Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quarta Secção)

15 de outubro de 2026*

«Reenvio prejudicial — Transportes ferroviários — Diretiva 2012/34/UE — Espaço ferroviário único — Artigo 35.º — Regime de melhoria do desempenho — Alcance — Sanções das perturbações das empresas ferroviárias — Regime geral de sanções aplicável em caso de atraso em toda a rede nacional — Sanções que podem ser aplicadas, segundo a entidade à qual o atraso é imputado, quer ao gestor da infraestrutura, quer à empresa ferroviária — Regime específico de sanções aplicável quando seja excedido o tempo de estacionamento nas gares de ligação com as redes ferroviárias estrangeiras— Sanções aplicadas apenas às empresas ferroviárias — Admissibilidade do cúmulo de vários regimes de sanções — Requisitos — Anexo VI, ponto 2 — Respeito dos princípios de base de um regime de melhoria do desempenho — Artigo 56.º — Entidade reguladora — Alcance do controlo — Princípio da proporcionalidade»

Nos processos apensos C-161/25 e C-162/25,

que têm por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Consiglio di Stato (Conselho de Estado, em formação jurisdicional, Itália), por Decisões de 18 de fevereiro de 2025, que deram entrada no Tribunal de Justiça em 24 de fevereiro de 2025, no processo

Autorità di regolazione dei trasporti

contra

Captrain Italia (C-161/25),

Rail Cargo Carrier Italy Srl,

Fuorimuro Impresa Ferroviaria Srl,

InRail SpA,

SBB Cargo Italia Srl,

Oceanogate Italia SpA,

GTS Rail SpA,

Adriafer Srl con socio unico,

* Língua do processo: italiano.

DB Cargo Italia Srl,

Sangritana SpA,

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH (C-162/25),

sendo intervenientes:

Rete Ferroviaria Italiana SpA,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quarta Secção),

composto por: I. Jarukaitis, presidente de secção, R. Frendo, N. Jääskinen (relator), M. Condinanzi e A. Kornezov, juízes,

advogado-geral: A. Rantos,

secretário: V. Di Bucci,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

– em representação de Captrain Italia, Rail Cargo Carrier Italy Srl, Fuorimuro Inpresa Ferroviaria Srl, Inrail SpA, SBB Cargo Italia Srl, Oceanogate Italia SpA, GTS Rail SpA, Adriafer Srl con socio unico, DB Cargo Italia Srl, Sangritana SpA, por M. Giordano, avvocato,

– em representação de Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, por M. Giordano, avvocato,

– em representação de Rete Ferroviaria Italiana SpA, por A. Celotto, avvocato,

– em representação do Governo Italiano, por S. Fiorentino, na qualidade de agente, assistido por M. De Vergori e M. Stigliano Messuti, avvocati dello Stato,

– em representação do Governo Polaco, por B. Majczyna, na qualidade de agente,

– em representação da Comissão Europeia, por G. Conte e K. Walkerová, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 16 de abril de 2026,

profere o presente

Acórdão

1 Os pedidos de decisão prejudicial têm por objeto a interpretação do artigo 35.º 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), conforme alterada pela Diretiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016 (JO 2016, L 352, p. 1) (a seguir «Diretiva 2012/34»), e do artigo 97.º TFUE.

2 Estes pedidos foram apresentados no âmbito de dois litígios que opõem a Autorità di regolazione dei trasporti (Autoridade Reguladora dos Transportes, Itália) (a seguir «ART»), entidade reguladora nacional do setor ferroviário em Itália, e a Rete Ferroviaria Italiana SpA (a seguir «RFI»), gestor da infraestrutura ferroviária italiana, a empresas ferroviárias que exercem atividades de transporte internacional de mercadorias, a respeito de uma decisão da ART, adotada durante o ano de 2022, que aprova as «indicações e disposições relativas às "especificações da rede 2024"» estabelecidas pela RFI, as quais incluem um regime de sanções destinado a punir as empresas ferroviárias quando sejam excedidos os tempos de estacionamento nas estações de ligação com as redes ferroviárias estrangeiras.

Quadro jurídico

Direito da União

Tratado FUE

3 O artigo 97.º TFUE dispõe:

«Os encargos ou taxas que, para além dos preços de transporte, forem cobrados por um transportador na passagem das fronteiras, não devem ultrapassar um nível razoável, tendo em conta os custos reais efetivamente ocasionados por essa passagem.

Os Estados-Membros esforçar-se-ão por reduzir progressivamente esses custos.

[…]»

Diretiva 2012/34

4 Os considerandos 2 e 3 da Diretiva 2012/34 enunciam:

«(2) Uma maior integração do setor dos transportes da União [Europeia] constitui um elemento essencial da realização do mercado interno, e os caminhos de ferro constituem um elemento vital do setor dos transportes na União rumo à mobilidade sustentável.

(3) A eficácia da rede ferroviária deverá ser melhorada com vista à sua integração num mercado competitivo, tendo simultaneamente em conta as características específicas dos caminhos de ferro.»

5 Entre as disposições da secção 2 do capítulo IV desta diretiva, intitulada «Taxas de utilização da infraestrutura e de serviço», figura o artigo 35.º, com a epígrafe «Regime de melhoria do desempenho», que prevê, nos n.ºs 1 e 2:

«1. Os regimes de tarificação da utilização da infraestrutura devem incentivar as empresas de transporte ferroviário e o gestor da infraestrutura a minimizar as perturbações e a melhorar o desempenho da rede ferroviária, através da instituição de um regime de melhoria do desempenho. Esse regime pode incluir sanções para atos que perturbem o funcionamento da rede, compensações para as empresas afetadas pelas perturbações e prémios para os desempenhos superiores às previsões.

2. Os princípios essenciais do regime de melhoria do desempenho previstos no anexo VI, ponto 2, aplicam-se a toda a rede.»

6 O artigo 55.º da referida diretiva, sob a epígrafe «Entidade Reguladora», dispõe, no seu n.º 1:

«Os Estados-Membros devem criar uma entidade reguladora única, a nível nacional, para o setor ferroviário. Sem prejuízo do n.º 2, esta entidade deve ser uma autoridade autónoma, juridicamente distinta e independente, no plano organizativo, funcional, hierárquico e decisório, de qualquer outra entidade pública ou privada. Deve ser também independente, na sua organização, nas suas decisões de financiamento, na sua estrutura jurídica e nas suas tomadas de decisão, de qualquer gestor de infraestrutura, organismo de tarifação, organismo de repartição ou candidato. Deve ser, além disso, funcionalmente independente de qualquer autoridade competente envolvida na adjudicação de contratos de serviço público.»

