



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
NILO JÄÄSKINEN
 prezentate la 6 septembrie 2012¹

Cauza C-557/10

**Comisia Europeană
împotriva**

Republicii Portugheze

„Acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor — Directiva 91/440/CEE — Dezvoltarea căilor ferate comunitare — Articolul 5 alineatul (3) — Independență administrativă — Decizii care privesc personalul, activele și achizițiile proprii — Articolul 7 alineatul (3) — Acordarea de finanțare administrației infrastructurii — Directiva 2001/14/CE — Alocarea capacităților de infrastructură feroviară — Tarifarea infrastructurii feroviare — Articolul 6 alineatul (1) — Echilibrul conturilor administratorului infrastructurii”

I – Introducere

1. Prin intermediul prezentei acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, Comisia solicită Curții să constate 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/CEE², astfel cum a fost modificată prin Directiva 2001/12/CE³, privind dezvoltarea căilor ferate comunitare și a articolului 6 alineatul (1) din Directiva 2001/14/CE⁴, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2007/58/CE⁵ privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței. Republica Portugheză concluzionează în sensul respingerii acțiunii Comisiei.

2. Prezenta cauză se înscrie într-o serie de acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor⁶ introduse de Comisie în 2010 și în 2011 privind aplicarea de către statele membre a Directivelor 91/440 și 2001/14, în special în ceea ce privește accesul echitabil, iar nu discriminatoriu al întreprinderilor feroviare la infrastructură, și anume la rețeaua feroviară. Aceste acțiuni sunt inedite, întrucât oferă Curții prima posibilitate să se exprime asupra liberalizării căilor ferate în Uniunea Europeană și în special să interpreteze ceea ce a fost numit „primul pachet feroviar”.

1 — Limba originală: franceza.

2 — Directiva Consiliului din 29 iulie 1991 (JO L 237, p. 25, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 86).

3 — Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (JO L 75, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 38).

4 — Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 (JO L 75, p. 29).

5 — Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare și a Directivei 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare (JO L 315, p. 44).

6 — Este vorba despre cauzele C-473/10, Comisia/Ungaria, C-483/10, Comisia/Spania, C-512/10, Comisia/Polonia, C-528/10, Comisia/Grecia, C-545/10, Comisia/Republica Cehă, C-555/10, Comisia/Austria, C-556/10, Comisia/Germania, C-625/10, Comisia/Franța, C-627/10, Comisia/Slovenia, C-369/11, Comisia/Italia, și C-412/11, Comisia/Luxemburg.

II – Cadrul juridic

A – Dreptul Uniunii

3. Articolul 5 din Directiva 91/440 prevede:

„În contextul orientărilor de politică generală stabilite de stat și ținând cont de planurile și 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;

[...]”

4. Articolul 7 alineatul (3) din aceeași directivă are următorul cuprins:

„Statele membre pot, de asemenea, să acorde administratorului infrastructurii, având în vedere articolele 73, 87 și 88 din tratat, o finanțare care să țină cont de sarcinile, mărimea și cerințele financiare, mai ales pentru a acoperi noile investiții.”

5. 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 loiale și nediscriminatorii, în situația în care transportul feroviar poate concura cu alte moduri de transport, în cadrul de tarificare prevăzut la articolele 7 și 8, un stat membru poate cere administratorului infrastructurii să-și echilibreze conturile fără a apela la finanțarea statului.”

B – Dreptul portughez

6. Prin Decretul-lege 137-A/2009⁷ din 12 iunie 2009 a fost adoptat regimul juridic aplicabil întreprinderii publice CP Comboios de Portugal E.P.E. (denumită în continuare „CP”) și statutul său. Acest decret-lege reglementează natura juridică și obiectul social al CP și stabilește, în anexa I, statutul care reglementează întreprinderea menționată.

7. Articolul 2 din decretul-lege menționat este redactat cum după cum urmează:

„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.”

⁷ — *Diário da República* I, supliment, nr. 112 din 12 iunie 2009.

8. Articolul 1 din statutul CP, intitulat „Denumire și sediu”, prevede:

„1. [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 atingerea obiectivului său..”

9. Obiectul CP este definit la articolul 2 din statut. Conform acestei dispoziții:

„1. [CP] are ca obiect 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;

[...]”

