HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)

25 octombrie 2012*

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru — Transporturi — Dezvoltarea căilor ferate comunitare — Directiva 91/440/CEE — Articolul 5 alineatul (3) — Întreprinderi de transport feroviar — Independență administrativă — Decizii privind personalul, activele și achizițiile proprii — Articolul 7 alineatul (3) — Acordarea de finanțare administratorului infrastructurii — Directiva 2001/14/CE — Articolul 6 alineatul (1) — Echilibrul conturilor — Condiții corespunzătoare — Transpunere incompletă”

În cauza C-557/10,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 258 TFUE, introdusă la 26 noiembrie 2010,

Comisia Europeană, reprezentată de H. Støvlbæk și de M. França, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

reclamantă,

împotriva

Republicii Portugheze, reprezentată de L. Inez Fernandes și de A. Pereira de Miranda, în calitate de agenți,

pârâtă,

CURTEA (Camera întâi),

compusă din domnul A. Tizzano, președinte de cameră, domnii A. Borg Barthet (raportor), E. Levits și J.-J. Kasel și doamna M. Berger, judecători,

avocat general: domnul N. Jääskinen,

grefier: domnul K. Malacek, administrator,

având în vedere procedura scrisă,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 6 septembrie 2012,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: portugheza.

Hotărâre

1 Prin cererea introductivă, Comisia Europeană solicită Curții să constate că, prin condiționarea oricărei decizii individuale de achiziționare sau de cesionare a unor participații la capitalul unor societăți de către întreprinderea publică de transport feroviar CP Comboios de Portugal EPE (denumită în continuare „CP") de obținerea unei aprobări a guvernului și prin neadoptarea măsurilor naționale necesare pentru a se conforma obligației de a stabili condițiile corespunzătoare pentru a garanta echilibrul conturilor administratorului infrastructurii, Rede Ferroviária Nacional – REFER EP (rețeaua feroviară națională, denumită în continuare „REFER"), Republica Portugheză nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul, pe de o parte, al articolului 5 alineatul (3) din Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (JO L 237, p. 25, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 86), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 (JO L 75, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 38, denumită în continuare „Directiva 91/440"), și, pe de altă parte, al articolului 7 alineatul (3) din Directiva 91/440, precum și al articolului 6 alineatul (1) din Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (JO L 75, p. 29, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 66), astfel cum a fost modificată cel mai recent prin Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 (JO L 315, p. 44, denumită în continuare „Directiva 2001/14").

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

2 Conform articolului 3 din Directiva 91/440:

„În sensul prezentei directive:

— «întreprindere feroviară» înseamnă orice întreprindere publică sau privată autorizată în conformitate cu legislația comunitară aplicabilă, a cărei activitate principală constă în furnizarea serviciilor pentru transportul feroviar de mărfuri și/sau călători, cu [obligația] ca întreprinderea să asigure tracțiunea; sunt incluse de asemenea întreprinderile care asigură numai tracțiunea;

[...]"

3 Articolul 4 alineatul (1) din această directivă, care figurează în secțiunea II din directivă, intitulată „Independența administrării", prevede:

„Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că, în ceea ce privește conducerea, administrarea și controlul intern al problemelor administrative, economice și contabile, întreprinderile feroviare au statut independent pe baza căruia [...] dețin [...] în mod special active, bugete și conturi [...] separate de cele ale statului."

4 Articolul 5 alineatul (3) din directiva menționată prevede:

„În contextul orientărilor de politică generală stabilite de stat și ținând cont de planurile [sau] de contractele naționale (care pot fi multianuale), inclusiv planurile de investiții și de finanțare, întreprinderile feroviare sunt, în special, libere:

[...]

— să ia decizii privind personalul, activele și achizițiile proprii;

[...]”

5 Articolul 7 alineatul (3) din aceeași directivă prevede:

„De asemenea, având în vedere articolele 73, 87 și 88 din tratat, statele membre pot acorda administratorului infrastructurii finanțări la un nivel corespunzător cu sarcinile, dimensiunea și necesitățile financiare, în special pentru acoperirea investițiilor noi.”