7 O artigo 56.º da mesma diretiva, sob a epígrafe «Funções da entidade reguladora», indica:

«1. Sem prejuízo do artigo 46.º, n.º 6, os candidatos têm o direito de recorrer para a entidade reguladora caso considerem ter sido tratados de forma injusta ou discriminatória ou de algum outro modo lesados, nomeadamente de decisões tomadas pelo gestor de infraestrutura ou, se for esse o caso, pela empresa ferroviária ou pelo operador da instalação de serviço no que se refere:

a) Às especificações da rede nas suas versões provisória e final;

b) Aos critérios estabelecidos nessas especificações;

c) Ao processo de repartição das capacidades e aos seus resultados;

d) Ao regime de tarifação;

e) Ao nível ou à estrutura das taxas de utilização da infraestrutura que têm que pagar ou que possam ter que vir a pagar;

[…]

2. Sem prejuízo da competência das autoridades nacionais responsáveis pela concorrência para assegurar a concorrência nos mercados de serviços ferroviários, a entidade reguladora é competente para acompanhar a situação da concorrência nos mercados de serviços ferroviários, nomeadamente nos mercados dos serviços de passageiros de alta velocidade, e as atividades dos gestores de infraestrutura no que respeita ao n.º 1, alíneas a) a j). Em particular, a entidade

reguladora verifica o cumprimento do n.º 1, alíneas a) a j), por sua própria iniciativa, a fim de prevenir a discriminação dos candidatos. A entidade reguladora verifica, em especial, se as especificações da rede contêm cláusulas discriminatórias ou concedem ao gestor de infraestrutura poderes discricionários que possam ser usados para discriminar candidatos.

[…]

6. A entidade reguladora deve garantir que as taxas fixadas pelo gestor de infraestrutura cumpram o disposto no capítulo IV, secção 2, e não sejam discriminatórias.

[…]»

8 O anexo VI da Diretiva 2012/34, intitulado «Requisitos relativos aos custos e taxas associados à infraestrutura ferroviária», tem a seguinte redação, no seu ponto 2, alíneas a) e b):

«O regime de melhoria do desempenho a que se refere o artigo 35.º deve ter por base os princípios essenciais seguintes:

a) A fim de garantir o nível de desempenho acordado e de não comprometer a viabilidade económica dos serviços, o gestor de infraestrutura define, em concertação com os candidatos, os parâmetros essenciais do regime de melhoria do desempenho, em especial a valoração dos atrasos, os limiares de compensação a título do regime relativos à circulação de cada comboio e de todos os comboios da empresa num período dado;

b) O gestor de infraestrutura comunica à empresa ferroviária, pelo menos cinco dias antes da circulação da composição, o horário de serviço com base no qual serão determinados os atrasos. O gestor de infraestrutura pode aplicar um prazo de pré-aviso mais reduzido em caso de força maior ou de alteração tardia do horário de serviço;

[…]»

Direito italiano

Decreto-Lei n.º 201, de 6 de dezembro de 2011

9 O artigo 37.º do decreto-legge n. 201 — Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici (Decreto-Lei n.º 201, que aprova Disposições Urgentes para o Crescimento, a Equidade e a Consolidação das Contas Públicas), de 6 de dezembro de 2011 (GURI n. 284, de 6 de dezembro de 2011, suplemento ordinário n.º 251), convertido em lei, com alterações, pela legge n. 214 (Lei n.º 214), de 22 de dezembro de 2011 (GURI n. 300, de 27 de dezembro de 2011, suplemento ordinário n.º 276), prevê:

«1. No âmbito das atividades de regulação dos serviços de utilidade pública […] é criada a Autoridade Reguladora dos Transportes, a seguir "Autoridade",que exerce a sua atividade de forma autónoma e com independência de decisão e de apreciação. […] A Autoridade é competente no domínio dos transportes e do acesso às infraestruturas e aos serviços auxiliares conexos, nos termos da regulamentação europeia e no respeito pelo princípio da subsidiariedade e das competências das regiões e das autarquias locais referidas no título V da parte II da Constituição. […]

2. A Autoridade é competente no domínio dos transportes e do acesso às infraestruturas conexas e, em especial, assegura:

a) a garantia, segundo métodos que favoreçam a concorrência, da eficiência produtiva da gestão e da contenção dos custos para os utentes, as empresas e os consumidores, e de condições de acesso equitativas e não discriminatórias às infraestruturas ferroviárias, portuárias e aeroportuárias e às redes de autoestradas, sem prejuízo das competências da Agência das infraestruturas rodoviárias e das redes de autoestradas […] bem como no que diz respeito à mobilidade dos passageiros a nível nacional, local e urbano, incluindo em relação com as gares, os aeroportos e os portos, com exclusão do setor do transporte rodoviário de mercadorias.

b) a definição, se tal for considerado necessário em função das condições de concorrência efetivamente existentes nos diferentes mercados de serviços de transporte nacional e local, dos critérios de fixação pelos organismos competentes das tarifas, taxas e portagens, tendo em conta a necessidade de assegurar o equilíbrio económico das empresas reguladas, a eficiência produtiva da gestão e a contenção dos custos para os utentes, as empresas e os consumidores;

[…]

i) com especial referência ao acesso à infraestrutura ferroviária, o exercício de todas as funções de entidade reguladora […] e, em especial, a definição dos critérios de determinação das portagens pelo gestor da infraestrutura e a definição dos critérios de repartição dos canais horários e da capacidade e o controlo da sua correta aplicação pelo gestor da infraestrutura;

[…]»

Decreto Legislativo n.º 112

10 O artigo 13 do decreto-legge n. 112 — Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Decreto Legislativo n.º 112, que transpõe a Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um Espaço Ferroviário Europeu Único), de 15 de julho de 2015 (GURI n.º 170, de 24 de julho de 2015, p. 1; a seguir «Decreto Legislativo n.º 112»), sob a epígrafe «Condições de acesso aos serviços», dispõe:

«1. O gestor da infraestrutura garante que sejam prestados a todas as empresas ferroviárias às quais foram atribuídas linhas, em condições equitativas e não discriminatórias e sem que seja devida qualquer taxa adicional relativamente à taxa de acesso e utilização da infraestrutura, os seguintes serviços, que constituem o pacote mínimo de acesso:

a) O tratamento dos pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária, para efeitos da celebração dos contratos de infraestrutura;

b) O direito de utilização da capacidade atribuída;

c) A utilização da infraestrutura ferroviária, nomeadamente de agulhas e entroncamentos;

d) O controlo e a regulação da circulação ferroviária, a sinalização e o encaminhamento dos comboios, bem como a comunicação de qualquer informação relativa à circulação;

e) A utilização de meios de alimentação elétrica para a corrente de tração, quando disponíveis;

f) Quaisquer outras informações necessárias à execução ou gestão do serviço para o qual a capacidade foi concedida.

