



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a doua)

27 februarie 2019*

„Trimitere preliminară – Libertatea de stabilire – Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 – Societate de transport aerian – Procedură de reprivatizare – Vânzare de acțiuni care reprezintă până la 61 % din capitalul social – Condiții – Obligația de menținere a sediului și a conducerii efective într-un stat membru – Obligații de serviciu public – Obligația de menținere și de dezvoltare a centrului de operațiuni («hub») național actual”

În cauza C-563/17,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Supremo Tribunal Administrativo (Curtea Administrativă Supremă, Portugalia), prin decizia din 20 iunie 2017, primită de Curte la 25 septembrie 2017, în procedura

Associação Peço a Palavra,

João Carlos Constantino Pereira Osório,

Maria Clara Marques Pires Sarmento Franco,

Sofia da Silva Santos Arauz,

Maria João Galhardas Fitas

împotriva

Conselho de Ministros,

cu participarea:

Parpública – Participações Públicas SGPS SA,

TAP – Transportes Aéreos Portugueses SGPS SA,

CURTEA (Camera a doua),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte al Curții, îndeplinind funcția de președinte al Camerei a doua, doamnele A. Prechal (raportoare) și C. Toader și domnii A. Rosas și M. Ilešič, judecători,

avocat general: domnul M. Campos Sánchez-Bordona,

grefier: doamna M. Ferreira, administratoare principală,

* Limba de procedură: portugheza.

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 13 septembrie 2018,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Parpública – Participações Públicas SGPS SA, de M. Mendes Pereira, advogado;
- pentru guvernul portughez, de L. Inez Fernandes, de M. Figueiredo și de A. Duarte de Almeida, în calitate de agenți;
- pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de P. Gentili, avvocato dello Stato;
- pentru guvernul neerlandez, de M. K. Bulterman și de J. Langer, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de P. Costa de Oliveira, de L. Malferrari și de K. Simonsson, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 21 noiembrie 2018,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolelor 49, 54, 56 și 57 TFUE, precum și a articolelor 2, 16 și 17 din Directiva 2006/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind serviciile în cadrul pieței interne (JO 2006, L 376, p. 36, Ediție specială, 13/vol. 58, p. 50).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Associação Peço a Palavra, o asociație cu scop nelucrativ de drept portughez, precum și patru persoane fizice de cetățenie portugheză (denumite în continuare împreună „APP și alții”), pe de o parte, și Conselho de Ministros (Consiliul de Miniștri, Portugalia), pe de altă parte, în legătură cu validitatea unei decizii care stabilește, într-un caiet de sarcini, anumite condiții aplicabile procedurii de reprivatizare indirectă a TAP – Transportes Aéreos Portugueses SA (denumită în continuare „TAP”).

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Directiva 2006/123

- 3 Potrivit considerentului (21) al Directivei 2006/123, „[s]erviciile de transport, inclusiv transportul urban, taxiurile și ambulanțele, precum și serviciile portuare, ar trebui excluse din domeniul de aplicare al [acestei] directive”.
- 4 Din articolul 2 alineatul (2) litera (d) din această directivă reiese că ea nu se aplică pentru serviciile în domeniul transportului, inclusiv serviciile portuare care intră în domeniul de aplicare al titlului VI din partea a treia din Tratatul FUE.

- 5 Capitolul IV din directiva menționată, intitulat „Libera circulație a serviciilor”, conține un articol 16, care stabilește modalitățile dreptului prestatorilor de servicii de a furniza în mod liber servicii într-un stat membru altul decât cel în care sunt stabiliți, și un articol 17, care enumeră derogările de la acest drept.

Regulamentul (CE) nr. 1008/2008

- 6 Considerentele (10)-(12) ale Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO 2008, L 293, p. 3) au următorul cuprins:

„(10) Pentru realizarea pieței interne în domeniul aviației, ar trebui să se ridice restricțiile încă existente, aplicate între statele membre, precum restricțiile în domeniul partajării codurilor pentru rutele către țări terțe sau în domeniul tarifării pentru rutele către țări terțe cu escală într-un alt stat membru [...]

(11) Pentru a ține seama de caracteristicile și de constrângerile specifice ale regiunilor ultraperiferice, în special depărtarea, caracterul insular și dimensiunea redusă a acestora, precum și de nevoia de a le conecta în mod corespunzător la regiunile centrale ale Comunității, pot fi justificate regimuri speciale în ceea ce privește normele care reglementează perioada de valabilitate a contractelor de obligații de serviciu public care acoperă rutele spre astfel de regiuni.

(12) Condițiile în care este permisă impunerea obligațiilor de serviciu public ar trebui definite clar și fără ambiguitate, iar procedurile de achiziție aferente ar trebui să permită participarea la procedura de achiziție a unui număr suficient de candidați. Comisia ar trebui să fie în măsură să obțină toate informațiile necesare pentru a putea evalua, de la caz la caz, justificarea economică a obligațiilor de serviciu public.”

- 7 Articolul 2 din acest regulament, intitulat „Definiții”, prevede:

„În sensul prezentului regulament:

1. «licență de operare» înseamnă o autorizare acordată unei întreprinderi de către autoritatea competentă pentru acordarea licențelor, prin care se permite respectivei întreprinderi să furnizeze servicii aeriene, astfel cum se precizează în licența de operare;

[...]

8. «certificat de operator aerian (COA)» înseamnă un certificat eliberat unei întreprinderi care atestă că operatorul dispune de capacitatea profesională și organizatorică necesară pentru a asigura siguranța operațiunilor menționate în certificat, astfel cum se prevede prin dispozițiile pertinente de drept comunitar sau național, după caz;

9. «control efectiv» înseamnă o relație constituită din drepturi, contracte sau orice alte mijloace care, fie separat, fie împreună și având în vedere împrejurările de fapt sau de drept în cauză, conferă posibilitatea de a exercita în mod direct sau indirect o influență decisivă asupra unei întreprinderi, în special prin:

(a) dreptul de folosință, totală sau parțială, a activelor unei întreprinderi;

(b) drepturi sau contracte care conferă o influență hotărâtoare asupra componenței, votului sau deciziilor organelor unei întreprinderi sau conferă în alt mod o influență hotărâtoare asupra conducerii afacerilor întreprinderii;

10. «transportator aerian» înseamnă o întreprindere cu o licență de operare valabilă sau echivalentul acesteia;

11. «transportator aerian comunitar» înseamnă un transportator aerian care deține o licență de operare valabilă acordată de o autoritate competentă pentru acordarea licențelor în conformitate cu capitolul II;

[...]

14. «drept de trafic» înseamnă dreptul de a opera un serviciu aerian între două aeroporturi comunitare;

[...]

26. «sediul principal» înseamnă locul în care se află sediul central sau sediul social al unui transportator aerian comunitar, în statul membru în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional ale transportatorului comunitar, inclusiv gestionarea menținerii navigabilității.”