6 Potrivit articolului 6 alineatul (1) din Directiva 2001/14:

„Statele membre stabilesc condițiile corespunzătoare, inclusiv plățile în avans dacă este cazul, care să asigure că, în condiții normale de activitate și pe o perioadă de timp acceptabilă, conturile unui administrator al infrastructurii prezintă cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități comerciale și finanțările de la stat, pe de o parte, și cheltuielile infrastructurii, pe de altă parte.

Fără să aducă atingere obiectivului posibil pe termen lung privind acoperirea de către utilizator a costurilor infrastructurii pentru toate modurile de transport, pe baza unei concurențe [intermodale] loiale și nediscriminatorii, în situația în care transportul feroviar poate concura cu alte moduri de transport, în cadrul de tarifare prevăzut la articolele 7 și 8, un stat membru poate cere administratorului infrastructurii să-și echilibreze conturile fără a apela la finanțarea statului.”

Dreptul portughez

7 Decretul-lege nr. 104/97 din 29 aprilie 1997 (*Diário da República* I, seria A, nr. 99 din 29 aprilie 1997) privește înființarea REFER. Statutul acesteia este publicat în anexa I la decretul-lege menționat.

8 Articolul 12 alineatul 2 din decretul-lege amintit stabilește, în conformitate cu titlul său, obiectul și domeniul de aplicare al respectivului statut după cum urmează:

„Guvernul supraveghează evoluția viitoare a întreprinderii în scopul de a asigura menținerea echilibrului său economic și financiar și plata datoriilor contractate în vederea construirii, a instalării și a renovării infrastructurii feroviare, conform unor modalități care nu afectează urmărirea politicilor de modernizare feroviară corespunzătoare.”

9 Decretul-lege nr. 270/2003 din 28 octombrie 2003 (*Diário da República* I, seria A, nr. 250 din 28 octombrie 2003) definește condițiile prestării de servicii de transport pe calea ferată și de administrare a infrastructurii feroviare. Acest decret-lege reglementează în special echilibrul conturilor administratorului infrastructurii conform dispozițiilor articolului 63, care prevede:

„1. Conturile administratorului infrastructurii trebuie să asigure echilibrul dintre:

a) venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități comerciale și finanțările de la stat, dacă este cazul, sub formă de plată anticipată, pe de o parte, și

b) costurile de serviciu public de administrare și de întreținere a infrastructurii, pe de altă parte.

2. Fără a aduce atingere eventualului obiectiv pe termen lung al acoperirii progresive de către utilizator a costurilor infrastructurii pentru toate modalitățile de transport pe baza unei concurențe intermodale echitabile și nediscriminatorii, administratorul infrastructurii este obligat să obțină echilibrul vizat la alineatul 1 fără o participare financiară din partea statului, cu respectarea structurii tarifare prevăzute

în prezentul capitol, dacă transportul feroviar este în măsură să concureze alte modalități de transport, în special atunci când există un nivel echivalent de internalizare a costurilor legate de mediu în celelalte modalități de transport.

3. În scopul asigurării echilibrului vizat la alineatul 1 și în vederea evaluării eventualei necesități a unor compensații care trebuie plătite de stat serviciului public de administrare a infrastructurii, se impune adoptarea unei metode de imputare care să demonstreze în mod transparent că sunt luate în considerare numai costurile determinate de activitatea de administrare, de întreținere și de punere la dispoziție a infrastructurii.

[...]

7. În sensul alineatului 1 litera b) al prezentului articol, costurile financiare și extraordinare nu sunt considerate costuri ale serviciului public de administrare a infrastructurii.

8. Costurile extraordinare determinate de calamități naturale trebuie compensate de stat."

10 Decretul-lege nr. 300/2007 din 23 august 2007 (*Diário da República* I, seria A, nr. 162 din 23 august 2007) a modificat regimul aplicabil sectorului concurențial de stat și întreprinderilor publice din Portugalia.

11 Articolul 10 din acest decret-lege prevede:

„1. Drepturile de acționar ale statului sunt exercitate de Direcția generală a trezoreriei și finanțelor sub coordonarea ministrului finanțelor, care poate delega atribuțiile sale, cu respectarea liniilor directoare prevăzute la articolul următor și după o consultare prealabilă, printr-un decret comun, cu miniștrii responsabili din sector.