[…]»

11 O artigo 21.º do Decreto Legislativo n.º 112, sob a epígrafe «Regime de acompanhamento do desempenho do transporte ferroviário», indica:

«1. A fim de minimizar os problemas de funcionamento causados por eventuais perturbações na circulação ferroviária, o gestor da infraestrutura adota, sem custos adicionais para o orçamento do Estado, um sistema adequado de controlo do desempenho do transporte ferroviário, que pode prever a possibilidade quer de impor cláusulas penais aos utilizadores da rede que causem tais perturbações, quer de conceder indemnizações aos utilizadores da rede prejudicados por essas perturbações, quer ainda de conceder formas de recompensa para os utilizadores da rede que se distingam por desempenhos superiores aos previstos nos respetivos contratos de acesso à infraestrutura.

2. Os princípios básicos do regime de controlo do desempenho previstos no anexo VI, ponto 2, da [Diretiva 2012/34] aplicam-se a toda a rede gerida pelo gestor da infraestrutura.»

12 O artigo 37.º, n.º 1, do Decreto Legislativo n.º 112, sob a epígrafe «Entidade reguladora», tem a seguinte redação:

«A entidade reguladora é a Autoridade Reguladora dos Transportes, que é competente no domínio do transporte ferroviário e do acesso às infraestruturas correspondentes, nos termos do artigo 37.º do Decreto-Lei n.º 201, de 6 de dezembro de 2011, convertido em lei, com alterações, pela Lei n.º 214, de 22 de dezembro de 2011, do artigo 37.º do Decreto-Lei n.º 1, de 24 de janeiro de 2012, convertido em lei, com alterações, pela Lei n.º 27, de 24 de março de 2012, da [Diretiva 2014/34], e do presente decreto. Esta entidade atua com plena autonomia e independência de juízo e de apreciação.»

Litígios no processo principal e questões prejudiciais

13 Por decisão adotada em 2022, a ART aprovou as «indicações e disposições relativas às “especificações da rede 2024”» apresentadas pelo gestor da infraestrutura ferroviária nacional, a saber, a RFI. Através desta decisão, a ART previu que algumas dessas indicações e disposições seriam integradas nas especificações da rede para o ano de 2024, enquanto as outras seriam incorporadas nas especificações da rede para o ano de 2023.

14 As referidas indicações e disposições previam dois tipos de sanções. Por um lado, incluíam as sanções aplicadas ao abrigo do regime geral aplicável a toda a rede, conforme previstas no artigo 21.º do Decreto Legislativo n.º 112, que assegura a transposição do artigo 35.º da Diretiva 2012/34 para a ordem jurídica italiana, suscetíveis de serem aplicadas, segundo a entidade à qual o atraso é imputável, quer ao gestor da infraestrutura quer à empresa ferroviária. Por outro lado, instituíam

um regime específico de sanções quando fosse excedido o tempo de estacionamento previsto nas estações de ligação com as redes ferroviárias estrangeiras, que só podiam ser aplicadas às empresas ferroviárias que exerciam atividades de transporte internacional de mercadorias.

15 As empresas ferroviárias recorridas no processo principal interpuseram no Tribunale amministrativo regionale per il Piemonte (Tribunal Administrativo Regional do Piemonte, Itália) um recurso de anulação da decisão da ART, referida no n.º 13 do presente acórdão, bem como das especificações da rede para o ano de 2023. Nesse órgão jurisdicional, alegavam, nomeadamente, que essa decisão e esse documento estavam feridos de ilegalidade na medida em que instituíam um regime de sanções distinto do previsto no artigo 35.º no anexo VI da Diretiva 2012/34 e na medida em que previam, relativamente às empresas ferroviárias, um cúmulo de sanções pelo mesmo facto, a saber, um atraso ocorrido numa estação de ligação.

16 Este órgão jurisdicional deu provimento parcial aos dois recursos, com o fundamento de que os atos impugnados estavam viciados por falta de instrução e de fundamentação. Consequentemente, anulou esses atos e remeteu os dois processos à ART para que esta exercesse novamente, sendo caso disso, o seu poder.

17 A ART interpôs recurso dessa sentença para o Consiglio di Stato (Conselho de Estado, em formação jurisdicional, Itália), que é o órgão jurisdicional de reenvio. As empresas ferroviárias demandadas no processo principal interpuseram, por seu lado, um recurso subordinado no âmbito do qual alegaram que as sanções na fronteira são contrárias ao artigo 97.º TFUE e revestem um caráter desproporcionado.

18 Em primeiro lugar, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se quanto a saber se pode ser instituído um regime de sanções fora do quadro fixado pelo artigo 35.º da Diretiva 2012/34 e, portanto, se este artigo permite aos Estados-Membros prever um regime específico de sanções aplicável apenas às empresas ferroviárias que exercem atividades de transporte internacional de mercadorias, como o que está em causa no processo principal (a seguir «regime específico de sanções na fronteira»), que visa punir o facto de ser excedido o tempo de estacionamento nas estações de ligação com as redes ferroviárias estrangeiras, e que acresce às sanções que podem ser aplicadas, ao abrigo do regime geral aplicável a toda a rede, quer ao gestor da infraestrutura quer à empresa ferroviária, consoante o responsável pelo atraso de um comboio que circule na infraestrutura ferroviária.

19 Em segundo lugar, na hipótese de os Estados-Membros poderem instituir esse regime específico de sanções na fronteira, esse órgão jurisdicional pretende saber se o artigo 35.º da Diretiva 2012/34 permite o cúmulo de sanções, pelo que pode ser aplicada a uma empresa ferroviária, pelo mesmo facto, a saber, um atraso ocorrido numa estação de ligação, simultaneamente uma sanção por força do regime geral aplicável a toda a rede e uma sanção na fronteira.