8 Capitolul II din Regulamentul nr. 1008/2008, intitulat „Licență de operare”, conține articolul 4 din acesta, care prevede:

„Autoritatea competentă pentru acordarea licențelor dintr-un stat membru acordă o licență de operare unei întreprinderi numai în cazul în care aceasta respectă următoarele condiții:

(a) sediul său principal se află în statul membru respectiv;

(b) deține un COA valabil, eliberat de o autoritate națională a aceluiași stat membru a cărui autoritate competentă pentru acordarea licențelor este responsabilă pentru acordarea, refuzul, retragerea sau suspendarea licenței de operare a transportatorului comunitar;

[...]

(f) state membre și/sau resortisanți ai acestora dețin peste 50 % din întreprindere și au controlul efectiv asupra acesteia, fie direct, fie indirect prin intermediul uneia sau al mai multor întreprinderi intermediare, cu excepția cazului în care există dispoziții ale unui acord încheiat cu o țară terță la care Comunitatea este parte;

[...]”

9 Articolul 8 alineatele (1), (5) și (7) din Regulamentul nr. 1008/2008 prevede:

„(1) O licență de operare este valabilă atâta timp cât transportatorul aerian comunitar respectă cerințele prevăzute în prezentul capitol.

Un transportator aerian comunitar trebuie să poată demonstra în orice moment, la cererea autorității competente pentru acordarea licențelor, că îndeplinește toate cerințele prevăzute de prezentul capitol.

[...]

(5) Transportatorul aerian comunitar notifică autorității competente pentru acordarea licențelor:

[...]

(b) în avans, orice fuziuni sau achiziții preconizate;

[...]

(7) În privința transportatorilor aerieni comunitari cărora le-a acordat licențe, autoritatea competentă pentru acordarea licențelor decide dacă licența de operare trebuie prezentată din nou în vederea aprobării în cazul modificării unuia sau a mai multor elemente care afectează situația juridică a transportatorului aerian comunitar și, în special, în cazul unei fuziuni sau preluări.

[...]”

10 Figurând în capitolul III din Regulamentul nr. 1008/2008, intitulat „Accesul la rute”, articolul 15 din acesta prevede:

„(1) Transportatorii aerieni comunitari au dreptul de a opera servicii aeriene intracomunitare.

(2) Statele membre nu condiționează operarea serviciilor aeriene intracomunitare de către un transportator aerian comunitar de deținerea unui permis sau a unei autorizații. Statele membre nu impun transportatorilor aerieni comunitari furnizarea de documente sau informații care au fost deja prezentate autorității competente pentru acordarea licențelor, cu condiția ca informațiile relevante să poată fi obținute în timp util de la autoritatea competentă pentru acordarea licențelor.

[...]”

11 Articolul 15 menționat stabilește, la alineatele (4) și (5), norme în materie de acorduri de partajare a codurilor pe care transportatorii aerieni comunitari sunt autorizați să le încheie.

12 Articolul 16 din Regulamentul nr. 1008/2008, intitulat „Principii generale privind obligațiile de serviciu public”, care figurează de asemenea în capitolul III din acest regulament, prevede la alineatele (1) și (4):

„(1) După consultări cu celelalte state membre în cauză și după ce a informat Comisia, aeroporturile în cauză și transportatorii aerieni care operează pe ruta respectivă, un stat membru poate impune o obligație de serviciu public în ceea ce privește serviciile aeriene regulate între un aeroport din Comunitate și un aeroport care deservește o zonă periferică sau în dezvoltare aflată pe teritoriul său sau pe o rută cu trafic scăzut către orice aeroport de pe teritoriul său, dacă această rută este considerată esențială pentru dezvoltarea economică și socială a regiunii deservite de aeroport. Obligația respectivă se impune numai în măsura necesară pentru a garanta pe ruta respectivă operarea unor servicii aeriene regulate minime care să satisfacă standarde fixe de continuitate, regularitate, tarifare și de capacitate minimă, pe care transportatorii aerieni nu și le-ar asuma dacă ar ține seama exclusiv de interesul lor comercial.

Standardele fixe impuse pentru ruta care face obiectul respectivei obligații de serviciu public se stabilesc în mod transparent și nediscriminatoriu.

[...]

(4) Atunci când un stat membru dorește să impună o obligație de serviciu public, acesta comunică textul măsurii preconizate de impunere a obligației de serviciu public Comisiei, celorlalte state membre în cauză, aeroporturilor în cauză și transportatorilor aerieni care operează pe ruta respectivă.

Comisia publică un aviz de informare în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, în care:

(a) sunt identificate cele două aeroporturi legate de ruta în cauză și posibile puncte de escală intermediare;

- (b) este menționată data intrării în vigoare a obligației de serviciu public și
- (c) este indicată adresa completă la care statul membru în cauză va pune la dispoziție, în mod gratuit și fără întârziere, textul, precum și orice informații și/sau documentație relevante în legătură cu obligația de serviciu public.”

Dreptul portughez

- 13 Prin Decretul-lege nr. 181-A/2014 din 24 decembrie 2014 (*Diário da República*, seria I, nr. 248 din 24 decembrie 2014), Consiliul de Miniștri a stabilit procedura de reprivatizare a TAP, care consta, mai precis, într-o vânzare directă denumită „de referință”, reprezentând până la 61 % din acțiunile societății-mamă a TAP, societatea holding TAP – Transportes Aéreos Portugueses SGPS SA (denumită în continuare „TAP SGPS”).
- 14 Considerentele acestui decret-lege enunță printre altele:

„[E]ste o întreprindere foarte legată de țară, legătură care trebuie menținută, și, prin urmare, este necesar să se privilegieze menținerea vocației sale caracteristice de a fi «compania de pavilion». Guvernul consideră că procedura de reprivatizare a TAP trebuie să respecte importanța strategică a «centrului de operațiuni (hub) național», ca verigă fundamentală a relațiilor dintre Europa, Africa și America Latină, ale cărui operațiuni aeriene ale TAP sunt un element primordial, ținând seama de asemenea de importanța rutelor interne, în special a celor care asigură legătura dintre teritoriile continentale și insule, care sunt fundamentale pentru a promova coeziunea teritorială și socială și dezvoltarea economică.”
- 15 Articolul 4 alineatul 3 din Decretul-lege nr. 181-A/2014 enumeră anumite criterii de selecție a intențiilor de cumpărare pentru a admite potențialii dobânditori să participe la etapele următoare ale procedurii de vânzare directă și pentru a alege ofertele desemnate câștigătoare. Acesta prevede că celelalte condiții specifice corespunzătoare vor fi definite prin decizia Consiliului de Miniștri.
- 16 Potrivit articolului 8 din acest decret-lege, intitulat „Reglementare”:

„1. Condițiile finale și concrete ale operațiunilor care trebuie realizate în cadrul reprivatizării TAP SGPS și exercitarea competențelor atribuite Consiliului de Miniștri în cadrul prezentului decret sunt stabilite prin adoptarea uneia sau mai multor rezoluții.

