Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)

de 11 de julio de 2013*

«Incumplimiento de Estado — Transporte — Desarrollo de los ferrocarriles comunitarios — Directiva 91/440/CEE — Artículo 6, apartado 3, y anexo II — Directiva 2001/14/CE — Artículo 14, apartado 2 — Independencia del organismo al que se encomienda el ejercicio de las funciones fundamentales»

En el asunto C-412/11,

que tiene por objeto un recurso por incumplimiento interpuesto, con arreglo al artículo 258 TFUE, el 5 de agosto de 2011,

Comisión Europea, representada por los Sres. J.-P. Keppenne y H. Støvlbæk, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

Gran Ducado de Luxemburgo, representado por el Sr. C. Schiltz, en calidad de agente,

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. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 13 de diciembre de 2012;

dicta la siguiente

* Lengua de procedimiento: francés.

Sentencia

1 Mediante su recurso, la Comisión Europea solicita al Tribunal de Justicia que declare que el Gran Ducado de Luxemburgo ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 6, apartado 3, y del anexo II 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 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 (DO L 315, p. 44) (en lo sucesivo, «Directiva 91/440»), y del artículo 14, apartado 2, 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 y la aplicación de cánones por su utilización (DO L 75, p. 29), en su versión modificada por la Directiva 2007/58, al no haber adoptado todas las medidas necesarias para garantizar que la entidad a la que se encomienda el ejercicio de una función fundamental, contemplada en las citadas disposiciones, sea independiente de la empresa que presta los servicios de transporte ferroviario.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

2 En febrero de 2001 se adoptaron tres Directivas con el fin de redinamizar el transporte ferroviario, abriéndolo progresivamente a la competencia a nivel europeo, a saber, la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440 (DO L 75, p. 1), la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias (DO L 75, p. 26), y la Directiva 2001/14 (en lo sucesivo, consideradas conjuntamente, «primer paquete ferroviario»).

Directiva 91/440

3 El artículo 6, apartado 3, de la Directiva 91/440 disponía:

«Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las funciones que determinan un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura, enumeradas en el anexo II, se encomienden a entidades o empresas que no presten a su vez servicios de transporte ferroviario. Con independencia de las estructuras de organización, deberá demostrarse que se ha cumplido este objetivo.

No obstante, los Estados miembros podrán asignar a empresas ferroviarias o a cualquier otro organismo el cobro de los cánones y la responsabilidad de gestionar la infraestructura ferroviaria, tal como la inversión, el mantenimiento y la financiación.»

4 El anexo II de dicha Directiva era del siguiente tenor:

«Lista de las funciones fundamentales a que se refiere el apartado 3 del artículo 6:

— preparación y toma de decisiones relativas a la concesión de licencias de empresas ferroviarias, incluida la concesión de licencias individuales;

— toma de decisiones relacionadas con la adjudicación de franjas, incluidas tanto la definición y la evaluación de disponibilidad como la asignación de franjas para trenes concretos;

— toma de decisiones relacionadas con la percepción de cánones por uso de infraestructura;

— supervisión del cumplimiento de las obligaciones de servicio público que requiere la prestación de determinados servicios.»

Directiva 2001/14

5 El artículo 14, apartados 1 y 2, de la Directiva 2001/14 establecía:

«1. Los Estados miembros podrán crear un marco para la adjudicación de capacidad de infraestructura, sin dejar de respetar la independencia de gestión amparada por el artículo 4 de la Directiva [91/440]. Deberán establecerse reglas específicas de adjudicación de la capacidad. El procedimiento de adjudicación correrá a cargo del administrador de infraestructuras. En particular, velará por que la capacidad se adjudique de manera justa y no discriminatoria, y de conformidad con el Derecho comunitario.

2. Si en los aspectos legal, organizativo o de toma de decisiones el administrador de infraestructuras no fuere independiente de cualquier empresa ferroviaria, las funciones mencionadas en el apartado 1 y que se describen en el presente capítulo serán ejercidas por un organismo adjudicador que en los aspectos legal, organizativo y de toma de decisiones sea independiente de toda empresa ferroviaria.»