20 Em terceiro lugar, na hipótese de esse cúmulo de sanções estar em conformidade com esse artigo 35.º, o referido órgão jurisdicional interroga-se sobre as exigências que enquadram o referido cúmulo. Questiona-se, em particular, se este artigo impõe à autoridade nacional competente, neste caso à ART, por um lado, respeitar o princípio da neutralidade do mecanismo que institui e, por outro, assegurar a coordenação entre os diferentes regimes de sanções aplicáveis, bem como verificar se essa mesma acumulação não implica um encargo desproporcionado para as empresas ferroviárias em causa.

21 Em quarto e último lugar, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se quanto a saber se o artigo 97.º TFUE se opõe a um regime de melhoria do desempenho que não tem em conta as receitas que as empresas ferroviárias recebem ou podem cobrar para cobrir as despesas de trânsito efetivamente ocasionadas pela passagem da fronteira.

22 Foi nestas condições que o Consiglio di Stato (Conselho de Estado, em formação jurisdicional) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais, em substância, idênticas, nos processos C-161/25 e C-162/25:

«1) Pode ser imposto um regime de sanções fora da previsão expressa do artigo 35.º da Diretiva 2012/34/UE?

2) Permite o artigo 35.º [da Diretiva 2012/34] a acumulação de vários regimes de sanções? Ou seja, em relação ao mesmo facto (o atraso numa estação fronteiriça), pode a empresa ferroviária sofrer simultaneamente a sanção prevista no regime geral aplicável a toda a rede e uma sanção específica relativa à estação fronteiriça?

3) Em caso de resposta afirmativa à questão anterior, exige o artigo 35.º [da Diretiva 2012/34] que a [entidade] reguladora [dos transportes], ao introduzir ou ao "validar" um regime de sanções relativo às estações fronteiriças a cargo das empresas ferroviárias, fique obrigada a fazer cumprir os requisitos desta disposição, garantindo a neutralidade da medida, de forma que devam ser previstos: i) prémios para as empresas ferroviárias [cujo desempenho exceda as previsões], ii) compensações para as empresas lesadas, e que iii) o gestor deva também sancionado se estiver na origem do atraso, partindo do princípio de que a neutralidade implica sempre a bilateralidade das sanções individuais?

4) Em caso de resposta afirmativa à segunda questão, deve o artigo 35.º [da Diretiva 2012/34] impor à [entidade] reguladora a coordenação do regime de sanções do "performance regime" e do regime de sanções fronteiriças, de modo a que os dois regimes prossigam de forma coordenada o objetivo da eficiência da rede, sem serem excessivamente onerosos para as empresas ferroviárias afetadas pelas sanções fronteiriças? Em que termos?

5) Em caso de resposta afirmativa à segunda questão, exige o artigo 35.º [da Diretiva 2012/34] que os montantes máximos previstos nos dois regimes de sanções sejam coordenados e que o seu impacto económico nas empresas ferroviárias seja avaliado, de modo a [por um lado] estabelecer-se um equilíbrio entre o princípio da eficiência e o princípio da proporcionalidade e da razoabilidade e [por outro] a não comprometer a rentabilidade dos serviços ferroviários?

6) Em caso de resposta afirmativa à segunda questão, deve o artigo 97.º TFUE ser interpretado no sentido de que as taxas ou encargos que podem ser cobrados pelo transportador devem ser entendidos [como] as taxas ou encargos em que a empresa ferroviária incorre durante o trânsito e que devem corresponder aos custos reais efetivamente suportados pelo gestor da infraestrutura ferroviária utilizada para o trânsito, "independentemente dos preços de transporte" (na versão inglesa "*in addition to the transport rates*"), ou seja, independentemente das receitas que o transportador tenha ou possa obter para cobrir esses custos de trânsito?»

Tramitação processual no Tribunal de Justiça

23 Por Decisão do presidente do Tribunal de Justiça de 1 de abril de 2025, os processos C-161/25 e C-162/25 foram apensados para efeitos das fases escrita e oral do processo, bem como do acórdão que ponha termo à instância.

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

Quanto à admissibilidade

24 O Governo Italiano contesta a admissibilidade da primeira questão prejudicial pelo facto de o órgão jurisdicional de reenvio não ter clarificado em que consistiam as dúvidas que tem, no caso em apreço, quanto à interpretação do artigo 35.º da Diretiva 2012/34, nem ter indicado em que medida essa interpretação é contrária a uma disposição do direito nacional.

25 Segundo jurisprudência constante, as questões relativas à interpretação do direito da União submetidas pelo juiz nacional no quadro regulamentar e factual que este define sob a sua responsabilidade gozam de uma presunção de pertinência. O Tribunal de Justiça só pode recusar pronunciar-se sobre um pedido de decisão prejudicial apresentado por um órgão jurisdicional nacional se for manifesto que a interpretação do direito da União solicitada não tem nenhuma relação com a realidade ou com o objeto do litígio no processo principal, quando o problema for hipotético ou ainda quando o Tribunal não dispuser dos elementos de facto e de direito necessários para dar uma resposta útil às questões que lhe são submetidas (v., neste sentido, Acórdão de 12 de fevereiro de 2026, Valora Effekten Handel, C-864/24, EU:C:2026:94, n.º 28 e jurisprudência aí referida).

26 No presente processo, a primeira questão tem por objeto a interpretação de uma disposição do direito da União, cuja pertinência para a resolução dos litígios nos processos principais resulta da decisão de reenvio. Com efeito, à luz das indicações que figuram nessa decisão, afigura-se que a interpretação do artigo 35.º da Diretiva 2012/34, conforme solicitada pelo órgão jurisdicional de reenvio, é necessária para lhe permitir apreciar a compatibilidade com o direito da União de uma regulamentação nacional que, por um lado, prevê um regime geral de sanções aplicável em caso de atraso em toda a rede nacional, no âmbito do qual podem ser aplicadas sanções, segundo o responsável pelo atraso, tanto ao gestor da infraestrutura como às empresas ferroviárias e, por outro lado, autoriza a aplicação de um regime específico de sanções na fronteira quando seja excedido o tempo de estacionamento nas estações de ligação com as redes ferroviárias estrangeiras, sanções que só podem ser aplicadas às empresas ferroviárias de transporte internacional de mercadorias.