2. În ceea ce privește vânzarea directă de referință, revine Consiliului de Miniștri, printre altele:

 - a) să aprobe caietul de sarcini care definește condițiile specifice ale acestor operațiuni și să supună regimului de indisponibilitate acțiunile dobândite și subscrise;

[...]”
- 17 În temeiul articolului 8 din Decretul-lege nr. 181-A/2014, Consiliul de Miniștri a adoptat, la 15 ianuarie 2015, Decizia nr. 4-A/2015 (*Diário da República*, seria I, nr. 13 din 20 ianuarie 2015), care conține printre altele caietul de sarcini care reglementează vânzarea directă de referință, care este reluat în anexa I la respectiva decizie și care face parte integrantă din aceasta (denumit în continuare „caietul de sarcini”).

18 Articolul 1 din caietul de sarcini, intitulat „Obiectul”, prevede:

„1. Caietul [...] de sarcini reglementează termenii și condițiile vânzării directe de referință a acțiunilor care reprezintă capitalul social al [TAP SGPS], prevăzută în cadrul procedurii de reprivatizare indirectă a capitalului social al [TAP] [...]

2. Vânzarea directă de referință include transferul, prin negociere directă, al unuia sau al mai multor loturi indivizibile de acțiuni care reprezintă capitalul social al [TAP SGPS] către unul sau mai mulți investitori naționali sau străini, separat sau împreună.

3. Vânzarea directă de referință a acțiunilor prevăzute la alineatul precedent va fi realizată cu unul sau mai mulți ofertanți declarați dobânditori ai acțiunilor care fac obiectul vânzării directe.

4. În contextul vânzării directe de referință, acțiunile dobândite de ofertantul sau ofertanții selecționați vor fi transferate de Parpública – Participações Públicas SGPS SA.”

19 Potrivit articolului 5 din caietul de sarcini, intitulat „Criterii de selecție”:

„Criteriile pentru selectarea uneia sau mai multor entități care să achiziționeze acțiunile identificate la articolul 1 alineatul 2 sunt următoarele:

a) contribuția la întărirea capacității economico-financiare a [TAP SGPS] și a [TAP] și a structurii capitalului acestora [...], astfel încât să se contribuie la caracterul sustenabil și la valorificarea întreprinderilor și la dezvoltarea activității lor, precum și la menținerea valorii și a ponderii relative a capitalului restant deținut de stat și a valorii opțiunii de vânzare;

[...]

c) prezentarea și garantarea executării unui proiect strategic, adecvat și coerent, care să ia în considerare menținerea și promovarea creșterii [TAP] și care să asigure îndeplinirea obiectivelor stabilite de guvern pentru procedura de reprivatizare, promovarea consolidării poziției sale competitive ca operator de transport aerian la scară globală pe piețele existente și pe piețe noi, menținerea integrității, a identității comerciale și a autonomiei grupului TAP, în special menținând marca TAP și asocierea acesteia cu Portugalia și garantând că sediul și conducerea efectivă ale grupului TAP vor rămâne în Portugalia, contribuția la menținerea și dezvoltarea calităților operaționale și comerciale ale grupului TAP și valorificarea și dezvoltarea resurselor umane ale acesteia;

d) capacitatea de a garanta îndeplinirea, în mod punctual și adecvat, a obligațiilor de serviciu public care ar reveni [TAP], inclusiv în ceea ce privește conexiunile aeriene dintre principalele aeroporturi naționale și cele ale regiunilor autonome, după caz, precum și continuitatea și consolidarea rutelor care deservesc regiunile autonome, comunitățile portugheze din străinătate și statele și comunitățile care au ca limbă oficială sau în care se vorbește limba portugheză;

e) contribuția la creșterea economiei naționale, inclusiv în ceea ce privește menținerea și dezvoltarea centrului de operațiuni («hub») național actual drept platformă de importanță strategică esențială în relațiile dintre Europa, Africa și America Latină;

[...]”

- 20 Prin Decizia nr. 32-A/2015 din 21 mai 2015 (*Diário da República*, seria I, nr. 98 din 21 mai 2015), Consiliul de Miniștri a considerat, la finele primei etape a procedurii de reprivatizare, că o ofertă de cumpărare trebuia să fie respinsă întrucât nu îndeplinea toate condițiile prevăzute de caietul de sarcini, iar alți doi ofertanți a căror ofertă era în esență echivalentă trebuiau să fie invitați să participe la faza negocierii, a doua etapă a procedurii de reprivatizare.
- 21 Prin Decizia nr. 38-A/2015 din 11 iunie 2015 (*Diário da República*, seria I, nr. 113 din 12 iunie 2015), mai multe societăți care aparțin grupului Gateway au fost selecționate pentru a proceda la cumpărarea de acțiuni reprezentând 61 % din capitalul social al TAP SGPS. Oferta fermă ameliorată prezentată de aceste societăți era considerată superioară în termeni de respectare a criteriilor de selecție vizate la articolul 5 din caietul de sarcini în ceea ce privește în special contribuția la consolidarea capacității economice și finanțarea a grupului TAP.
- 22 La 24 iunie 2015, a fost semnat un contract prin care Parpública – Participações Públicas SGPS SA (denumită în continuare „Parpública”) a acceptat să vândă 61 % din capitalul social al TAP SGPS societăților din grupul Gateway, pentru un preț de 10 milioane de euro. Această vânzare era supusă anumitor condiții care trebuiau să fie îndeplinite cel târziu la 24 iunie 2016.
- 23 Prin Decizia nr. 30/2016 din 19 mai 2016 (*Diário da República*, seria I, nr. 99 din 23 mai 2016), Consiliul de Miniștri a luat act de un memorandum de înțelegere semnat la 6 februarie 2016 între statul portughez și Atlantic Gateway SGPS Lda, având ca obiect redefinirea termenilor și a condițiilor participării statului portughez la acționariatul TAP SGPS. Prin acordul menționat, prima dintre aceste societăți a acceptat să revândă către Parpública numărul de acțiuni necesare pentru ca statul portughez să dețină 50 % din capitalul social al TAP SGPS.
- 24 Ca urmare a acestui acord, societățile din grupul Gateway și statul portughez dețin 45 % și, respectiv, 50 % din capitalul social al TAP SGPS, restul de 5 % fiind deținut de salariații grupului TAP.

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 25 APP și alții au formulat o acțiune la instanța de trimitere, Supremo Tribunal Administrativo (Curtea Administrativă Supremă, Portugalia), prin care au solicitat constatarea nulității sau anularea Deciziei nr. 4-A/2015 a Consiliului de Miniștri din 15 ianuarie 2015, întrucât aceasta conține caietul de sarcini care reglementează vânzarea directă de referință a acțiunilor care reprezintă până la 61 % din capitalul social al TAP SGPS.
- 26 În acest scop, APP și alții susțin mai întâi că articolul 5 litera c) din caietul de sarcini, prin faptul că impune menținerea sediului și a conducerii efective ale grupului TAP în Portugalia, încalcă articolele 49 și 54 TFUE, în continuare, că articolul 5 litera d) din caietul de sarcini, prin faptul că obligă cumpărătorul acțiunilor să se conformeze unor obligații de serviciu public, încalcă articolele 56 și 57 TFUE, precum și articolele 16 și 17 din Directiva 2006/123 și, în sfârșit, că articolul 5 litera e) din caietul de sarcini, în măsura în care impune menținerea și dezvoltarea centrului de operațiuni („hub”) național actual, este contrar articolelor 56 și 57 TFUE, precum și articolelor 16 și 17 din această directivă.
- 27 În aceste condiții, Supremo Tribunal Administrativo (Curtea Administrativă Supremă) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Este contrar dreptului Uniunii și în special articolelor 49 și 54 TFUE și principiilor prevăzute în acestea faptul că, în cadrul procedurii de reprivatizare indirectă a capitalului social al unei societăți cu capital public și care are ca obiect de activitate transportul aerian, documentele care

reglementează această procedură prevăd condiția menținerii sediului și a conducerii efective ale respectivei societăți în statul membru în care a fost constituită drept criteriu de selecție a ofertelor de achiziție ale potențialilor investitori și de alegere a ofertelor desemnate câștigătoare?

