

**Partes no processo principal**

*Demandante:* Fondul Proprietatea SA

*Demandada:* SC Hidroelectrica SA

**Questões prejudiciais**

1) Nos termos do artigo 107.º TFUE, a participação de uma sociedade romena com capital público no capital de uma sociedade mista (romeno turca) equivale a um auxílio de Estado sujeito à obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, TFUE?

Essa participação constitui um financiamento público, que tem caráter seletivo e pode afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros da União Europeia?

2) Pode considerar-se que essa participação de uma sociedade com capital público, produtora de energia elétrica, viola o princípio da separação entre as redes de transporte e os gestores da rede de transporte estabelecido no artigo 9.º da Diretiva 2009/72/CE <sup>(1)</sup> que estabelece regras comuns para o mercado interno da eletricidade?

<sup>(1)</sup> Diretiva 2009/72/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, que estabelece regras comuns para o mercado interno da eletricidade e que revoga a Diretiva 2003/54/CE (JO L 211, p. 55).

---

**Ação intentada em 26 de janeiro de 2016 — Comissão Europeia/República da Finlândia**

**(Processo C-42/16)**

(2016/C 118/15)

*Língua do processo: finlandês*

**Partes**

*Demandante:* Comissão Europeia (representantes: J. Hottiaux e I. Koskinen)

*Demandada:* República da Finlândia

**Pedidos da demandante**

A demandante conclui pedindo que o Tribunal de Justiça se digne:

— Declarar que a República da Finlândia não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força dos artigos 1.º e 7.º, n.º 2, da Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução <sup>(1)</sup> ao emitir duplicados de cartas de condução cujo prazo de validade administrativa expira em 18 de janeiro de 2033, e que não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 7.º, n.º 5, da Diretiva 2006/126/CE ao não aderir à rede de cartas de condução da União Europeia;

— Condenar a República da Finlândia nas despesas.

**Fundamentos e principais argumentos**

Um dos principais objetivos da Diretiva 2006/126/CE é reforçar o nível de segurança das cartas de condução. Os prazos previstos na diretiva contribuem para o alcance desse objetivo e para a utilização de métodos mais recentes para evitar a falsificação das cartas de condução e alcançar os objetivos em matéria de segurança rodoviária visados pela diretiva. Em conformidade com o artigo 1.º da Diretiva 2006/126/CE, a carta de condução nacional deve ser instituída de acordo com o modelo comunitário descrito no Anexo I. O artigo 7.º da diretiva define, no n.º 1, as exigências aplicáveis às cartas de condução e fixa, no n.º 2, o prazo de validade administrativa das cartas de condução emitidas a partir de 19 de janeiro de 2013. Na Finlândia, o prazo de validade dos duplicados de cartas de condução emitidas após 19 de janeiro de 2013 pode ser mais longo do que o prazo previsto pelo artigo 7.º, n.º 2, alíneas a) e b), da Diretiva 2006/126/CE.

Em conformidade com o artigo 7.º, n.º 5, alínea d), da Diretiva 2006/126/CE, os Estados-Membros devem utilizar a rede de cartas de condução da União Europeia a partir do momento em que esta rede entre em funcionamento. Esta rede de cartas de condução da União Europeia (RESPER) foi criada e começou a ser usada em 19 de janeiro de 2013. Uma vez que a Finlândia não aderiu à rede de cartas de condução da União Europeia (RESPER), é-lhe impossível verificar na rede se os critérios de concessão de uma carta de condução estão preenchidos. Os restantes Estados-Membros não podem verificar, em colaboração com a Finlândia, o respeito dos critérios de emissão da carta de condução, nem trocar informações com a Finlândia através desta rede. Por conseguinte, a troca de informações prevista no artigo 15.º da Diretiva 2006/126/CE não pode ser levada a cabo, no que diz respeito à Finlândia, através da referida rede.

(<sup>1</sup>) JO L 403, p. 18.

**Ação intentada em 1 de fevereiro de 2016 — Comissão Europeia/República Federal da Alemanha  
(Processo C-58/16)**

(2016/C 118/16)

*Língua do processo: alemão*

**Partes**

*Demandante:* Comissão Europeia (representantes: W. Mölls e L. Nicolae, agentes)

*Demandada:* República Federal da Alemanha

**Pedidos da demandante**

A demandante conclui pedindo que o Tribunal de Justiça se digne:

- Declarar que, ao não assegurar que, em relação a todos os portos na Renânia do Norte-Vestfália, fossem determinados os perímetros de cada porto, aprovados avaliações de segurança do porto e planos de segurança do porto, e fosse acreditado um agente de segurança do porto, a República Federal da Alemanha não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força dos artigos 2.º, n.º 3, 6.º, 7.º e 9.º da Diretiva 2005/65/CE (<sup>1</sup>) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de outubro de 2005, relativa ao reforço da segurança nos portos;
- Condenar a República Federal da Alemanha nas despesas.

**Fundamentos e principais argumentos**

Nos termos do artigo 6.º da Diretiva 2005/65/CE, os Estados-Membros devem assegurar a realização de uma avaliação de segurança de cada porto abrangido por esta diretiva e a sua aprovação pelo Estado-Membro em causa. Segundo o anexo I da diretiva, as avaliações de segurança devem incluir a identificação de todas as zonas com impacto na segurança do porto e, consequentemente, do perímetro deste.

Nos termos do artigo 2.º, n.º 3, os Estados-Membros determinarão o perímetro de cada porto, tendo devidamente em conta as informações decorrentes da avaliação da segurança do porto. O n.º 4 trata do caso em que o perímetro de uma instalação portuária, na aceção do Regulamento (CE) n.º 725/2004 (<sup>2</sup>), abrange todo o porto.

Resultou da inspeção realizada em 2013 que, pelo menos em relação a 11 portos na Renânia do Norte-Vestfália, abrangidos pela Diretiva 2005/65/CE, não existem avaliações de segurança. Da troca de correspondência que essa situação não sofreu qualquer alteração até à data.

Também não foram determinados em relação a, pelo menos, o mesmo número de portos, os respetivos perímetros, uma vez que estes têm, por sua vez, por base a avaliação de segurança, como acima referido.