27 Daqui decorre que a primeira questão é admissível.

Quanto ao mérito

28 Com a sua primeira questão em cada um dos processos apensos, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 35.º da Diretiva 2012/34 deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma regulamentação nacional que autoriza, paralelamente ao regime geral de sanções abrangidas por um regime de melhoria do desempenho na aceção deste artigo 35.º que essa regulamentação nacional instituiu, a aplicação de um regime específico de sanções na fronteira, que não visa formalmente aplicar o referido artigo 35.º, quando seja excedido o tempo de estacionamento nas estações de ligação com as redes ferroviárias estrangeiras.

29 Por um lado, por força do artigo 35.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34, os Estados-Membros são obrigados a incluir, nos regimes de tarifação da infraestrutura ferroviária, um «regime de melhoria do desempenho» destinado a incentivar tanto as empresas ferroviárias como o gestor da infraestrutura a minimizarem as perturbações e a melhorarem o desempenho da rede ferroviária. Esse regime pode incluir sanções para atos que perturbem o funcionamento da rede, compensações para as empresas afetadas pelas perturbações e prémios para os desempenhos superiores às previsões.

30 Por outro lado, em conformidade com o artigo 35.º, n.º 2, desta diretiva, os regimes de melhoria do desempenho assim instituídos pelos Estados-Membros devem respeitar os princípios de base enunciados no ponto 2 do anexo VI da referida diretiva.

31 Por outro lado, há que salientar que o artigo 35.º da Diretiva 2012/34 não define expressamente o conceito de «regime de melhoria do desempenho» e que se limita a exigir que os regimes de tarifação da infraestrutura incluam esse regime, sem determinar as respetivas modalidades concretas de aplicação, com exceção da indicação de que esse regime pode comportar sanções, compensações e prémios. Todavia, como sublinhou o advogado-geral, em substância, no n.º 40 das suas conclusões, decorre de uma leitura conjugada deste artigo e dos princípios de base enunciados no ponto 2 do anexo VI desta diretiva que está abrangida por esse regime qualquer regulamentação ou medida relativa à tarifação da infraestrutura ferroviária destinada, nomeadamente, a otimizar a utilização da infraestrutura ferroviária e a incentivar as empresas ferroviárias e o gestor da infraestrutura a reduzirem ao mínimo as perturbações e a melhorarem o desempenho da rede ferroviária, independentemente da qualificação adotada ou da denominação atribuída a essa medida no direito nacional.

32 Por conseguinte, há que considerar que um regime específico de sanções na fronteira, como o que está em causa nos processos principais, embora não vise formalmente aplicar o artigo 35.º da Diretiva 2012/34, está, no entanto, abrangido pelo âmbito de aplicação deste artigo 35.º, desde que esse regime prossiga os objetivos de promover a utilização ótima da rede ferroviária e de incentivar as empresas ferroviárias a minimizar as perturbações e a melhorar o desempenho dessa rede, o que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.

33 É o que acontece independentemente das circunstâncias de esse regime ter sido instituído com base num ato distinto daquele que instituiu o regime geral de sanções aplicável a toda a rede, de apenas dizer respeito a um segmento específico da rede, como as estações fronteiriças, e de ter sido adotado para completar medidas anteriormente aplicadas no âmbito do regime de melhoria do desempenho com vista a sanar um mau funcionamento que afeta esse segmento, como salientou o advogado-geral, em substância, no n.º 45 das suas conclusões.

34 Por conseguinte, há que considerar que um regime específico de sanções na fronteira como o que está em causa nos processos principais deve respeitar as exigências previstas no artigo 35.º da Diretiva 2012/34, bem como os princípios de base enunciados no ponto 2 do anexo VI desta diretiva.

35 É certo que, como o Tribunal de Justiça já salientou no âmbito da interpretação do artigo 11.º da Diretiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança (JO 2001, L 75, p. 29), que foi substituído pelo artigo 35.º da Diretiva 2012/34, os Estados-Membros conservam a liberdade de escolha das medidas concretas que fazem parte do regime de melhoria do desempenho (v., neste sentido, Acórdãos de 28 de fevereiro de 2013, Comissão/Espanha, C-483/10, EU:C:2013:114, n.º 64, e de 11 de julho de 2013, Comissão/República Checa, C-545/10, EU:C:2013:509, n.º 80).

36 Todavia, embora os Estados-Membros beneficiem de uma ampla margem de apreciação na aplicação das medidas concretas abrangidas pelo regime de melhoria do desempenho previsto no artigo 35.º da Diretiva 2012/34, não se pode daí deduzir que estão autorizados a ignorar as exigências deste artigo 35.º, bem como os princípios de base enunciados no ponto 2 do anexo VI desta diretiva. Ora, uma vez que esta disposição prevê a criação de um regime de melhoria do desempenho, definindo simultaneamente os objetivos e os princípios essenciais que o devem reger, os Estados-Membros não podem instituir esse regime sem respeitar as exigências assim fixadas pela Diretiva 2012/34.

37 Uma interpretação diferente do artigo 35.º da Diretiva 2012/34 teria como consequência facilitar o desvio das regras estabelecidas por esta diretiva e poderia, assim, privar este artigo do seu efeito útil e comprometer o objetivo que prossegue, conforme resulta do seu n.º 1, que consiste em incentivar as empresas de transporte ferroviário e o gestor da infraestrutura a reduzirem ao mínimo as perturbações e a melhorarem o desempenho da rede ferroviária.

38 Tal interpretação seria igualmente contrária ao objetivo de liberalização do mercado ferroviário, subjacente à Diretiva 2012/34, como resulta dos seus considerandos 2 e 3. Com efeito, estes precisam que esta diretiva visa assegurar uma maior integração do setor dos transportes da União, uma vez que esta constitui um elemento essencial da realização do mercado interno, e melhorar a eficácia do sistema ferroviário a fim de o integrar num mercado competitivo.

39 Tendo em conta os fundamentos anteriores, há que responder à primeira questão em cada um dos processos apensos que o artigo 35.º da Diretiva 2012/34 deve ser interpretado no sentido de que está abrangido por este artigo 35.º um regime específico de sanções na fronteira, que não visa formalmente aplicar o referido artigo 35.º, aplicável quando seja excedido o tempo de estacionamento nas estações de ligação com as redes ferroviárias estrangeiras, na medida em que prossegue os objetivos de promover a utilização ótima da rede ferroviária, bem como de incentivar as empresas ferroviárias a minimizar as perturbações e de melhorar o desempenho dessa rede. Nesse caso, o artigo 35.º da Diretiva 2012/34 não se opõe a uma regulamentação nacional que autoriza a aplicação desse regime, paralelamente ao regime geral de sanções abrangidas por um regime de melhoria do desempenho na aceção deste artigo 35.º, que essa regulamentação implementou, desde que esse primeiro regime respeite as exigências previstas no referido artigo 35.º os princípios de base enunciados no ponto 2 do anexo VI desta diretiva.