- 2) Este contrar dreptului Uniunii și în special articolelor 56 și 57 TFUE și principiilor prevăzute în acestea, precum și principiilor nediscriminării, proporționalității și necesității faptul că, în cadrul procedurii de reprivatizare indirectă a capitalului social al respectivei societăți, documentele care reglementează această procedură prevăd condiția îndeplinirii obligațiilor de serviciu public de către dobânditor drept criteriu de selecție a ofertelor de achiziție ale potențialilor investitori și de alegere a ofertelor desemnate câștigătoare?
- 3) Este contrar dreptului Uniunii și în special articolelor 56 și 57 TFUE și principiilor prevăzute în acestea faptul că, în cadrul procedurii de reprivatizare indirectă a capitalului social al respectivei societăți, documentele care reglementează această procedură prevăd condiția menținerii și a dezvoltării centrului de operațiuni («hub») național actual de către dobânditor drept criteriu de selecție a ofertelor de achiziție ale potențialilor investitori și de alegere a ofertelor desemnate câștigătoare?
- 4) Ținând seama de activitatea desfășurată de societatea menționată și de faptul că transferul capitalului său social face obiectul procedurii de reprivatizare, trebuie considerat că această activitate constituie un serviciu pe piața internă supus prevederilor Directivei [2006/123] dacă este aplicabilă excepția, prevăzută la articolul 2 alineatul (2) litera (d) din directiva menționată, privind serviciile din domeniul transportului? În acest caz, procedura în cauză este supusă de asemenea prevederilor acestei directive?
- 5) În cazul unui răspuns afirmativ [la cea de a patra întrebare], este contrar prevederilor articolelor 16 și 17 din directiva menționată faptul că, în cadrul procedurii de reprivatizare indirectă a capitalului social al respectivei societăți, documentele care reglementează această procedură prevăd condiția îndeplinirii de către dobânditor a obligațiilor de serviciu public drept criteriu de selecție a ofertelor de achiziție ale potențialilor investitori și de alegere a ofertelor desemnate câștigătoare?
- 6) În cazul unui răspuns afirmativ [la cea de a patra întrebare], este contrar prevederilor articolelor 16 și 17 din directiva menționată faptul că, în cadrul procedurii de reprivatizare indirectă a capitalului social al respectivei societăți, documentele care reglementează această procedură prevăd condiția menținerii și a dezvoltării centrului de operațiuni («hub») național actual de către dobânditor drept criteriu de selecție a ofertelor de achiziție ale potențialilor investitori și de alegere a ofertelor desemnate câștigătoare?

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la întrebările a patra-a șasea

- 28 Prin intermediul întrebărilor a patra-a șasea, care trebuie analizate împreună și în primul rând, instanța de trimitere, făcând referire la activitatea desfășurată de TAP în domeniul serviciilor de transport aerian, ridică problema dacă Directiva 2006/123 este relevantă în scopul de a răspunde întrebărilor care i-au fost adresate, în măsura în care acestea privesc conformitatea cu dreptul Uniunii a obligațiilor de serviciu public și a obligației de menținere și de dezvoltare a centrului de operațiuni („hub”) național actual, impuse în cadrul procedurii de reprivatizare indirectă a acestei întreprinderi.

- 29 În această privință, este necesar să se constate că o activitate de prestare de servicii în sectorul transportului aerian, cum este activitatea principală a TAP, trebuie să fie calificată drept „serviciu în domeniul transporturilor”, în sensul articolului 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123, interpretat în lumina considerentului (21) al acesteia, căruia directiva menționată nu i se aplică (a se vedea în acest sens Hotărârea din 20 decembrie 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, punctul 36).
- 30 Această calificare este confirmată de jurisprudența Curții potrivit căreia noțiunea „serviciu în domeniul transporturilor” include nu numai serviciile de transport considerate ca atare, ci și orice serviciu intrinsec legat de un act fizic de deplasare de persoane sau de mărfuri dintr-un loc în altul datorită unui mijloc de transport (Hotărârea din 20 decembrie 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, punctul 41 și jurisprudența citată).
- 31 Prin urmare, nu este necesar să se examineze cea de a cincea și cea de a șasea întrebare, referitoare în special la compatibilitatea cu articolele 16 și 17 din Directiva 2006/123 a condițiilor stabilite în caietul de sarcini care impun, în cadrul continuării activității de transport aerian a TAP după reprivatizarea acestei societăți, anumite obligații referitoare la obligațiile de serviciu public, precum și la menținerea și la dezvoltarea centrului de operațiuni („hub”) național al acestei societăți.
- 32 În schimb, în măsura în care Curtea poate extrage din elementele furnizate de instanța de trimitere normele și principiile de drept al Uniunii care necesită o interpretare având în vedere obiectul litigiului principal (Hotărârea din 16 iulie 2015, Abcur, C-544/13 și C-545/13, EU:C:2015:481, punctul 34), trebuie arătat că, în vederea examinării compatibilității cu dreptul Uniunii a condițiilor stabilite în caietul de sarcini, Regulamentul nr. 1008/2008 poate fi relevant, în măsura în care stabilește norme comune pentru operarea serviciilor aeriene în Uniune.
- 33 Având în vedere considerațiile care precedă, este necesar să se răspundă la cea de a patra întrebare că Directiva 2006/123 trebuie interpretată în sensul că este lipsită de relevanță în vederea examinării conformității cu dreptul Uniunii a anumitor cerințe referitoare la activitățile desfășurate de o societate de transport aerian, impuse dobânditorului unei participații calificate la capitalul social al acestei societăți, în special a cerinței potrivit căreia acesta este ținut să execute obligații de serviciu public, precum și să mențină și să dezvolte centrul de operațiuni („hub”) național al acestei societăți.