6 El artículo 29 de dicha Directiva disponía que:

«1. En caso de perturbación del tráfico ferroviario ocasionada por un fallo técnico o un accidente, el administrador de infraestructuras tomará todas las medidas necesarias para restablecer la situación normal. A tal fin, el administrador de infraestructuras elaborará un plan de contingencias en el que se enumerarán los diversos órganos públicos que deben ser informados en caso de incidente importante o de perturbación grave del tráfico ferroviario.

2. En caso de urgencia y cuando sea absolutamente necesario debido a una interrupción del servicio que deje la infraestructura temporalmente inutilizable, podrán suprimirse, sin previo aviso, las franjas concedidas durante el tiempo necesario para reparar el sistema.

El administrador de infraestructuras podrá exigir a las empresas ferroviarias, si lo considera necesario, que pongan a su disposición los recursos que sean a su juicio más apropiados para restablecer la normalidad lo antes posible.

3. Los Estados miembros podrán exigir a las empresas ferroviarias que participen en asegurar la ejecución y la vigilancia de su propio cumplimiento de las normas de seguridad y reglamentaciones.»

Derecho luxemburgués

7 La Ley de 22 de julio de 2009 sobre seguridad ferroviaria (*Mémorial* A 2009, p. 2465), que tiene por objeto, en particular, establecer la administración de los ferrocarriles (en lo sucesivo, «ACF») dispone que ésta es responsable de las funciones fundamentales de adjudicación de la capacidad (adjudicación de franjas) y de aplicación de cánones.

8 La Ley de 11 de junio de 1999 sobre acceso a la infraestructura ferroviaria y a su utilización (*Mémorial* A 1999, p. 1794), en su versión modificada por la Ley de 3 de agosto de 2010 (*Mémorial* A 2010, p. 2194), establece:

«Se encomendará la tarea de adjudicar la capacidad de la infraestructura ferroviaria a un organismo adjudicador cuyas funciones asumirá [ACF].»

9 El documento de referencia de la red de 23 de diciembre de 2010 (en lo sucesivo, «DRR») establece en su punto 4.8.2, titulado «Gestión del tráfico en caso de perturbaciones»:

«La regulación operativa será efectuada por la permanencia [del servicio de gestión de red (en lo sucesivo, «SGR») de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (en lo sucesivo, «CFL»)]. Sus principios y procedimientos serán de aplicación en cuanto una circulación no pueda cumplir su horario inicialmente previsto. Salvo en caso de equívoco, no se adjudicará una nueva franja para una circulación en retraso durante la misma jornada. En ningún caso la permanencia adjudicará esa nueva franja. En su caso, su función se limitará a ejercer de intermediario para una nueva petición del UI [usuario de la infraestructura] ante [ACF].»

10 El punto 4.8.3 del DRR tiene el siguiente tenor:

«Si la perturbación y las medidas correctoras correspondientes únicamente afectan a una empresa ferroviaria sin interferir en las capacidades de infraestructura reservadas por las demás empresas ferroviarias, las medidas correctoras se establecerán tras consultar a la empresa ferroviaria en cuestión.

Cuando la perturbación y las medidas correctoras correspondientes afecten a más de una empresa ferroviaria, [ACF] tratará de establecer las medidas correctoras con la mayor anticipación posible y tras negociar con todas las empresas ferroviarias afectadas.»

11 El punto 4.8.4 del DRR establece:

«En caso de perturbación imprevista del tráfico ferroviario ocasionada por un fallo técnico o un accidente, el administrador de infraestructuras tomará todas las medidas necesarias para restablecer la situación normal. En particular, aplicará los procedimientos del RGE [Reglamento General de Explotación Técnica] previstos en caso de incidentes y accidentes.