[...]

3. Drepturile vizate la alineatele precedente pot fi exercitate indirect, prin intermediul unor societăți de capitaluri exclusiv publice."

12 Articolul 37 alineatul 1 din decretul-lege menționat precizează cu privire la constituirea societăților și la achiziționarea sau cesionarea părților sociale:

„[P]articiparea statului sau a altor organisme ale statului și a întreprinderilor publice la constituirea unor societăți și la achiziționarea sau la cesionarea unor părți sociale trebuie autorizată de ministrul de finanțe și de ministrul responsabil de sector [...]

[...]"

13 Decretul-lege 137-A/2009 din 12 iunie 2009 (*Diário da República* I, seria A, nr. 112 din 12 iunie 2009) stabilește obiectul social și regimul juridic aplicabil CP. De asemenea, acest decret-lege cuprinde, în anexa I, statutul care reglementează întreprinderea menționată.

14 Articolul 2 din decretul-lege indicat are următorul cuprins:

„Natura juridică

[CP] este o întreprindere din sectorul public deschis concurenței, cu personalitate juridică, cu autonomie administrativă și financiară și cu patrimoniu propriu, aflată sub tutela și sub supravegherea membrilor guvernului responsabili în materie de finanțe și de transport."

15 Articolul 1 alineatul 1 din statutul CP, intitulat „Denumire și sediu”, prevede:

„[CP] este o întreprindere din sectorul public deschis concurenței, cu personalitate juridică, cu autonomie administrativă și financiară și cu patrimoniu propriu, care are capacitate juridică ce include toate drepturile și obligațiile necesare sau adecvate pentru urmărirea obiectului său de activitate.”

16 Obiectul social al CP este definit la articolul 2 din statut. Conform acestei dispoziții:

„1. [CP] are ca obiect de activitate principal prestarea de servicii de transport feroviar de pasageri și de mărfuri pe căile ferate, pe tronsoanele de căi ferate și pe brațele care compun sau care vor compune rețeaua feroviară națională.

[...]

3. Cu titlu auxiliar, [CP] poate de asemenea să exercite următoarele activități [...]

4. În exercitarea obiectului social definit la punctul precedent, [CP] poate:

a) să înființeze societăți și să achiziționeze părți sociale conform legii;

[...]”

17 În temeiul articolului 9 din statutul menționat, CP are următoarele competențe:

„1. Consiliul de administrație exercită toate competențele de conducere și de administrare potrivit legii și statutului.

2. Consiliul de administrație are, printre altele, următoarele competențe:

[...]

b) deliberează în legătură cu înființarea de societăți și cu achiziționarea sau cu cesionarea de părți sociale, conform legii;

[...]”

18 Articolul 21 face parte din capitolul IV, intitulat „Tutela”, din același statut. Acest articol, intitulat „Orientări privind administrarea”, prevede:

„1. Guvernul definește obiectivele generale care trebuie urmărite de [CP] și veghează ca acestea să fie compatibile cu politicile globale și sectoriale definite de legislație.

2. Guvernul urmărește evoluția situației întreprinderii pentru a asigura că se răspunde la un nivel adecvat necesităților colective, pentru a menține echilibrul său economic și financiar și pentru a garanta punerea în aplicare a unor politici corespunzătoare de modernizare a rețelei feroviare.

[...]”

Procedura precontencioasă

19 În scrisoarea de punere în întârziere din 26 ianuarie 2008, Comisia a atras atenția autorităților portugheze asupra faptului că avea îndoieli privind compatibilitatea cu dreptul Uniunii a legislației naționale care transpunea printre altele Directivele 91/440 și 2001/14. Autoritățile portugheze au răspuns la scrisoarea de punere în întârziere prezentând informații și argumente legate de faptul că legislația portugheză respecta aceste directive.

20 Prin scrisoarea din 9 octombrie 2009, Comisia a adresat autorităților portugheze un aviz motivat în care aprecia totuși că Republica Portugheză nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 5 alineatul (3) și al articolului 7 alineatul (3) din Directiva 91/440, precum și al articolului 6 alineatul (1) din Directiva 2001/14.