Quanto à segunda, quarta e quinta questões

40 Com a segunda, quarta e quinta questões em cada um dos processos apensos, que importa examinar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 35.º da Diretiva 2012/34 deve ser interpretado no sentido de que permite aos Estados-Membros prever, no âmbito do regime de melhoria do desempenho, simultaneamente um regime geral de sanções aplicável em caso de atraso em toda a rede nacional e um regime específico de sanções na fronteira aplicável quando seja excedido o tempo de estacionamento nas estações de ligação com as redes ferroviárias estrangeiras, de modo que, pelo mesmo facto, podem ser aplicadas várias sanções a uma empresa ferroviária e, em caso afirmativo, se a entidade reguladora é obrigada a assegurar a coordenação entre esses regimes de sanções e a verificar se o seu cúmulo respeita o princípio da proporcionalidade.

41 Como foi salientado no n.º 36 do presente acórdão, os Estados-Membros dispõem de uma ampla margem de apreciação na aplicação das medidas concretas abrangidas pelo regime de melhoria do desempenho previsto no artigo 35.º da Diretiva 2012/34, destinadas a incentivar tanto as empresas de transporte ferroviário como o gestor da infraestrutura a melhorarem o desempenho da rede. Não é menos verdade que, em conformidade com o n.º 2 deste artigo 35.º, esse regime deve respeitar os princípios de base enunciados no ponto 2, alínea a), do anexo VI desta diretiva.

42 Tendo em conta esta margem de apreciação e o facto de o artigo 35.º da Diretiva 2012/34 se limitar a prever que o regime de melhoria do desempenho pode implicar sanções, sem, no entanto, especificar a sua natureza ou alcance, os Estados-Membros continuam, em princípio, a ser livres de implementar um regime composto por diferentes sanções, instituindo um regime específico de sanções destinado a reduzir as perturbações ligadas aos atrasos que ocorrem num determinado segmento da rede, paralelamente ao regime geral de sanções aplicável em caso de atraso em toda a rede nacional.

43 Todavia, como resulta da jurisprudência referida no n.º 35 do presente acórdão, embora os Estados-Membros disponham de liberdade de escolha das medidas concretas que fazem parte do regime de melhoria do desempenho, essas medidas devem, no entanto, constituir um conjunto coerente e transparente suscetível de ser qualificado de «regime de melhoria do desempenho», na aceção do artigo 35.º da Diretiva 2012/34.

44 Esta exigência pressupõe, como salientou, em substância, o advogado-geral no n.º 52 das suas conclusões, que as diferentes medidas que fazem parte desse regime sejam objeto de coordenação pela entidade reguladora que os Estados-Membros são obrigados a designar em conformidade com o artigo 55.º, n.º 1, desta diretiva.

45 Como o Tribunal de Justiça sublinhou, esta entidade está habilitada, ao abrigo do artigo 56.º da Diretiva 2012/34, que lhe confere um poder de fiscalização do regime de tarifação da infraestrutura, a indicar à empresa que exerce as funções essenciais do gestor da infraestrutura ferroviária as alterações que devem ser introduzidas nesse regime a fim de sanar as incompatibilidades deste com as exigências previstas por esta diretiva. Além disso, como resulta nomeadamente do n.º 6 deste artigo 56.º, as decisões da entidade reguladora só podem basear-se na violação das disposições da secção 2 do capítulo IV da referida diretiva, entre as quais figura o seu artigo 35.º, ou do princípio da não discriminação (v., neste sentido, Acórdão de 9 de setembro de 2021, LatRailNet e Latvijas dzelzceļš, C-144/20, EU:C:2021:717, n.ºs 38, 45 e 46).

46 Ora, por um lado, o artigo 56.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34 prevê que a entidade reguladora deve assegurar que os gestores de infraestrutura cumpram as disposições desta diretiva, nomeadamente no que respeita ao conteúdo das especificações da rede, a que se refere o n.º 1, alínea a), deste artigo 56.º Por outro lado, resulta do ponto 2, alínea a), do anexo VI desta diretiva, para o qual remete o seu artigo 35.º, n.º 2, que as medidas previstas no âmbito do regime de melhoria do desempenho devem permitir alcançar um nível de desempenho acordado, sem comprometer a viabilidade económica dos serviços.

47 Por conseguinte, em primeiro lugar, no exercício das competências que lhe são atribuídas, a entidade reguladora é obrigada a verificar, por um lado, se o conjunto de medidas que fazem parte do regime de melhoria do desempenho estabelecido pelo gestor da infraestrutura nas especificações da rede prossegue, de forma coerente e transparente, o objetivo de melhorar o desempenho da rede e, por outro, se essas medidas respeitam o princípio da proporcionalidade.

48 Com efeito, o respeito pelo princípio da proporcionalidade, que constitui um princípio geral do direito da União, exige que os atos das instituições da União não excedam os limites do que é adequado e necessário para a realização dos objetivos legítimos prosseguidos pela regulamentação em causa, e que, quando haja uma escolha entre várias medidas adequadas, se deve recorrer à menos restritiva, não devendo os inconvenientes causados ser desproporcionados relativamente aos objetivos prosseguidos (v., neste sentido, Acórdãos de 22 de março de 2017, Euro-Team e Spirál-Gép, C-497/15 e C-498/15, EU:C:2017:229, n.os 39 e 40, e de 24 de fevereiro de 2022, Agenzia delle dogane e dei monopoli e Ministero dell'Economia e delle Finanze, C-452/20, EU:C:2022:111, n.º 37 e jurisprudência aí referida).

49 Daqui resulta que, quando um regime de melhoria do desempenho inclui vários regimes de sanções suscetíveis de se aplicar a um mesmo facto, incumbe à entidade reguladora verificar se esses regimes são coerentes entre si e se respeitam as exigências previstas no artigo 35.º da Diretiva 2012/34, bem como os princípios de base enunciados no ponto 2 do anexo VI da mesma. Esta entidade deve igualmente verificar se as sanções suscetíveis de se aplicar em execução deste, globalmente consideradas, são adequadas, necessárias e proporcionadas à luz do objetivo prosseguido pelo artigo 35.º dessa diretiva, a saber, a redução das perturbações e a melhoria do desempenho da rede ferroviária, e, assim, que não excedam o necessário para alcançar esse objetivo.

