto social de CP Comboios de Portugal se define en el artículo 2 de los estatutos de esta empresa. A tenor de dicha disposición:

«1. [CP Comboios de Portugal] tiene por objeto principal la prestación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros y mercancías por las vías férreas, tramos de vías y ramales que forman o que formarán la red ferroviaria nacional.

[...]

3. Con carácter auxiliar, [CP Comboios de Portugal] podrá ejercer también las siguientes actividades […]:

4. En el marco del ejercicio del objeto social definido en el apartado precedente, [CP Comboios de Portugal] podrá:

a) constituir sociedades y adquirir participaciones de capital, con arreglo a la ley;

[...]»

17 En virtud del artículo 9 de los mencionados estatutos, CP Comboios de Portugal posee las siguientes facultades:

«1. El consejo de administración ejercerá la totalidad de las facultades de gestión y administración con arreglo a la ley y a los estatutos.

2. Corresponde, en particular, al consejo de administración:

[...]

l) deliberar sobre la constitución de sociedades y la adquisición o la enajenación de participaciones de capital, con arreglo a la ley;

[...]»

18 El artículo 21 forma parte del capítulo IV –titulado «Tutela»– de esos mismos estatutos. Bajo el epígrafe «Orientaciones de gestión», dicho artículo estipula lo siguiente:

«1. El Gobierno definirá los objetivos generales de [CP Comboios de Portugal] y velará por que sean compatibles con las políticas globales y sectoriales definidas por la legislación.

2. El Gobierno hará un seguimiento de la evolución de la situación de la empresa, con el fin de asegurar un nivel adecuado de satisfacción de las necesidades colectivas, salvaguardar su equilibrio económico y financiero y garantizar la ejecución de las políticas apropiadas de modernización del transporte ferroviario.»

Procedimiento administrativo previo

19 En su escrito de requerimiento de 26 de enero de 2008, la Comisión comunicó a las autoridades portuguesas que albergaba dudas sobre la compatibilidad con el Derecho de la Unión de la legislación nacional de transposición de las Directivas 91/440 y 2001/14, entre otras. Las autoridades portuguesas respondieron al escrito de requerimiento mediante la presentación de información y alegaciones sobre el cumplimiento de dichas Directivas por la legislación portuguesa.

20 Mediante escrito de 9 de octubre de 2009, la Comisión remitió a las autoridades portuguesas un dictamen motivado en el que consideraba que, no obstante lo alegado por dichas autoridades, la República Portuguesa había incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 5, apartado 3, y 7, apartado 3, de la Directiva 91/440 así como del artículo 6, apartado 1, de la Directiva 2001/14.

21 El 14 de diciembre de 2009, las autoridades portuguesas respondieron al dictamen motivado, facilitando diversas aclaraciones.

22 Al no considerar satisfactoria la respuesta de las autoridades portuguesas, la Comisión decidió interponer el presente recurso.

Sobre el recurso

Sobre la demanda de suspensión del procedimiento

23 El Gobierno portugués formuló, con carácter principal, alegaciones por las que se cuestionaba el incumplimiento criticado y solicitó al Tribunal de Justicia, con carácter subsidiario, que suspendiese el procedimiento hasta el 31 de diciembre de 2011, fecha en la que debían entrar en vigor las medidas legislativas y contractuales que, según dicho Estado miembro, reforzarían la independencia de gestión de las empresas de transporte ferroviario respecto al Estado y modificarían el régimen de tarificación de las infraestructuras ferroviarias.

24 Procede recordar que, según reiterada jurisprudencia, la existencia de un incumplimiento debe apreciarse en función de la situación del Estado miembro tal como ésta se presentaba al término del plazo fijado en el dictamen motivado y que los cambios ocurridos posteriormente no pueden ser tenidos en cuenta por el Tribunal de Justicia (véanse, entre otras, las sentencias de 27 de septiembre de 2007, Comisión/Francia, C-9/07, apartado 8, y de 18 de noviembre de 2010, Comisión/España, C-48/10).

25 Por tanto, los argumentos invocados por el Gobierno portugués deben ser examinados en función de la situación existente al término del plazo fijado en el dictamen motivado y ser descartados en la medida en que se refieren al ulterior desarrollo de la legislación nacional.

26 Por consiguiente, procede desestimar la demanda de suspensión del procedimiento.

Sobre el primer motivo, basado en la infracción del artículo 5, apartado 3, de la Directiva 91/440

Alegaciones de las partes

27 La Comisión alega que la legislación portuguesa que somete a CP Comboios de Portugal a la tutela y supervisión de los miembros del Gobierno es contraria al artículo 5, apartado 3, de la Directiva 91/440.

28 Dicha institución se basa específicamente en el hecho de que, en virtud de la legislación nacional, el Estado portugués somete a la autorización del Gobierno toda decisión individual de adquisición o enajenación de participaciones en el capital de sociedades por parte de CP Comboios de Portugal.