Cu privire la prima, la a doua și la a treia întrebare

Observații introductive

- 34 Prin intermediul primei, al celei de a doua și al celei de a treia întrebări, care trebuie analizate împreună și în al doilea rând, instanța de trimitere ridică în esență problema compatibilității cu libertățile fundamentale garantate de tratate a anumitor „criterii” enunțate în caietul de sarcini pentru alegerea dobânditorului unei participații care reprezintă până la 61 % din capitalul social al unei societăți holding, în cadrul procedurii de reprivatizare a filialei sale care își exercită activitatea în domeniul transportului aerian, în special a cerințelor referitoare la obligațiile de serviciu public ce revin acestei filiale, la menținerea sediului și a conducerii efective ale grupului căruia îi aparțin aceste societăți în statul membru în cauză, precum și la menținerea și la dezvoltarea centrului de operațiuni („hub”) național actual.
- 35 În această privință, trebuie arătat în primul rând că, în observațiile sale scrise precum și în ședința în fața Curții, Parpública, întreprinderea publică care a cedat această participație și care deține participația păstrată de statul portughez, a susținut că în mod greșit, în cadrul primei, al celei de a doua și al celei de a treia întrebări, instanța de trimitere a calificat criteriile menționate drept „cerințe”. Astfel, ar fi vorba doar despre un ansamblu de criterii luate în considerare în cadrul

aprecierii diferitor oferte de cumpărare, iar dobânditorul potențial al participației în cauză nu trebuie în mod necesar să se angajeze să îndeplinească toate aceste criterii. Guvernul portughez a exprimat de asemenea îndoieli cu privire la caracterul obligatoriu al criteriilor menționate.

- 36 Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, în cadrul procedurii prevăzute la articolul 267 TFUE, funcțiile Curții și cele ale instanței de trimitere sunt delimitate în mod clar. Deși revine Curții sarcina de a interpreta dispozițiile dreptului Uniunii, numai instanța de trimitere are competența să interpreteze legislația națională. Prin urmare, Curtea trebuie să se limiteze la a lua în considerare interpretarea dreptului național astfel cum a fost prezentată de instanța națională menționată (a se vedea în acest sens în special Hotărârea din 11 septembrie 2014, *Essent Belgium*, C-204/12-C-208/12, EU:C:2014:2192, punctul 52, și Hotărârea din 28 iulie 2016, *Astone*, C-332/15, EU:C:2016:614, punctul 24).
- 37 Pe de altă parte, caracterul obligatoriu al criteriilor enumerate în caietul de sarcini pare a fi confirmat de articolul 1 alineatul 1 din acesta, care prevede că acest caiet de sarcini „reglementează termenii și condițiile vânzării directe de referință a acțiunilor care reprezintă capitalul social al [TAP SGPS], prevăzută în cadrul procedurii de reprivatizare indirectă a capitalului social al [TAP]”.
- 38 Pare dificil de contestat faptul că aceste criterii sunt de natură să se impună dobânditorului participației în cauză, din moment ce ele vor conduce, în principiu, la angajamentul oricărui ofertant care participă la procedura de reprivatizare, de la momentul depunerii ofertei sale de cumpărare, să respecte ansamblul obligațiilor care decurg din criteriile menționate.
- 39 În plus, din dosarul aflat la dispoziția Curții reiese că, după selectarea dobânditorului participației menționate, au fost încheiate acorduri prin care el s-a angajat contractual să respecte aceste obligații.
- 40 În continuare, este necesar să se arate că instanța de trimitere solicită Curții să analizeze cerința care figurează în caietul de sarcini de menținere a sediului și a conducerii efective în statul membru în cauză, în raport cu dispozițiile Tratatului FUE în materia libertății de stabilire, și cerințele din caietul de sarcini referitoare la executarea obligațiilor de serviciu public și la menținerea, precum și la dezvoltarea centrului de operațiuni („hub”) național actual, în raport cu dispozițiile Tratatului FUE în materia liberei prestări a serviciilor.
- 41 Or, aceste cerințe diferite se impun operatorilor care doresc să fie selecționați în calitate de dobânditor al participației care face obiectul procedurii de reprivatizare în cauză și care vor să se stabilească astfel în Portugalia. Cerințele menționate afectează, așadar, în primul rând, libertatea de stabilire a ofertantului, chiar dacă au de asemenea un efect indirect asupra serviciilor furnizate de TAP.
- 42 În plus, aceleași cerințe trebuie să fie analizate doar în raport cu libertatea de stabilire, iar nu în raport cu libera circulație a capitalurilor.
- 43 Astfel, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, o reglementare națională care este aplicabilă numai participațiilor care permit să se exercite o influență certă asupra deciziilor unei societăți și să se stabilească activitățile acesteia face parte din domeniul de aplicare al libertății de stabilire (Hotărârea din 13 aprilie 2000, *Baars*, C-251/98, EU:C:2000:205, punctul 22, și Hotărârea din 10 iunie 2015, X, C-686/13, EU:C:2015:375, punctul 18).
- 44 Or, în speță, achiziționarea unei participații de 61 % în capitalul TAP SGPS la finele procedurii de reprivatizare în discuție în litigiul principal rezultă a fi suficientă pentru a permite acționarului în cauză să exercite o influență certă asupra gestiunii și controlului acestei societăți și, prin urmare, și asupra filialei sale TAP. Pare că aceasta este situația și după redefinirea acționarului TAP SGPS, în urma căreia participația respectivă de 61 % a fost redusă la 45 %, întrucât statul portughez a răscumpărat acțiunile necesare pentru majorarea participației sale de la 34 % la 50 %.

- 45 În sfârșit, în ceea ce privește relevanța articolului 345 TFUE, la care s-au referit Parpublica, precum și guvernul italian în observațiile lor scrise prezentate Curții, este, desigur, adevărat că cerințele stabilite în caietul de sarcini, în măsura în care reglementează reprivatizarea unei întreprinderi publice care aparține în întregime unui stat membru, intră în sfera de aplicare a acestui articol.
- 46 Cu toate acestea, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, articolul 345 TFUE nu are drept efect sustragerea regimurilor de proprietate existente în statele membre de sub incidența normelor fundamentale ale Tratatului FUE, în special a celor privind nediscriminarea, libertatea de stabilire și libera circulație a capitalurilor (Hotărârea din 22 octombrie 2013, Essent și alții, C-105/12-C-107/12, EU:C:2013:677, punctul 36, precum și jurisprudența citată).