En caso de urgencia y cuando sea absolutamente necesario, en particular en caso de accidente, de fallo que deje la infraestructura temporalmente inutilizable o por cualquier otro acto que impida la utilización de la infraestructura en condiciones normales de seguridad, podrán suprimirse sin previo aviso las franjas adjudicadas durante el tiempo necesario para reparar las instalaciones o para que desaparezca el hecho que detuvo la circulación.

[ACF] adjudicará las capacidades alternativas respondiendo en la medida de lo posible a las especificidades de las empresas ferroviarias afectadas.

Si lo considera necesario, el administrador de la infraestructura podrá exigir a las empresas ferroviarias que pongan a su disposición los medios que sean a su juicio más apropiados para restablecer la situación normal en el plazo más breve posible o que pongan en marcha sus propios medios de asistencia y retirada de obstáculos. Los gastos que deriven de dichas operaciones serán a cargo de la parte responsable de la perturbación.»

Procedimiento administrativo previo

12 Mediante escrito de 26 de junio de 2008, la Comisión requirió al Gran Ducado de Luxemburgo que diera cumplimiento a las Directivas del primer paquete ferroviario. El citado Estado miembro respondió a dicho requerimiento mediante escrito de 27 de agosto de 2008.

13 Mediante escrito de 9 de octubre de 2009, la Comisión envió al Gran Ducado de Luxemburgo un dictamen motivado en el que hacía constar que las medidas adoptadas para garantizar la transposición del artículo 6, apartado 3, y del anexo II de la Directiva 91/440, y del artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14, eran insuficientes por lo que respecta a la independencia de las instancias a las que

se encomendaban las funciones fundamentales. En dicho dictamen motivado, la Comisión imputaba también al citado Estado miembro no haber adoptado las medidas necesarias para dar cumplimiento a las obligaciones en materia de establecimiento de cánones por el acceso a las infraestructuras ferroviarias contempladas en el artículo 11 de la Directiva 2001/14 y en el artículo 10, apartado 7, de la Directiva 91/440. En opinión de la Comisión, el Gran Ducado de Luxemburgo también incumplió las obligaciones que incumben a los Estados miembros, en virtud del artículo 30, apartados 1, 4 y 5, de la Directiva 2001/14, relativos al organismo regulador ferroviario.

14 Mediantes sendos escritos de 24 de diciembre de 2009 y de 29 de marzo de 2010, el Gran Ducado de Luxemburgo respondió al citado dictamen motivado transmitiendo a la Comisión el texto del Reglamento gran ducal de 27 de febrero de 2010, relativo al sistema de incentivos de la red férrea.

15 Mediante escrito de 15 de abril de 2010, la Comisión envió al Gran Ducado de Luxemburgo una solicitud de información, a la que éste respondió los días 26 de abril y 16 de agosto de 2010.

16 Mediante escrito de 25 de noviembre de 2010, la Comisión envió al Gran Ducado de Luxemburgo un dictamen motivado complementario con el que, habida cuenta de la evolución del marco normativo nacional posterior al envío del dictamen motivado de 9 de octubre de 2009, redujo el alcance del incumplimiento reprochado al artículo 6, apartado 3, y al anexo II de la Directiva 91/440 y al artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14, relativos a la independencia del organismo responsable de las funciones fundamentales, a saber, ACF. En consecuencia, la Comisión conminó al Gran Ducado de Luxemburgo a adoptar las medidas necesarias para cumplir dichas obligaciones en un plazo de dos meses a partir de la recepción del citado dictamen motivado complementario.