29 Según la Comisión, la exigencia de una autorización previa del Gobierno para realizar ciertos tipos de actos no permite considerar que las empresas de transporte ferroviario sean independientes o que disfruten de autonomía respecto al Estado y de la libertad de gestionar sus propias actividades con arreglo a las exigencias del Derecho de la Unión.

30 En efecto, añade la Comisión, el artículo artículo 5, apartado 3, de la Directiva 91/44 pone claramente de manifiesto que el Estado no podrá ejercer influencia sobre las decisiones individuales de enajenación o adquisición de activos. Aunque ese mismo artículo dispone que tales decisiones deberán ser adoptadas en el marco de las directrices de política general establecidas por el Estado, dichas directrices sólo podrán definir los criterios que hay que tener en cuenta en las mencionadas decisiones.

31 La Comisión estima igualmente que la intervención del Gobierno en la gestión de CP Comboios de Portugal va más allá del mero ejercicio de sus derechos como accionista, dado que el Estado accionista interviene mediante el control ejercido por los Ministros de Hacienda y de Transportes, en virtud de una normativa específica aplicable a todo el sector público.

32 El Gobierno portugués pone en tela de juicio las conclusiones de la Comisión, sosteniendo que la exigencia de autorización ministerial para la adquisición o enajenación de participaciones de capital se aplica a todos los tipos de empresas públicas. Tal exigencia está vinculada al papel del Estado como tenedor de capital. El Gobierno portugués añade que las deliberaciones sobre la compra o la venta de participaciones sociales tienen lugar en el seno de los órganos de la sociedad, de modo que la autonomía de gestión de la empresa ferroviaria queda garantizada, de conformidad con lo que exige el artículo 5, apartado 3, de la Directiva 91/440.

Apreciación del Tribunal de Justicia

33 Tal como ha puesto de relieve el Abogado General en el punto 28 de sus conclusiones, procede hacer constar que las Directivas 91/440 y 2001/14 no imponen la privatización de los ferrocarriles. Al contrario, el artículo 3 de la Directiva 91/440 define la «empresa ferroviaria» como «cualquier empresa privada o pública». Por consiguiente, el operador tradicional del sector ferroviario puede seguir siendo una entidad pública.

34 Por otra parte, el artículo 4, apartado 1, de la Directiva 91/440, que figura en la sección II de ésta –titulada «Independencia de gestión»–, prevé que las empresas ferroviarias estarán «dotadas de un estatuto independiente con arreglo al cual dispongan, en particular, de patrimonio, presupuesto y contabilidad independientes de los de los Estados».

35 En sustancia, la Comisión reprocha a la República Portuguesa el hecho de que su sistema supedite a la autorización previa del Ministro de Transportes toda adquisición o enajenación de acciones por parte de CP Comboios de Portugal, al haber conservado esta empresa un régimen jurídico totalmente

público, según resulta del artículo 37, apartado 1, del Decreto-ley nº 300/2007. Ahora bien, a causa de tal autorización previa, que se exige a las empresas de transporte ferroviario para la realización de determinados actos, estas últimas no pueden ser consideradas independientes ni autónomas frente al Estado, de modo que no son libres para gestionar sus propias actividades.

36 La Comisión considera que el artículo 5, apartado 3, de la Directiva 91/44 pone claramente de manifiesto que el Estado no podrá ejercer influencia sobre las decisiones individuales de enajenación o adquisición de activos. En efecto, la citada disposición prevé que las empresas ferroviarias tendrán libertad, concretamente, para tomar las decisiones referentes al personal, los activos y las compras propios.

37 A este respecto, tanto el tercer considerando de la Directiva 91/440 como el octavo considerando de la Directiva 2001/12 –por la que se modifica la Directiva 91/440– establecen la necesidad de que se conceda a las empresas de transporte ferroviario un régimen de empresa independiente del Estado y la libertad para administrar sus asuntos internos.

38 Pues bien, tal y como el Abogado General pone de relieve en el punto 33 de sus conclusiones, si bien es cierto que el artículo 5, apartado 3, de la Directiva 91/440 permite a los Estados miembros fijar líneas directrices de política general, no lo es menos que, habida cuenta del objetivo de la independencia de gestión de las empresas de transporte ferroviario, el Estado no debe ejercer influencia sobre las decisiones individuales de dichas empresas consistentes en la enajenación o adquisición de activos.

39 Además, al supeditar a la autorización del Gobierno las decisiones individuales de adquisición o enajenación de participaciones en el capital de sociedades, la legislación portuguesa ha sometido a CP Comboios de Portugal a un control externo de naturaleza política, que no se corresponde de ninguna manera con los procedimientos y los medios de actuación y control de que disponen los accionistas de una sociedad anónima de Derecho privado.

40 Por consiguiente, procede hacer constar que el Estado portugués ha conservado un papel determinante en los procedimientos decisorios internos de las empresas ferroviarias que no resulta compatible con la libertad que se reconoce a la empresa de transporte ferroviario para adoptar decisiones sobre los activos que gestiona.