Cu privire la existența unor restricții privind libertatea de stabilire

- 47 În ceea ce privește, în primul rând, cerința potrivit căreia dobânditorul este ținut să execute obligațiile de serviciu public în discuție în litigiul principal, trebuie amintit că, potrivit articolului 5 litera (d) din caietul de sarcini, această cerință se referă la „capacitatea de a garanta îndeplinirea, în mod punctual și adecvat, a obligațiilor de serviciu public care ar reveni TAP, inclusiv în ceea ce privește conexiunile aeriene dintre principalele aeroporturi naționale și cele ale regiunilor autonome, după caz, precum și continuitatea și consolidarea rutelor care deserveșc regiunile autonome, comunitățile portugheze din străinătate și statele și comunitățile care au ca limbă oficială sau în care se vorbește limba portugheză”.
- 48 În acest context, este cert că, în ceea ce privește liniile aeriene regulate dintre Portugalia și regiunile sale autonome, cum sunt regiunile ultraperiferice ale Insulelor Azore sau ale Insulei Madeira, în trecut, acest stat membru a impus transportatorilor aerieni care deserveau respectivele rute aeriene obligații de serviciu public care au făcut, conform articolului 16 alineatul (4) din Regulamentul nr. 1008/2008, obiectul unor avize publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. De altfel, reiese din dosarul aflat la dispoziția Curții că nu a fost contestată conformitatea acestor obligații cu cerințele de fond și de procedură prevăzute la articolele 16 și 17 din acest regulament.
- 49 Or, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, orice măsură națională adoptată într-un domeniu care a făcut obiectul unei armonizări exhaustive la nivelul Uniunii trebuie să fie apreciată în raport cu dispozițiile acestei măsuri de armonizare, iar nu cu dispozițiile din dreptul primar (Hotărârea din 17 noiembrie 2015, RegioPost, C-115/14, EU:C:2015:760, punctul 57, și Hotărârea din 7 septembrie 2017, Egiom și Enka, C-6/16, EU:C:2017:641, punctul 15, precum și jurisprudența citată).
- 50 În această privință, trebuie să se constate că, în ceea ce privește obligațiile de serviciu public în sectorul serviciilor de transport aerian, articolele 16-18 din Regulamentul nr. 1008/2008, interpretate în lumina considerentului (12) al acestui regulament, întrucât reglementează în mod detaliat condițiile de fond și de procedură care trebuie îndeplinite pentru a se putea impune obligații de serviciu public și întrucât prevăd, în plus, o procedură de reexaminare a acestor obligații după data la care au fost impuse, realizează o armonizare exhaustivă.
- 51 Rezultă în special din articolul 16 alineatul (1) din regulamentul menționat că un stat membru nu poate impune obligații de serviciu public decât în ceea ce privește anumite rute aeriene în cadrul Uniunii, în special în ceea ce privește rutele dintre un aeroport din Uniune și un aeroport care deservește o zonă periferică aflată pe teritoriul său.
- 52 În consecință, în măsura în care articolul 5 litera (d) din caietul de sarcini se limitează să impună respectarea de către noul acționar selectat la finele procedurii de reprivatizare în discuție în litigiul principal a eventualelor obligații de serviciu public impuse TAP în conformitate cu condițiile de fond

- și de procedură prevăzute la articolele 16 și 17 din Regulamentul nr. 1008/2008, această măsură națională este conformă cu dreptul Uniunii, fără să fie necesar să fie examinată în raport cu dreptul primar, în special în raport cu libertatea de stabilire.
- 53 În ceea ce privește, în continuare, obligațiile care rezultă din articolul 5 literele c) și e) din caietul de sarcini pentru dobânditorul participației care face obiectul procedurii de reprivatizare în discuție în litigiul principal și care se referă la menținerea sediului și a conducerii efective în Portugalia, precum și, respectiv, la menținerea și la dezvoltarea centrului de operațiuni („hub”) național actual, trebuie constatat că aceste măsuri naționale nu fac parte dintr-un domeniu armonizat de Regulamentul nr. 1008/2008, astfel încât trebuie să fie apreciate în raport cu dreptul primar al Uniunii, în speță în raport cu libertatea de stabilire.
- 54 În această privință, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, trebuie considerate „restricții privind libertatea de stabilire”, în sensul articolului 49 TFUE, toate măsurile care interzic, îngreunează sau fac mai puțin atractivă exercitarea acestei libertăți (a se vedea în special Hotărârea din 25 octombrie 2017, Polbud – Wykonawstwo, C-106/16, EU:C:2017:804, punctul 46 și jurisprudența citată).
- 55 Or, trebuie să se constate că ambele cerințe în discuție în litigiul principal care rezultă din articolul 5 literele c) și e) din caietul de sarcini constituie restricții privind libertatea de stabilire, întrucât îngreunează sau fac mai puțin atractivă exercitarea acestei libertăți.
- 56 Astfel, aceste cerințe urmăresc să prevină pe viitor adoptarea anumitor decizii de organele TAP SGPS după încheierea procedurii de reprivatizare și modificarea structurii acționariatului care rezultă din aceasta, în special decizii având ca obiect transferul sediului principal sau al centrului de operațiuni („hub”) al societății în cauză în afara Portugaliei, deși astfel de decizii ar putea răspunde intereselor economice ale acestei societăți.
- 57 Astfel, cerințele menționate generează, pentru dobânditorul participației care reprezintă până la 61 % din capitalul social al TAP SGPS, restricții privind libertatea de decizie de care dispun în mod normal organele acestei societăți, comparabile cu cele care ar putea rezulta din exercitarea de către un stat membru a prerogativelor unui stat membru aferente acțiunilor care îi conferă drepturi speciale, denumite „golden shares”, care urmăresc menținerea unor interese generale (a se vedea prin analogie Hotărârea din 28 septembrie 2006, Comisia/Țările de Jos, C-282/04 și C-283/04, EU:C:2006:608, punctul 30).
- 58 În ceea ce privește, în special, obligația prevăzută la articolul 5 litera c) din caietul de sarcini, care urmărește să garanteze că sediul și conducerea efectivă ale grupului TAP vor fi situate în continuare în Portugalia, caracterul restrictiv al acesteia nu poate, contrar susținerilor Parpública și ale guvernului portughez, să fie contestat în temeiul Hotărârii din 22 decembrie 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb (C-338/09, EU:C:2010:814).
- 59 În această hotărâre, Curtea a declarat printre altele că obligația operatorilor economici solicitanți de a dispune de un sediu sau de o unitate permanentă pe teritoriul statului membru în cauză pentru a fi autorizați să exploateze, în temeiul unei concesiuni, o linie regulată de transport de persoane cu autobuzul nu este contrară normelor dreptului Uniunii atunci când aceasta este aplicată după acordarea autorizației de exploatare și înainte ca operatorul să înceapă exploatarea liniei respective.
- 60 În această privință, Curtea a arătat în special că obligația în cauză nu poate constitui în sine, în mod logic, un obstacol sau o restricție privind libertatea de stabilire, întrucât nu implică nici cea mai mică limitare a libertății operatorilor economici stabiliți în alte state membre de a crea agenții sau alte unități pe acest teritoriu (Hotărârea din 22 decembrie 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, punctul 34).

- 61 Totuși, trebuie să se constate că această obligație este fundamental diferită de cea în discuție în litigiul principal, referitoare la menținerea în Portugalia a sediului și a conducerii efective ale grupului TAP, altfel spus a sediului principal al societăților care compun acest grup. Obligația menționată, nelimitată în timp, impune nu crearea unui nou sediu secundar, ci menținerea sediului principal existent al acestor societăți pe teritoriul statului membru în cauză.
- 62 Or, potrivit articolelor 49 și 54 TFUE, o astfel de obligație de menținere a sediului principal pe teritoriul statului membru în cauză constituie o restricție privind libertatea de stabilire a unei societăți constituite în conformitate cu legislația unui stat membru, respectiv, în speță, cu legislația portugheză. Această libertate include dreptul de a transfera sediul principal al societății într-un alt stat membru, ceea ce impune, în cazul în care acest transfer implică transformarea societății într-o societate care intră sub incidența dreptului acestui stat membru și pierderea naționalității sale de origine, îndeplinirea condițiilor de constituire definite de legislația acestui stat membru de relocare (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 octombrie 2017, Polbud – Wykonawstwo, C-106/16, EU:C:2017:804, punctele 33-35).