10. 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;

[...]”

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

„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.

[...]”

12. Decretul-lege nr. 300/2007⁸ din 23 august 2007 a modificat regimul care reglementează sectorul concurențial al statului și întreprinderile publice în Portugalia. Acesta prevede în special:

„Articolul 10

1. Drepturile de acționar ale statutului sunt exercitate de Direcția generală a trezoreriei și finanțelor sub coordonarea ministrului finanțelor, care poate delega atribuțiile sale, cu respectarea liniilor directe 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.”

13. Articolul 37 din același decret-lege privește constituirea unor societăți și achiziționarea sau cesionarea de părți sociale. Acest articol are următorul cuprins:

„1. [...] participarea 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 din sector [...].

[...]”

14. Decretul-lege nr. 270/2003⁹ 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 din acesta. Potrivit articolului menționat:

„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 atingă 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.

8 — *Diário da República* I, nr. 162 din 23 aprilie 2007.

9 — *Diário da República* I, seria A, nr. 250 din 28 octombrie 2003.

[...]

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.”

15. În sfârșit, Decretul-lege nr. 104/97¹⁰ din 29 aprilie 1997 privește înființarea Rede Ferroviária Nacional, REFER E.P. (Rețeaua feroviară națională, denumită în continuare „REFER”). Statutul REFER este publicat în anexa I la decretul-lege menționat. Articolul 12 stabilește, în conformitate cu titlul său, obiectul și domeniul de aplicare al statutului menționat, după cum urmează:

„2. 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.”

III – Procedura precontencioasă și procedura în fața Curții

16. 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 comunitar a legislației naționale care transpunea primul pachet feroviar. Autoritățile portugheze au răspuns la scrisoarea de punere în întârziere prezentând informații și argumente legate de faptul că legislația portugheză respecta directivele menționate.

17. Prin scrisoarea din 9 octombrie 2009, Comisia a adresat autorităților portugheze un aviz motivat în care considera că, în ceea ce privește transpunerea primului pachet feroviar, 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, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2001/12/CE, precum și al articolului 6 alineatul (1) din Directiva 2001/14/CE.

18. Prin scrisoarea din 14 decembrie 2009, autoritățile portugheze au răspuns la avizul motivat și au oferit diverse clarificări. Prin scrisoarea din 24 iunie 2010, autoritățile portugheze au informat Comisia despre promulgarea unei legislații naționale care ține cont de criticile formulate în avizul motivat al Comisiei privind compatibilitatea regimului portughez de ameliorare a performanței cu dreptul Uniunii și în special cu articolul 11 din Directiva 2001/44.

19. Întrucât a considerat nesatisfăcător răspunsul oferit de autoritățile portugheze, Comisia a decis să formuleze prezenta acțiune primită la Curte la 29 noiembrie 2010.

10 — *Diário da República* I, seria A, nr. 99 din 29 aprilie 1997. Modificat și republicat prin Decretul-lege nr. 141/2008 din 22 iunie 2008 (*Diário da República* I, nr. 140 din 22 iulie 2008).

IV – Analiza acțiunii în constatarea neîndeplinirii obligațiilor

A – Cu privire la cererea de suspendare a judecării cauzei

20. Guvernul portughez a prezentat cu titlu principal argumente prin care se contesta pretinsa neîndeplinire a obligațiilor și prin care solicita cu titlu subsidiar Curții să suspende judecarea cauzei până la 31 decembrie 2011, dată la care ar trebui să intre în vigoare măsurile legislative și contractuale care, potrivit guvernului portughez, ar consolida independența administrării întreprinderii feroviare în raport cu statul și ar modifica regimul tarifării utilizării infrastructurii feroviare.

21. În această privință, trebuie amintit că potrivit unei jurisprudențe constante, existența unei neîndepliniri a obligațiilor trebuie apreciată în funcție de situația statului membru, astfel cum se prezenta la termenul stabilit în avizul motivat¹¹. Argumentele prezentate de guvernul portughez trebuie astfel să fie examinate în raport cu termenul stabilit în avizul motivat, iar argumentele privind modificarea ulterioară a legislației naționale trebuie respinse.

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

1. Argumentele părților

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

23. Comisia se întemeiază în principal 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 de către CP de obținerea unei aprobări din partea guvernului.