17 Mediante escrito de 3 de febrero de 2011, el Gran Ducado de Luxemburgo respondió al dictamen motivado complementario.

18 Al no convencerle la respuesta del Gran Ducado de Luxemburgo, la Comisión decidió interponer el presente recurso.

Sobre el recurso

Alegaciones de las partes

19 La Comisión alega que la Directiva 91/440 obliga a que las funciones de adjudicación de la capacidad ferroviaria, en particular, estén encomendadas a organismos independientes. En efecto, el anexo II, guión segundo, de dicha Directiva prevé que figuren entre las funciones fundamentales la «toma de decisiones relacionadas con la adjudicación de franjas, incluidas tanto la definición y la evaluación de disponibilidad como la asignación de franjas para trenes concretos». Por tanto, el anexo II no diferencia entre los distintos tipos de adjudicación de franjas. En la medida en que la organización de franjas depende de la regulación operativa del tráfico y está estrechamente relacionada con ésta, dicha regulación está incluida en las funciones fundamentales y debe, en consecuencia, ser efectuada por una entidad independiente de la empresa ferroviaria.

20 Según la Comisión, aunque ACF, que adjudica las franjas, es ciertamente un organismo independiente de CFL, no es menos cierto que ésta se encarga de determinadas funciones fundamentales en materia de adjudicación de las franjas.

21 La Comisión considera, a la vista de las indicaciones facilitadas por el Gran Ducado de Luxemburgo, que, en caso de perturbación del tráfico, la adjudicación de las franjas horarias continúa siendo competencia de un servicio de CFL, a saber, SGR, sin que éste sea independiente de los sectores que gestionan los servicios de transporte ferroviario.

22 La Comisión considera que, en caso de perturbación del tráfico, ya no puede cumplirse el horario normal determinado por ACF, dado que los tiempos determinados en el horario se han sobrepasado y resulta necesario reasignar los horarios entre los operadores que se encuentran a la espera de su turno. La Comisión estima que dicha reatribución constituye necesariamente una adjudicación de franjas. Pues bien, en su opinión, con arreglo a la normativa luxemburguesa, tal reatribución únicamente puede ser efectuada por la gestión del tráfico, operada por CFL, otorgando de ese modo a ésta una función en la adjudicación de la capacidad ferroviaria que va en contra de las exigencias de la Directiva 2001/14.

23 La Comisión sostiene que el ejercicio de la función fundamental de adjudicación de las franjas requiere que CFL se someta a las exigencias de independencia del primer paquete ferroviario. Ahora bien, en el seno de CFL no se ha aplicado ninguna medida dirigida a garantizar tal independencia, a fin de separar, desde un punto de vista legal, organizativo y de toma de decisiones, los sectores que se encargan de las funciones fundamentales de los que gestionan los servicios de transporte ferroviario. Por tanto, dichas funciones deberían transferirse a ACF.

24 La Comisión sostiene que el artículo 29 de la Directiva 2001/14 no constituye una *lex specialis* que introduce una excepción a la norma general. En efecto, según el artículo 14, apartado 2, de dicha Directiva, la obligación de independencia que se impone al organismo de adjudicación se aplicaría a todas las funciones contempladas en el apartado 1 del citado artículo 14 y descritas en el capítulo III de la misma Directiva, incluido su artículo 29.

25 En su escrito de réplica, la Comisión alega que las modificaciones aportadas por el DRR, adoptado con posterioridad al plazo señalado en el dictamen motivado, no bastan para poner fin al incumplimiento.

26 En su escrito de contestación a la demanda, el Gobierno luxemburgués considera que, pese a que la normativa nacional vigente era conforme con el tenor y el espíritu de la Directiva 2001/14, fue no obstante modificada, a raíz de la interposición del presente recurso, de modo que no quedara la menor duda en cuanto a su eventual falta de conformidad con el Derecho de la Unión. De ese modo, el DRR fue modificado para que la nueva adjudicación de franjas, en caso de perturbación, fuera también transferida a ACF, dejando así SGR de estar implicada, lo que garantiza un acceso justo y no discriminatorio a la infraestructura.

27 En su escrito de dúplica, el citado Estado miembro alega que el DRR fue nuevamente modificado, con efectos a partir de 1 de enero de 2012, y que ya cumple las exigencias de la Comisión al establecer que, en caso de perturbación imprevista, ACF adjudicará nuevas franjas.