Cu privire la eventuala justificare a restricțiilor privind libertatea de stabilire

- 63 Se ridică în continuare problema dacă obligațiile care rezultă din articolul 5 literele c) și e) din caietul de sarcini, referitoare la menținerea sediului și a conducerii efective ale TAP în Portugalia, precum și, respectiv, la menținerea și la dezvoltarea centrului de operațiuni („hub”) național actual, despre care s-a constatat că reprezintă restricții privind libertatea de stabilire a dobânditorului acțiunilor care fac obiectul procedurii de reprivatizare în discuție în litigiul principal, pot fi justificate de un motiv imperativ de interes general, ceea ce impune ca acestea să fie de natură să asigure realizarea obiectivului în cauză și să nu depășească ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv (a se vedea în acest sens în special Hotărârea din 25 octombrie 2017, Polbud – Wykonawstwo, C-106/16, EU:C:2017:804, punctul 52).
- 64 În această privință, în primul rând trebuie să se respingă argumentul guvernului neerlandez potrivit căruia obligația referitoare la menținerea sediului și a conducerii efective ale TAP în Portugalia s-ar justifica în raport cu obiectivul care urmărește controlarea respectării obligației de a asigura obligațiile de serviciu public ce rezultă din articolul 5 litera d) din caietul de sarcini.
- 65 Astfel, după cum a arătat avocatul general la punctul 85 din concluzii, pentru a asigura un asemenea control, se pot avea în vedere măsuri mai puțin restrictive ale libertății de stabilire, cum este obligația de a dispune de un sediu secundar. În plus, obligația impusă oricărei societăți de transport aerian de menținere a sediului său principal într-un stat membru, doar pentru motivul că operează o rută aeriană de pe teritoriul acestui stat membru sau având ca destinație teritoriul acestui stat membru și care face obiectul unei obligații de serviciu public, ar fi în mod vădit disproporționată.
- 66 În ceea ce privește, în al doilea rând, identificarea motivelor imperative de interes general eventual relevante pentru a justifica măsurile restrictive ce rezultă din articolul 5 literele c) și e) din caietul de sarcini, din preambulul Decretului-lege nr. 181-A/2014 reiese că acest caiet de sarcini trebuie să țină seama de faptul că TAP este „o întreprindere foarte legată de țară, legătură care trebuie menținută, și [că] prin urmare, este necesar să se privilegieze menținerea vocației sale caracteristice de a fi «compania de pavilion»” și că acest caiet de sarcini trebuie să asigure că procedura de reprivatizare a TAP respectă printre altele „importanța strategică a «centrului de operațiuni (hub) național», ca verigă fundamentală a relațiilor dintre Europa, Africa și America Latină, ale cărui operațiuni aeriene ale TAP sunt un element primordial”, ținând seama de asemenea de „importanța rutelor interne, în special a celor care asigură legătura dintre teritoriul continental și insule, care sunt fundamentale pentru a promova coeziunea teritorială și socială și dezvoltarea economică”.

- 67 Aceste obiective generale sunt reluate la articolul 5 litera c) din caietul de sarcini, întrucât se referă la „prezentarea și [la] garantarea executării unui proiect strategic, adecvat și coerent, care să ia în considerare menținerea și promovarea creșterii TAP și care să asigure îndeplinirea obiectivelor stabilite de guvern pentru procedura de reprivatizare, [la] promovarea consolidării poziției sale competitive ca operator de transport aerian la scară globală pe piețele existente și pe piețe noi, [la] menținerea integrității, a identității comerciale și a autonomiei grupului TAP, în special menținând marca TAP și asocierea acesteia cu Portugalia și garantând că sediul și conducerea efectivă ale grupului TAP vor rămâne în Portugalia, [la] contribuția la menținerea și la dezvoltarea calităților operaționale și comerciale ale [grupului] TAP și [la] valorificarea și [la] dezvoltarea resurselor umane ale acestuia”.
- 68 Aceleași obiective generale reies de asemenea din articolul 5 litera e) din caietul de sarcini, întrucât urmărește „contribuția la creșterea economiei naționale, inclusiv în ceea ce privește menținerea și dezvoltarea centrului de operațiuni («hub») național drept platformă de importanță strategică esențială în relațiile dintre Europa, Africa și America Latină”.
- 69 În acest context, este de asemenea relevant articolul 5 litera d) din caietul de sarcini, întrucât se referă la „conexiunile aeriene dintre principalele aeroporturi naționale și cele ale regiunilor autonome, după caz, precum și la continuitatea și la consolidarea rutelor care deservește regiunile autonome, comunitățile portugheze din străinătate și statele și comunitățile în care se vorbește limba portugheză sau care au ca limbă oficială portugheza”.
- 70 În această privință, trebuie amintit că, în măsura în care articolul 5 literele c) și e) din caietul de sarcini urmărește obiective precum menținerea și promovarea creșterii TAP, promovarea consolidării poziției economice a acestei societăți, contribuția la menținerea și la dezvoltarea calităților operaționale și comerciale ale grupului TAP și contribuția la creșterea economiei naționale, rezultă dintr-o jurisprudență constantă că motive de natură pur economică legate de promovarea economiei naționale sau de buna funcționare a acesteia nu pot servi drept justificare pentru un obstacol în calea uneia dintre libertățile fundamentale garantate de tratate (a se vedea în special Hotărârea din 21 decembrie 2016, AGET Iraklis, C-201/15, EU:C:2016:972, punctul 72).
- 71 Cu toate acestea, după cum au susținut în esență Parpública și guvernul portughez, articolul 5 literele c) și e) din caietul de sarcini coroborat cu articolul 5 litera d) din acesta și cu preambulul Decretului-lege nr. 181-A/2014, în măsura în care urmărește să garanteze continuitatea și consolidarea conexiunilor aeriene ale TAP care deservește țări terțe cu care Republica Portugheză are legături speciale istorice, culturale și sociale și pentru care portugheza este limba oficială sau una dintre limbile oficiale, cum sunt Republica Angola, Republica Mozambic sau Republica Federativă a Braziliei, se referă la un motiv imperativ de interes general susceptibil să justifice un obstacol în calea libertății de stabilire.
- 72 În această privință, trebuie amintit că garantarea unui serviciu de interes general poate constitui un motiv imperativ de interes general care poate justifica un obstacol în calea uneia dintre libertățile fundamentale garantate de tratate (a se vedea prin analogie Hotărârea din 28 septembrie 2006, Comisia/Țările de Jos, C-282/04 și C-283/04, EU:C:2006:608, punctul 38).
- 73 Rezultă că motivul imperativ de interes general relevant în scopul justificării măsurilor restrictive ce rezultă din articolul 5 literele c) și e) din caietul de sarcini este cel care constă în asigurarea serviciului de interes general care urmărește garantarea caracterului suficient al serviciilor regulate de transport aerian având ca destinație țări terțe în care se vorbește limba portugheză sau provenind din țări terțe în care se vorbește limba portugheză, cu care Portugalia are legături speciale istorice, culturale și sociale.