21 La 14 decembrie 2009, autoritățile portugheze au răspuns la acest aviz motivat și au oferit diverse clarificări.

22 Întrucât a considerat nesatisfăcător răspunsul autorităților portugheze, Comisia a decis să introducă prezenta acțiune.

Cu privire la acțiune

Cu privire la cererea de suspendare a judecării cauzei

23 Guvernul portughez a prezentat, cu titlu principal, argumente prin care urmărea să conteste pretinsa neîndeplinire a obligațiilor și a solicitat Curții, cu titlu subsidiar, să suspende judecarea cauzei până la 31 decembrie 2011, dată la care trebuiau să intre în vigoare măsurile legislative și contractuale care, potrivit acestui stat membru, ar consolida independența de administrare a întreprinderilor de transport feroviar în raport cu statul și ar modifica regimul de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare.

24 Trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, existența unei neîndepliniri a obligațiilor trebuie apreciată în funcție de situația din statul membru astfel cum aceasta se prezenta la momentul expirării termenului stabilit în avizul motivat, schimbările intervenite ulterior neputând fi luate în considerare de către Curte (a se vedea în special Hotărârea din 27 septembrie 2007, Comisia/Franța, C-9/07, punctul 8, și Hotărârea din 18 noiembrie 2010, Comisia/Spania, C-48/10).

25 Argumentele prezentate de guvernul portughez trebuie, așadar, să fie examinate în funcție de situația existentă la momentul expirării termenului stabilit în avizul motivat și trebuie să fie respinse în măsura în care se referă la dezvoltarea ulterioară a legislației naționale.

26 În consecință, cererea de suspendare a judecării cauzei trebuie să fie respinsă.

Cu privire la primul motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 5 alineatul (3) din Directiva 91/440

Argumentele părților

27 Comisia susține că legislația portugheză care plasează CP sub tutela și sub supravegherea membrilor guvernului încalcă articolul 5 alineatul (3) din Directiva 91/440.

28 Comisia se întemeiază în special pe faptul că, în temeiul legislației naționale, statul portughez ar impune condiționarea oricărei decizii individuale de achiziționare sau de cesionare a unor participații la capitalul unor societăți a CP de obținerea unei aprobări din partea guvernului.

29 Cerința unei autorizații prealabile din partea guvernului pentru a încheia anumite categorii de acte nu ar permite să se considere că întreprinderile de transport feroviar sunt independente sau că se bucură de un statut autonom în raport cu statul și de libertatea de a-și administra propriile activități potrivit cerințelor dreptului Uniunii.

30 Astfel, din articolul 5 alineatul (3) din Directiva 91/440 ar rezulta în mod clar că statul nu trebuie să exercite o influență asupra deciziilor individuale de cesionare sau de achiziționare de active. Deși același articol prevede că astfel de decizii trebuie adoptate în contextul orientărilor de politică generală stabilite de stat, aceste linii directoare ar putea doar să definească criteriile care trebuie luate în considerare în decizii.

31 Comisia consideră de asemenea că intervenția guvernului în administrarea CP ar depăși simpla exercitare a drepturilor de acționar, pentru motivul că statul acționar ar interveni prin controlul exercitat de ministrul finanțelor și de cel al transporturilor în temeiul unui set distinct de norme aplicabile întregului sector public.

32 Guvernul portughez contestă concluziile Comisiei. Acesta susține că cerința obținerii unei autorizații ministeriale în vederea achiziționării sau a înstrăinării unor părți sociale se aplică tuturor tipurilor de întreprinderi publice. O astfel de cerință ar fi legată de rolul statului ca deținător de capital. Guvernul portughez adaugă că deliberarea privind cumpărarea sau vânzarea de părți sociale se desfășoară în cadrul organelor societății, astfel încât ar fi asigurată autonomia administrării întreprinderii feroviare potrivit cerințelor articolului 5 alineatul (3) din Directiva 91/440.