50 Em segundo lugar, no que respeita à avaliação das incidências económicas das diferentes medidas impostas às empresas ferroviárias, a entidade reguladora é obrigada a verificar, tendo em conta o ponto 2, alínea a), do anexo VI da Diretiva 2012/34, que o regime de melhoria do desempenho não compromete a viabilidade económica de um serviço, e que as medidas que compõem esse regime, entre as quais, nomeadamente, os diferentes regimes de sanções instituídos para reduzir as deficiências e melhorar o desempenho, não são suscetíveis de prejudicar a viabilidade económica e a rentabilidade das empresas ferroviárias em causa.

51 Por outro lado, importa precisar que nenhum elemento de que o Tribunal de Justiça dispõe permite considerar que as sanções suscetíveis de ser aplicadas a um mesmo facto no âmbito do regime de melhoria do desempenho em causa no processo principal revestem natureza penal devido, nomeadamente, ao grau de gravidade da sanção suscetível de ser aplicada ao interessado (v., neste sentido, Acórdão de 30 de janeiro de 2025, Engie România, C-205/23, EU:C:2025:43, n.º 49), o que incumbe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar, pelo que o princípio *ne bis in idem* não se afigura aplicável no caso em apreço.

52 Tendo em conta todas as considerações anteriores, há que responder à segunda, quarta e quinta questões em cada um dos processos apensos que o artigo 35.º da Diretiva 2012/34 deve ser interpretado no sentido de que permite aos Estados-Membros prever, no âmbito do regime de melhoria do desempenho, simultaneamente um regime geral de sanções aplicável em caso de atraso em toda a rede nacional e um regime específico de sanções na fronteira aplicável quando seja excedido o tempo de estacionamento nas estações de ligação com as redes ferroviárias estrangeiras, de modo que, pelo mesmo facto, podem ser aplicadas várias sanções a uma empresa ferroviária. Quando esse regime inclua vários regimes de sanções, a entidade reguladora deve verificar, por um lado, se as medidas que fazem parte desse regime prosseguem, de forma coerente e transparente, o objetivo de melhorar o desempenho da rede e, por outro, se essas medidas respeitam o princípio da proporcionalidade e não prejudicam a viabilidade económica e a rentabilidade das empresas ferroviárias em causa.

Quanto à terceira questão

53 Com a sua terceira questão em cada um dos processos apensos, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 35.º da Diretiva 2012/34 deve ser interpretado no sentido de que impõe à entidade reguladora que verifique, por um lado, se o regime de melhoria do desempenho previsto neste artigo inclui, necessariamente, além da aplicação de sanções, a concessão de prémios às empresas ferroviárias cujo desempenho exceda as previsões, bem como o de compensações a favor das empresas que sofreram um prejuízo, e, por outro, que as sanções em caso de atraso se aplicam igualmente ao gestor da infraestrutura quando este é responsável pelo atraso.

54 Em conformidade com o artigo 35.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34 e como foi recordado no n.º 29 do presente acórdão, o regime de melhoria do desempenho que os Estados-Membros são obrigados a instituir pode incluir sanções em caso de atos que estejam na origem de perturbações da rede, compensações para as empresas que são vítimas dessas falhas e prémios em caso de bom desempenho superior às previsões. Ora, não resulta da redação desta disposição que esse regime deva necessariamente incluir cada uma das três componentes por ela visadas, a saber, sanções, compensações e prémios, para poder ser considerado compatível com a referida disposição.

55 Pelo contrário, como foi salientado nos n.ºs 35 e 36 do presente acórdão, os Estados-Membros dispõem de uma ampla margem de apreciação que lhes permite determinar quais as medidas referidas no artigo 35.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34 suscetíveis, por um lado, de cumprir os objetivos prosseguidos por esta disposição, a saber, a promoção da utilização ótima da rede ferroviária, bem como a redução das perturbações e a melhoria do desempenho na utilização dessa rede, e, por outro, de definir as respetivas modalidades concretas de aplicação em função das necessidades de otimização, de melhoria e das perturbações da rede identificadas.

56 Assim, como confirma o ponto 2 do anexo VI da Diretiva 2012/34, um regime de melhoria do desempenho pode ser composto por diferentes medidas destinadas a responder a diferentes aspetos da tarifação da infraestrutura ferroviária, desde que, como foi salientado nos n.ºs 43 e 49 do presente acórdão, essas medidas constituam um conjunto coerente, transparente e proporcionado suscetível de realizar os objetivos mencionados no número anterior do presente acórdão.

57 Nesta perspetiva, como salientou, em substância, o advogado-geral no n.º 62 das suas conclusões, quando se trata de melhorar um aspeto específico da rede ferroviária, o Estado-Membro em causa pode prever medidas aplicáveis apenas ao gestor da infraestrutura ou apenas às empresas

ferroviárias em causa. Com efeito, uma vez que o gestor de infraestrutura e as empresas ferroviárias exercem atividades de natureza diferente e estão, por esse motivo, sujeitos a obrigações distintas, não se pode exigir, na prática, que estejam necessariamente sujeitos a um regime de sanções idêntico em caso de perturbações que afetem o tráfego ferroviário.

58 Dito isto, tal regime não pode, contudo, ter como consequência um tratamento discriminatório em relação a certas empresas ferroviárias. Com efeito, nos termos do artigo 56.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34, a entidade reguladora está habilitada a acompanhar a situação da concorrência nos mercados de serviços ferroviários. Deve verificar, em especial, por sua própria iniciativa, se as especificações da rede não contêm cláusulas que discriminem os candidatos.

59 Resulta de todo o exposto que há que responder à terceira questão em cada um dos processos apensos que o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 35.º da Diretiva 2012/34 deve ser interpretado no sentido de que não impõe à entidade reguladora que verifique, por um lado, se o regime de melhoria do desempenho previsto neste artigo inclui, necessariamente, além da aplicação de sanções, a concessão de prémios às empresas ferroviárias cujo desempenho exceda as previsões, bem como o de compensações a favor das empresas que sofreram um prejuízo, e, por outro, que as sanções em caso de atraso se aplicam igualmente ao gestor da infraestrutura quando este é responsável pelo atraso. Em contrapartida, o referido artigo 35.º impõe a esse organismo que verifique se, considerado no seu conjunto, o referido regime constitui um conjunto coerente, transparente e proporcionado de medidas suscetíveis de realizar os objetivos mencionados no mesmo artigo 35.º

Quanto à sexta questão

60 Com a sua sexta questão em cada um dos processos apensos, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 97.º TFUE deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma regulamentação nacional que autoriza, no âmbito do regime de melhoria do desempenho previsto no artigo 35.º da Diretiva 2012/34, um regime específico de sanções na fronteira aplicável às empresas ferroviárias quando seja excedido o tempo de estacionamento nas estações de ligação com as redes ferroviárias estrangeiras, sem tomar em consideração as receitas que essas empresas cobram ou podem cobrar para cobrir as despesas de trânsito.