Apreciación del Tribunal de Justicia

28 Mediante su único motivo, la Comisión reprocha al Gran Ducado de Luxemburgo haber incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 6, apartado 3, de la Directiva 91/440, en relación con el anexo II de ésta, y 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14, en la medida en que, en Luxemburgo, pese a que ACF es un organismo independiente respecto de CFL que, por su parte, realiza las funciones de administrador de infraestructuras y la explotación de servicios ferroviarios, CFL continúa encargándose de determinadas funciones fundamentales en materia de adjudicación de franjas dado que, en caso de perturbación del tráfico, la readjudicación de las franjas se confía a un servicio que forma parte de CFL, a saber, SGR, que no es independiente de aquélla desde un punto de vista legal, organizativo y de toma de decisiones.

29 Con carácter preliminar, procede señalar que el Gran Ducado de Luxemburgo alega que la transposición de la Directiva 2001/14 se completó definitivamente con la adopción del DRR que entró en vigor el 1 de octubre de 2011 y fue modificado el 1 de enero de 2012.

30 Pues bien, según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, la existencia de un incumplimiento debe apreciarse en función de la situación del Estado miembro afectado tal como ésta se presentaba al final del plazo fijado en el dictamen motivado y los cambios ocurridos posteriormente no pueden ser tenidos en cuenta por el Tribunal de Justicia (véanse, en particular, las sentencias de 18 de noviembre de 2010, Comisión/España, C-48/10, Rec. p. I-151, apartado 30, y de 5 de mayo de 2011, Comisión/Alemania, C-206/10, Rec. p. I-3573, apartado 25).

31 En consecuencia, como el citado DRR y su modificación fueron adoptados con posterioridad al término del plazo señalado por la Comisión en su dictamen motivado adicional de 25 de noviembre de 2010, no pueden ser tenidos en cuenta por el Tribunal al examinar el carácter fundado del presente recurso de incumplimiento.

32 Sobre el fondo, hay que recordar que la Directiva 91/440 inició la liberalización del transporte ferroviario tratando de garantizar un acceso equitativo y no discriminatorio de las empresas ferroviarias a la infraestructura. Para garantizar ese acceso el artículo 6, apartado 3, párrafo primero, de la Directiva 91/440 dispuso que los Estados miembros deben adoptar las medidas necesarias para garantizar que las funciones fundamentales enumeradas en el anexo II de la misma Directiva se encomienden a entidades o empresas que no presten a su vez servicios de transporte ferroviario, y que, con independencia de las estructuras de organización, deberán demostrar que se ha cumplido dicho objetivo.

33 Con arreglo al anexo II de la Directiva 91/440, se consideran funciones fundamentales en el sentido de su artículo 6, apartado 3, la preparación y toma de decisiones relativas a la concesión de licencias de empresas ferroviarias, la toma de decisiones relacionadas con la adjudicación de franjas, incluidas tanto la definición y la evaluación de disponibilidad como la asignación de franjas para trenes concretos, la toma de decisiones relacionadas con la percepción de cánones por uso de infraestructura y la supervisión del cumplimiento de las obligaciones de servicio público que requiere la prestación de determinados servicios.

34 A este respecto, procede recordar que, en caso de perturbación del tráfico o de peligro, la adopción de medidas necesarias para restablecer las condiciones normales de circulación, incluida la supresión de franjas, no está comprendida en la adjudicación de franjas (véase la sentencia de 28 de febrero de 2013, Comisión/Hungría, C-473/10, apartados 56 y 59).

35 En efecto, el artículo 29 de la Directiva 2001/14 prevé la posibilidad de adoptar las medidas necesarias para responder a una situación de perturbación del tráfico ferroviario ocasionada por un fallo técnico o un accidente, así como en caso de urgencia y cuando sea absolutamente necesario debido a una interrupción del servicio que deje la infraestructura temporalmente inutilizable (sentencia Comisión/Hungría, antes citada, apartado 57).