Aprecierea Curții

33 Trebuie constatat, astfel cum a arătat avocatul general la punctul 28 din concluzii, că Directivele 91/440 și 2001/14 nu impun privatizarea căilor ferate. Dimpotrivă, articolul 3 din Directiva 91/440 definește o „întreprindere feroviară” ca fiind „orice întreprindere privată sau publică”. În consecință, operatorul istoric al sectorului feroviar poate rămâne public.

34 Pe de altă parte, articolul 4 alineatul (1) din Directiva 91/440, care figurează în secțiunea II din directivă, intitulată „Independența administrării”, prevede că întreprinderile feroviare au „statut independent pe baza căruia [...] dețin [...] în mod special active, bugete și conturi [...] separate de cele ale statului.”

35 În esență, Comisia impută Republicii Portugheze faptul că sistemul său subordonează orice achiziție sau cesiune de acțiuni de către CP unei autorizații prealabile din partea ministrului transporturilor, în condițiile în care CP păstrează un statut integral public, astfel cum rezultă din articolul 37 alineatul (1) din Decretul-lege nr. 300/2007. Or, pentru motivul existenței respectivei autorizații prealabile impuse întreprinderilor de transport feroviar pentru a încheia anumite acte, aceste întreprinderi nu pot fi considerate nici independente, nici autonome în raport cu statul, astfel încât ele nu au libertatea să își administreze propriile activități.

36 Comisia consideră că rezultă clar din articolul 5 alineatul (3) din Directiva 91/440 că statul nu trebuie să exercite o influență asupra deciziilor individuale de cesionare sau de achiziționare de active. Astfel, dispoziția menționată prevede că întreprinderile feroviare sunt în special libere să ia decizii privind personalul, activele și achizițiile proprii.

37 În această privință, în al treilea considerent al Directivei 91/440, precum și în considerentul (8) al Directivei 2001/12 de modificare a Directivei 91/440 se enunță necesitatea de a garanta întreprinderilor de transport feroviar un statut independent față de stat, precum și libertatea de a-și administra problemele interne.

38 Or, după cum subliniază avocatul general la punctele 34 și 35 din concluzii, deși este adevărat că articolul 5 alineatul (3) din Directiva 91/440 permite statelor membre să stabilească orientări de politică generală, nu este mai puțin adevărat că, în vederea îndeplinirii obiectivului de independență a administrării întreprinderilor de transport feroviar, statul nu trebuie să exercite o influență asupra deciziilor individuale ale acestora privind cesionarea sau achiziționarea de active.

39 În plus, prin condiționarea oricărei decizii individuale de achiziționare sau de cesionare a participațiilor la capitalul unor societăți de o aprobare din partea guvernului, legislația portugheză a supus CP unui control extern de natură politică ce nu corespunde în niciun fel nici modalităților, nici modurilor de acțiune și de control de care dispun acționarii unei societăți pe acțiuni de drept privat.

40 În consecință, trebuie constatat că statul portughez și-a păstrat un rol determinant în procedurile decizionale interne ale întreprinderilor feroviare, care nu este compatibil cu libertatea recunoscută întreprinderii de transport feroviar de a lua decizii privind activele pe care le administrează.

41 Pe de altă parte, deși este adevărat că Republica Portugheză a eliminat condiția autorizării prealabile, în temeiul unei propuneri de lege care nu a fost adoptată încă până la expirarea termenului acordat în avizul motivat, trebuie amintit că, potrivit jurisprudenței citate la punctul 24 din prezenta hotărâre, existența unei neîndepliniri a obligațiilor trebuie apreciată în funcție de situația din statul membru astfel cum aceasta se prezenta la momentul expirării termenului stabilit în avizul motivat, schimbările intervenite ulterior neputând fi luate în considerare de către Curte.

42 În aceste condiții, primul motiv formulat de Comisie trebuie considerat fondat.

Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 7 alineatul (3) din Directiva 91/440 și a articolului 6 alineatul (1) din Directiva 2001/14

Argumentele părților

43 Comisia amintește că articolul 7 alineatul (3) din Directiva 91/440 și articolul 6 alineatul (1) din Directiva 2001/14 impun statelor membre obligația de a stabili condițiile corespunzătoare pentru a garanta echilibrul conturilor administratorului infrastructurii. Or, aceasta consideră că, în Portugalia, venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, finanțarea statului și excedentul rezultat din alte activități comerciale nu ar fi suficiente pentru echilibrarea conturilor administratorului infrastructurii, REFER.