24. Cerința unei autorizații prealabile din partea guvernului pentru a încheia anumite categorii de acte nu ar permite să se considere că întreprinderile feroviare 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.

25. Astfel, ar rezulta în mod clar din articolul menționat 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 cadrul liniilor directe de politică generală adoptate de stat, aceste linii directe pot doar să definească criteriile care trebuie luate în considerare în decizii.

26. Comisia consideră, de asemenea, că intervenția guvernului în administrarea CP ar depăși o simplă 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.

27. Guvernul portughez contestă concluziile Comisiei susținând 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 menționează, în plus, că deliberarea privind cumpărarea sau vânzarea de părți sociale se desfășoară în cadrul organelor societății, astfel încât autonomia gestiunii întreprinderii feroviare ar fi asigurată potrivit cerințelor articolului 5 alineatul (3) din Directiva 91/440.

11 — A se vedea printre altele Hotărârea din 4 iulie 2002, Comisia/Grecia (C-173/01, Rec., p. I-6129, punctul 7), și Hotărârea din 13 martie 2003, Comisia/Spania (C-333/01, Rec., p. I-2623, punctul 8).

2. Examinarea primului motiv

28. Am observat de la bun început că Directivele 91/440 și 2001/14, care fac parte din primul pachet feroviar, 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. Cu toate acestea, secțiunea II din Directiva 91/440, intitulată „Independența administrativă a întreprinderilor feroviare”, prevede la articolul 4 alineatul (1) că „întreprinderile feroviare au un statut independent potrivit căruia dețin, în special, mijloace fixe, bugete și conturi separate de cele ale statului”.

29. Observăm, de asemenea, că Portugalia a înlăturat, în temeiul unei propuneri de lege care nu a fost adoptată încă înainte de expirarea termenului acordat prin avizul motivat, condiția autorizării prealabile. Cu toate acestea, ținând cont de data la care trebuie reținută în vederea aprecierii încălcării invocate, modificarea legislativă menționată rămâne fără incidență asupra aprecierii care trebuie efectuată.

30. Comisia critică, în esență, Portugalia pentru sistemul său de condiționare a oricărei achiziționări sau cesionări de acțiuni de către operatorul istoric de obținerea unei autorizații prealabile de la ministrul transporturilor, operator istoric care își păstrează un statut public integral, astfel cum rezultă din articolul 37 alineatul (1) din Decretul-lege nr. 300/2007. Or, din cauza acestei autorizații prealabile necesare întreprinderilor feroviare 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.

31. În această privință, dispoziția relevantă este articolul 5 alineatul (3) din Directiva 91/440, potrivit căreia întreprinderile feroviare sunt în special libere să ia decizii privind personalul, activele și achizițiile proprii. Comisia consideră că din dispoziția menționată rezultă clar că statul nu trebuie să exercite o influență asupra deciziilor individuale de cesionare sau de achiziționare de active. Împărtășim această părere.

32. Pe de altă parte, această interpretare este confirmată de conținutul celui de al treilea considerent al Directivei 91/440, precum și de cel al considerentului (8) al Directivei 2001/12 de modificare a Directivei 91/440. Aceste considerații consacră în special necesitatea de a garanta întreprinderilor feroviare un statut independent de stat și libertatea de a-și administra propria activitate.

33. Deși este adevărat că articolul 5 alineatul (3) din Directiva 91/440 permite statelor membre să stabilească orientările politicii generale a statului, nu este mai puțin adevărat că, ținând cont de obiectivul independenței administrative, statul nu trebuie să exercite o influență asupra deciziilor individuale de cesionare sau de achiziționare de active.

34. Am menționa, în plus, că, prin condiționarea oricărei decizii individuale de achiziționare sau de cesionare a participațiilor la capitalul societății de o aprobare din partea guvernului, legislația portugheză a supus întreprinderea feroviară publică controlului extern de natură politică ce nu corespunde în niciun fel condițiilor și modurilor de acțiune și de control disponibile acționarilor unei societăți pe acțiuni obișnuite. În consecință, statul portughez și-a păstrat un rol esențial în procedurile decizionale interne ale întreprinderilor feroviare care nu este compatibil cu libertatea recunoscută întreprinderii feroviare de a lua decizii privind activele¹².