36 Es necesario constatar que esa disposición se refiere a medidas específicas y necesarias que deben adoptarse en caso de perturbación de la circulación de los trenes para restablecer, por razones de seguridad, condiciones normales de circulación, a diferencia de las otras disposiciones del capítulo III, que tienen por objeto la elaboración del calendario horario y la asignación de franjas individuales específicas. No puede considerarse por tanto que las medidas adoptadas en virtud del artículo 29 de dicha Directiva guarden relación directa con la función fundamental de adjudicación de capacidad o de franjas en el sentido del artículo 14, apartado 2, de esa Directiva, función que debe encomendarse a un organismo adjudicador independiente. Se trata antes bien de medidas singulares que deben adoptarse con urgencia para hacer frente a una situación específica y asegurar que los derechos a una capacidad en forma de franjas puedan ser efectivamente ejercidos por su beneficiario conforme al horario de servicio (sentencia Comisión/Hungría, antes citada, apartado 59).

37 En consecuencia, la adopción de dichas medidas forma parte de la gestión del tráfico y no está sujeta a la exigencia de independencia, por lo que esa función puede atribuirse a un administrador de infraestructuras que sea también una empresa ferroviaria.

38 No obstante, como señaló el Abogado General en el punto 24 de sus conclusiones, que se remite, respectivamente, a los puntos 67 y 44 de las conclusiones presentadas en los asuntos que dieron lugar a las sentencias Comisión/Hungría, antes citada, y de 11 de julio de 2013, Comisión/Eslovenia (C-627/10), aunque la supresión de franjas en caso de perturbación del tráfico no se considere una función fundamental, la nueva adjudicación de éstas debe, en sí misma, considerarse parte de las funciones fundamentales que únicamente puede ejercer un administrador independiente o un organismo de reparto en la medida en que, a diferencia de la gestión del tráfico que no implica la toma de decisiones en el sentido del anexo II de la Directiva 91/440, la nueva distribución de franjas necesita la adopción de decisiones relativas a la adjudicación de franjas.

39 En el presente asunto, en Luxemburgo, la asignación de derechos a una capacidad determinada en forma de franjas es una función fundamental atribuida con carácter exclusivo a un organismo de adjudicación, a saber, ACF. En virtud de las disposiciones pertinentes de la normativa luxemburguesa, en caso de perturbación del tráfico, de urgencia y de necesidad absoluta, o para cualquier otro hecho que impida la utilización de la infraestructura en condiciones normales de seguridad, el administrador de la infraestructura, a saber, CFL, adopta las medidas necesarias para lograr el restablecimiento de la situación normal y también puede suprimir franjas por razones de seguridad durante el tiempo necesario para que se restablezca la normalidad en dichas instalaciones o desaparezca el hecho que detuvo la circulación. En tal caso corresponde a ACF proceder a una nueva adjudicación de franjas.

40 Además, el punto 4.8.2 del DRR establece que, cuando una circulación no puede cumplir el horario inicialmente previsto, en ningún caso la permanencia del SGR atribuirá una nueva franja.

41 De ese modo, de dicha normativa se desprende que no se produce una nueva asignación de franjas y que, si ésta resulta necesaria, será efectuada por ACF.

42 En dichas circunstancias, no puede considerarse que la normativa luxemburguesa en materia ferroviaria sea contraria a las exigencias de los artículos 6, apartado 3, de la Directiva 91/440 y 14, apartado 2, de la Directiva 2001/14, toda vez que permiten a SGR, que es una entidad que forma parte de CFL, adoptar las medidas necesarias para restablecer la circulación normal, en caso de perturbación del tráfico o de peligro.

43 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede desestimar el recurso interpuesto por la Comisión.

Costas

44 En virtud del artículo 138, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Puesto que el Gran Ducado de Luxemburgo ha pedido que se condene en costas a la Comisión 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) Desestimar el recurso.

2) Condenar en costas a la Comisión Europea.

Firmas