61 Em conformidade com o artigo 97.º, primeiro parágrafo, TFUE, os encargos ou taxas que, além dos preços de transporte, forem cobrados por um transportador na passagem das fronteiras, não devem ultrapassar um nível razoável, tendo em conta os custos reais efetivamente ocasionados por essa passagem. Assim, esta disposição contribui para a redução dos custos diretamente relacionados com a passagem das fronteiras na União, a fim de favorecer a realização do mercado interno.

62 No presente processo, os litígios nos processos principais têm por objeto a legalidade do regime específico de sanções na fronteira, a saber, um regime específico de sanções aplicável às empresas ferroviárias quando seja excedido o tempo de estacionamento nas estações de ligação com as redes ferroviárias estrangeiras, que acresce ao regime geral de sanções aplicável em caso de atraso em toda a rede nacional. Estas sanções, que são aplicadas às empresas de transporte ferroviário pelo gestor da infraestrutura, constituem, como resulta das decisões de reenvio, um mecanismo destinado a incentivar as empresas ferroviárias a reduzir as perturbações e a melhorar o desempenho da rede ferroviária.

63 Ora, a instituição desse regime não pode ser equiparada aos impostos ou taxas referidos no artigo 97.º TFUE. Com efeito, estas últimas são consideradas quantias recebidas pelo transportador. Não é esse o caso das sanções em causa nos processos principais, que são aplicadas às empresas de transporte ferroviário pelo gestor da infraestrutura no âmbito de um regime de melhoria do desempenho.

64 Nestas condições, há que considerar que a regulamentação nacional em causa no processo principal não está abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 97.º TFUE.

65 Tendo em conta os fundamentos precedentes, cumpre responder à sexta questão em cada um dos processos apensos que o artigo 97.º TFUE deve ser interpretado no sentido de que não é aplicável a uma regulamentação nacional que autoriza, no âmbito do regime de melhoria do desempenho previsto no artigo 35.º da Diretiva 2012/34, um regime específico de sanções na fronteira aplicável às empresas ferroviárias quando seja excedido o tempo de estacionamento nas estações de ligação com as redes ferroviárias estrangeiras, sem tomar em consideração as receitas que essas empresas cobram ou podem cobrar para cobrir os custos de trânsito.

Quanto às despesas

66 Revestindo o processo, quanto às partes nas causas principais, 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 (Quarta Secção) declara:

1) **O artigo 35.º da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único, conforme alterada pela Diretiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016,**

   deve ser interpretado no sentido de que:

   está abrangido por este artigo 35.º um regime específico de sanções na fronteira, que não visa formalmente aplicar o referido artigo 35.º, aplicável quando seja excedido o tempo de estacionamento nas estações de ligação com as redes ferroviárias estrangeiras, na medida em que prossegue os objetivos de promover a utilização ótima da rede ferroviária, bem como de incentivar as empresas ferroviárias a minimizar as perturbações e de melhorar o desempenho dessa rede. Nesse caso, o artigo 35.º da Diretiva 2012/34, conforme alterada, não se opõe a uma regulamentação nacional que autoriza a aplicação desse regime, paralelamente ao regime geral de sanções abrangidas por um regime de melhoria do desempenho na aceção deste artigo 35.º, que essa regulamentação implementou, desde que esse primeiro regime respeite as exigências previstas no referido artigo 35.º e os princípios de base enunciados no ponto 2 do anexo VI desta diretiva, conforme alterada.

2) **O artigo 35.º da Diretiva 2012/34, conforme alterada pela Diretiva 2016/2370,**

deve ser interpretado no sentido de que:

permite aos Estados-Membros prever, no âmbito do regime de melhoria do desempenho, simultaneamente um regime geral de sanções aplicável em caso de atraso em toda a rede nacional e um regime específico de sanções na fronteira aplicável quando seja excedido o tempo de estacionamento nas estações de ligação com as redes ferroviárias estrangeiras, de modo que, pelo mesmo facto, podem ser aplicadas várias sanções a uma empresa ferroviária. Quando esse regime inclua vários regimes de sanções, a entidade reguladora deve verificar, por um lado, se as medidas que fazem parte desse regime prosseguem, de forma coerente e transparente, o objetivo de melhorar o desempenho da rede e, por outro, se essas medidas respeitam o princípio da proporcionalidade e não prejudicam a viabilidade económica e a rentabilidade das empresas ferroviárias em causa.

3) O artigo 35.º da Diretiva 2012/34, conforme alterada pela Diretiva 2016/2370,

deve ser interpretado no sentido de que:

não impõe à entidade reguladora que verifique, por um lado, se o regime de melhoria do desempenho previsto neste artigo inclui, necessariamente, além da aplicação de sanções, a concessão de prémios às empresas ferroviárias cujo desempenho exceda as previsões, bem como o de compensações a favor das empresas que sofreram um prejuízo, e, por outro, que as sanções em caso de atraso se aplicam igualmente ao gestor da infraestrutura quando este é responsável pelo atraso. Em contrapartida, o referido artigo 35.º impõe a esse organismo que verifique se, considerado no seu conjunto, o referido regime constitui um conjunto coerente, transparente e proporcionado de medidas suscetíveis de realizar os objetivos mencionados no mesmo artigo 35.º

4) O artigo 97.º TFUE

deve ser interpretado no sentido de que:

5) não é aplicável a uma regulamentação nacional que autoriza, no âmbito do regime de melhoria do desempenho previsto no artigo 35.º da Diretiva 2012/34, conforme alterada pela Diretiva 2016/2370, um regime específico de sanções na fronteira aplicável às empresas ferroviárias quando seja excedido o tempo de estacionamento nas estações de ligação com as redes ferroviárias estrangeiras, sem tomar em consideração as receitas que essas empresas cobram ou podem cobrar para cobrir os custos de trânsito.

Assinaturas