35. Concluzionăm că primul motiv al Comisiei trebuie admis.

12 — A se vedea prin analogie Hotărârea din 8 iulie 2010, Comisia/Portugalia (C-171/08, Rep., p. I-6817, în special punctul 60 și următoarele).

C – 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

1. Argumentele părților

36. 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 defini 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, întreprinderea publică REFER.

37. Comisia confirmă că, în pofida dispozițiilor legale din dreptul portughez care impun statului portughez obligația de a proteja evoluția întreprinderii care administrează infrastructura în vederea salvagădării echilibrului său economic și financiar, precum și obligația de a proteja evoluția situației financiare a administratorului infrastructurii, situația dezechilibrului financiar al administratorului infrastructurii nu a evoluat în mod favorabil.

38. Guvernul portughez confirmă că s-a angajat să stabilească, prin contracte plurianuale, cu administratorul infrastructurii (REFER) niveluri ale serviciului public în materie de infrastructură și să stabilească compensația financiară corespunzătoare. Astfel, ar fi posibil să se atingă un echilibru al conturilor întreprinderii care ar defini anumite niveluri 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.

39. Guvernul portughez arată că atribuirea unor contracte privind serviciile publice CP și REFER este prevăzută, ținând cont, în primul rând, de definirea clară a obligațiilor de serviciu public, în al doilea rând, de necesitatea unei raționalizări sau a unei reduceri a 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.

40. În sfârșit, guvernul portughez susține că a demarat o procedură care va conduce la adoptarea unor măsuri legislative care vizează, pe de o parte, consolidarea independenței administrării întreprinderii feroviare în raport cu statul și, pe de altă parte, promovarea echilibrului conturilor administratorului infrastructurii adoptând măsuri corespunzătoare, în special prin modificarea regimului de tarifare a infrastructurii feroviare și prin stabilirea prin contract cu întreprinderea REFER a drepturilor și a obligațiilor privind construirea, întreținerea și finanțarea infrastructurii.

2. Examinarea celui de al doilea motiv

41. Fără ca acest aspect să fie contestat de guvernul menționat, rezultă în mod clar din explicațiile prezentate de guvernul portughez în raport cu al doilea motiv că la expirarea termenului stabilit în avizul motivat Portugalia nu adoptase măsurile necesare pentru a se conforma obligațiilor prevăzute de articolul 7 alineatul (3) din Directiva 91/440 și de articolul 6 alineatul (1) din Directiva 2001/14, care impun statelor membre obligația de a defini condițiile corespunzătoare pentru a garanta echilibrul conturilor administratorului infrastructurii. Pentru acest motiv, considerăm că Curtea poate constata încălcarea fără a efectua o analiză mai aprofundată.

42. Concluzionăm că al doilea motiv al Comisiei trebuie admis.

V – Cu privire la cheltuielile de judecată

43. În temeiul articolului 69 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată.

44. Întrucât Comisia a solicitat obligarea Republicii Portugheze la plata cheltuielilor de judecată, se impune obligarea Republicii Portugheze la plata cheltuielilor de judecată în cazul în care acțiunea în constatarea neîndeplinirii obligațiilor este admisă în integralitatea sa.

VI – Concluzie

45. În lumina considerațiilor care precedă, propunem Curții să se pronunțe după cum urmează:

„1. Republica Portugheză nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul:

- Directivei 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2001/12/CE privind dezvoltarea căilor ferate comunitare, în ceea ce privește articolul 5 alineatul (3) din directiva menționată, condiționând orice decizie individuală de achiziționare sau de cesionare de participării la capitalul societății de către întreprinderea feroviară publică CP Comboios de Portugal E.P.E. de obținerea unei aprobări din partea guvernului și
- al Directivei 91/440, în ceea ce privește articolul 7 alineatul (3) și al Directivei 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2007/58/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, în ceea ce privește articolul 6 alineatul (1), tarifarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței, prin faptul că nu a luat măsurile necesare pentru a se conforma obligației de a defini condițiile corespunzătoare în scopul de a garanta echilibrul conturilor administratorului rețelei.

2. Obligă Republica Portugheză la plata cheltuielilor de judecată.”