41 Por otra parte, aunque es verdad que la República Portuguesa, en virtud de una proposición de ley no adoptada aún cuando terminó el plazo fijado por el dictamen motivado, eliminó el requisito de autorización previa, procede recordar que, según la jurisprudencia citada en el apartado 24 de la presente sentencia, la existencia de un incumplimiento debe apreciarse en función de la situación del Estado miembro tal como ésta se presentaba al término del plazo fijado en el dictamen y que los cambios ocurridos posteriormente no pueden ser tenidos en cuenta por el Tribunal de Justicia.

42 En tales circunstancias, procede considerar fundado el primer motivo de la Comisión.

Sobre el segundo motivo, basado en la infracción del artículo 7, apartado 3, de la Directiva 91/440 y del artículo 6, apartado 1, de la Directiva 2001/14

Alegaciones de las partes

43 La Comisión recuerda que el artículo 7, apartado 3, de la Directiva 91/440 y el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 2001/14 imponen a los Estados miembros la obligación de establecer las condiciones adecuadas para garantizar el equilibrio de las cuentas del administrador de las infraestructuras. Pues

bien, dicha institución estima que en Portugal los ingresos derivados de los cánones por utilización, la financiación estatal y los excedentes de otras actividades comerciales no son suficientes para equilibrar las cuentas del administrador de las infraestructuras, la REFER.

44 La Comisión afirma que, pese a las disposiciones legales nacionales, que imponen al Estado portugués la obligación de hacer un seguimiento de la evolución de la empresa administradora de las infraestructuras con el fin de salvaguardar su equilibrio económico y financiero, así como la obligación de hacer un seguimiento de la situación financiera del administrador de las infraestructuras, el desequilibrio financiero de la REFER no ha evolucionado favorablemente.

45 El Gobierno portugués confirma que se ha comprometido a definir con la REFER, sobre la base de contratos plurianuales, el grado de servicio público en materia de gestión de las infraestructuras, así como a determinar la correspondiente compensación financiera. Añade que, de este modo, sería posible alcanzar un equilibrio en las cuentas de la FEDER y garantizar simultáneamente determinado nivel de calidad operativa y técnica, al mismo tiempo que los poderes públicos se comprometerían a aportar cantidades compatibles con el volumen de inversión necesario y la naturaleza del servicio público.

46 El Gobierno portugués declara que está prevista la celebración de contratos sobre servicios públicos con CP Comboios de Portugal y con la REFER, que deberán tener en cuenta, en primer lugar, una definición clara de las obligaciones de servicio público; en segundo lugar, la necesidad de racionalizar o reducir los costes de explotación, y, en tercer lugar, la necesaria convergencia, gradual y progresiva, entre el servicio público de que se trata y la compensación financiera pública correspondiente.

47 Por último, el Gobierno portugués afirma haber iniciado un procedimiento que conducirá a la adopción de medidas legislativas con el objeto, por una parte, de reforzar la independencia de gestión de la empresa ferroviaria frente al Estado y, por otra parte, de promover el equilibrio de las cuentas del administrador de las infraestructuras mediante la adopción de medidas adecuadas, en particular modificando el régimen de tarificación de las infraestructuras ferroviarias y fijando mediante contrato con la REFER los derechos y obligaciones relativos a la construcción, el mantenimiento y la financiación de las infraestructuras.

Apreciación del Tribunal de Justicia

48 Procede declarar que la República Portuguesa no niega que, al término del plazo fijado en el dictamen motivado, no había adoptado aún las medidas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 7, apartado 3, de la Directiva 91/440 y en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 2001/14, preceptos que imponen a los Estados miembros la obligación de establecer las condiciones adecuadas para garantizar el equilibrio de las cuentas del administrador de las infraestructuras.

49 Pues bien, tal como ya se ha declarado en los apartados 24 y 25 de la presente sentencia, el Tribunal de Justicia debe examinar los hechos en función de la situación existente al término del plazo fijado en el dictamen motivado.

50 En tales circunstancias, procede considerar fundado el segundo motivo de la Comisión.

Costas

51 En virtud del artículo 69, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Por haber solicitado la Comisión la condena en costas de la República Portuguesa y al haber sido desestimados los motivos formulados por ésta, procede condenarla en costas.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Primera) decide:

1) **Declarar que la República Portuguesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud, por un lado, del artículo 5, apartado 3, de la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, en su versión modificada por la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, así como, por otro lado, del artículo 7, apartado 3, de la Directiva 91/440, en su versión modificada por la Directiva 2001/12, y del artículo 6, apartado 1, de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, en la versión modificada por la Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, al supeditar a la aprobación del Gobierno toda decisión individual de la empresa pública de transporte ferroviario CP Comboios de Portugal EPE consistente en la adquisición o enajenación de participaciones en el capital de sociedades y al no haber adoptado las medidas nacionales necesarias para cumplir la obligación de establecer las condiciones adecuadas para garantizar el equilibrio de las cuentas del administrador de las infraestructuras, a saber, la Rede Ferroviária Nacional – REFER EP.**

2) **Condenar en costas a la República Portuguesa.**

Firmas