44 Comisia afirmă că, în pofida dispozițiilor din dreptul intern care impun statului portughez obligația de a supraveghea evoluția întreprinderii care administrează infrastructura în vederea menținerii echilibrului său economic și financiar, precum și obligația de a supraveghea evoluția situației financiare a administratorului infrastructurii, situația de dezechilibru financiar al REFER nu a evoluat în mod favorabil.

45 Guvernul portughez confirmă că s-a angajat să stabilească împreună cu REFER, prin intermediul unor contracte plurianuale, niveluri ale serviciului public în materie de administrare a infrastructurii și să stabilească compensația financiară corespunzătoare. Astfel, ar fi posibil să se obțină un echilibru al conturilor REFER care ar defini anumite niveluri determinate de calitate operațională și tehnică, în timp ce autoritățile publice s-ar angaja să atribuie sume compatibile cu volumul de investiții necesar și cu natura serviciului public.

46 Guvernul portughez arată că încheierea unor contracte privind serviciile publice cu CP și cu REFER este prevăzută, ținând cont, în primul rând, de definirea clară a obligațiilor de serviciu public, în al doilea rând, de necesitatea raționalizării sau a reducerii costurilor de exploatare și, în al treilea rând, de convergența necesară, graduală și progresivă a serviciului public în cauză și a compensării financiare publice aferente.

47 În sfârșit, guvernul portughez susține că a demarat o procedură care va conduce la adoptarea unor măsuri legislative care vizează, pe de o parte, să consolideze independența administrativă a întreprinderii feroviare în raport cu statul și, pe de altă parte, să promoveze echilibrul conturilor administratorului infrastructurii prin adoptarea unor măsuri corespunzătoare, în special prin modificarea regimului de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare și prin stabilirea prin contract împreună cu REFER a drepturilor și a obligațiilor privind construirea, întreținerea și finanțarea infrastructurii.

Aprecierea Curții

48 Trebuie constatat că Republica Portugheză nu contestă faptul că, la expirarea termenului stabilit în avizul motivat, nu adoptase măsurile necesare pentru a se conforma obligațiilor prevăzute la articolul 7 alineatul (3) din Directiva 91/440 și la articolul 6 alineatul (1) din Directiva 2001/14, care impun statelor membre să stabilească condițiile corespunzătoare pentru a garanta echilibrul conturilor unui administrator al infrastructurii.

49 Or, astfel cum s-a constatat deja la punctele 24 și 25 din prezenta hotărâre, Curtea are obligația să examineze faptele în funcție de situația existentă la momentul expirării termenului stabilit în avizul motivat.

50 În aceste condiții, al doilea motiv formulat de Comisie trebuie considerat fondat.

Cu privire la cheltuielile de judecată

51 Potrivit articolului 69 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Comisia a solicitat obligarea Republicii Portugheze la plata cheltuielilor de judecată, iar aceasta din urmă a căzut în pretenții, se impune obligarea Republicii Portugheze la plata cheltuielilor de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară și hotărăște:

1) **Prin condiționarea oricărei decizii individuale de achiziționare sau de cesionare a unor participații la capitalul unor societăți de către întreprinderea publică de transport feroviar CP Comboios de Portugal EPE de obținerea unei aprobări a guvernului și prin neadoptarea măsurilor naționale necesare pentru a se conforma obligației de a stabili condițiile corespunzătoare pentru a garanta echilibrul conturilor gestionarului infrastructurii, Rede Ferroviária Nacional – REFER EP, Republica Portugheză nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul, pe de o parte, al articolului 5 alineatul (3) din Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001, și, pe de altă parte, al articolului 7 alineatul (3) din Directiva 91/440, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2001/12, precum și al articolului 6 alineatul (1) din Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007.**

2) Obligă Republica Portugheză la plata cheltuielilor de judecată.

Semnături