- 74 În ceea ce privește, în al treilea rând, problema dacă cerința care rezultă din articolul 5 litera c) din caietul de sarcini, referitoare la menținerea sediului și a conducerii efective ale TAP în Portugalia, poate fi justificată, trebuie să se constate, astfel cum a arătat de asemenea avocatul general la punctul 89 din concluzii, că această cerință este proporțională în raport cu motivul imperativ de interes general menționat.
- 75 Astfel, sub rezerva verificării de către instanța de trimitere, reiese din dosarul aflat la dispoziția Curții că au fost încheiate acorduri bilaterale între Republica Portugheză și anumite țări terțe, printre care figurează mai exact țări terțe în care se vorbește limba portugheză cu care Republica Portugheză are legături speciale istorice, culturale și sociale, cum sunt Republica Angola, Republica Mozambic sau Republica Federativă a Braziliei, aceste acorduri condiționând drepturile de trafic de care beneficiază TAP pentru rutele aeriene cu aceste țări de menținerea sediului principal al TAP în Portugalia.
- 76 Sub rezerva verificării de către instanța de trimitere, din aceste acorduri bilaterale rezultă astfel că TAP și-ar pierde drepturile de trafic asupra unor rute având ca destinație aceste țări terțe sau provenind din aceste țări terțe în cazul transferului sediului său principal în afara Portugaliei. Prin urmare, este clar că o cerință cum este cea care rezultă din articolul 5 litera c) din caietul de sarcini, în condițiile în care impune menținerea sediului principal al TAP în acest stat membru, este o măsură de natură să răspundă motivului imperativ de interes general care urmărește asigurarea caracterului suficient al serviciilor regulate de transport aerian având ca destinație sau provenind din țările terțe în care se vorbește limba portugheză în cauză, cu care Portugalia are legături speciale istorice, culturale și sociale.
- 77 În plus, această cerință nu depășește ceea ce este necesar în raport cu respectivul motiv imperativ de interes general, din moment ce deplasarea principalului sediu al TAP în afara Portugaliei ar determina, conform articolului 8 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1008/2008 coroborat cu articolul 4 litera (a) din regulamentul menționat, o pierdere a validității licenței de operare și a COA eliberate TAP de autoritatea portugheză competentă, constituind un obstacol în calea operării tuturor serviciilor regulate de transport aerian, inclusiv a celor având ca destinație sau provenind din țările terțe în care se vorbește limba portugheză în cauză, despre care este cert că reprezintă o parte substanțială a activităților TAP.
- 78 În plus, proporționalitatea cerinței menționate în raport cu motivul imperativ de interes general menționat la punctul 73 din prezenta hotărâre este confirmată de faptul că această cerință nu se opune ca TAP să înființeze sedii secundare, cum ar fi sucursale sau filiale din afara Portugaliei.
- 79 În al patrulea rând, se ridică problema dacă cerința care rezultă din articolul 5 litera e) din caietul de sarcini, referitoare la menținerea și la dezvoltarea centrului de operațiuni („hub”) național actual, este justificată în raport cu obiectivul care constă în asigurarea serviciului de interes general care urmărește garantarea caracterului suficient al serviciilor regulate de transport aerian având ca destinație sau provenind din țările terțe în care se vorbește limba portugheză în cauză, cu care Portugalia are legături speciale istorice, culturale și sociale.
- 80 În această privință, nu s-a dovedit că menținerea modelului organizațional al serviciilor de transport aerian ale centrului de operațiuni („hub”) național actual este necesară pentru atingerea obiectivului de conectivitate aeriană a țărilor terțe în care se vorbește limba portugheză în cauză. Nu pare a fi exclus *a priori* ca acest obiectiv să poată fi atins chiar prin utilizarea unui alt model organizațional.
- 81 În orice caz, deși nu pare necesar să se excludă că modelul centrului de operațiuni („hub”) național actual poate constitui un instrument util pentru atingerea acestui obiectiv, trebuie să se constate că respectivul model se aplică tuturor rutelor aeriene, și nu doar celor provenind din țările terțe în care se vorbește limba portugheză în cauză sau având ca destinație țările terțe în care se vorbește limba portugheză în cauză.

- 82 În consecință, cerința care constă în asigurarea menținerii și a dezvoltării centrului de operațiuni („hub”) național actual depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului preconizat de conectivitate a acestor țări terțe.
- 83 Având în vedere toate considerațiile precedente, este necesar să se răspundă la prima, la cea de a doua și la cea de a treia întrebare că articolul 49 TFUE trebuie interpretat în sensul că nu se opune ca în caietul de sarcini care reglementează condițiile cărora le este supusă o procedură de reprivatizare a unei societăți de transport aerian să fie incluse:
- o cerință care îi impune dobânditorului participației care face obiectul procedurii de reprivatizare menționate să dispună de capacitatea de a garanta executarea obligațiilor de serviciu public care revin acestei societăți de transport aerian și
 - o cerință care îi impune dobânditorului să mențină sediul și conducerea efective ale societății de transport aerian menționate în statul membru în cauză, din moment ce transferul sediului principal al respectivei societăți în afara acestui stat membru ar determina, pentru aceasta, pierderea drepturilor de trafic pe care i le conferă tratate bilaterale încheiate între respectivul stat membru și țările terțe cu care acesta are legături speciale istorice, culturale și sociale, ceea ce îi revine instanței de trimitere să verifice.

Articolul 49 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune ca în acest caiet de sarcini să figureze cerința ca dobânditorul participației menționate să asigure menținerea și dezvoltarea centrului de operațiuni („hub”) național actual.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 84 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a doua) declară:

- 1) **Directiva 2006/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind serviciile în cadrul pieței interne trebuie interpretată în sensul că este lipsită de relevanță în vederea examinării conformității cu dreptul Uniunii a anumitor cerințe referitoare la activitățile desfășurate de o societate de transport aerian, impune dobânditorului unei participații calificate la capitalul social al acestei societăți, în special a cerinței potrivit căreia acesta este ținut să execute obligații de serviciu public, precum și să mențină și să dezvolte centrul de operațiuni („hub”) național al acestei societăți.**
- 2) **Articolul 49 TFUE trebuie interpretat în sensul că nu se opune ca în caietul de sarcini care reglementează condițiile cărora le este supusă o procedură de reprivatizare a unei societăți de transport aerian să fie incluse:**
 - **o cerință care îi impune dobânditorului participației care face obiectul procedurii de reprivatizare menționate să dispună de capacitatea de a garanta executarea obligațiilor de serviciu public care revin acestei societăți de transport aerian și**
 - **o cerință care îi impune dobânditorului să mențină sediul și conducerea efective ale societății de transport aerian menționate în statul membru în cauză, din moment ce transferul sediului principal al respectivei societăți în afara acestui stat membru ar**

determina, pentru aceasta, pierderea drepturilor de trafic pe care i le conferă tratate bilaterale încheiate între respectivul stat membru și țările terțe cu care acesta are legături speciale istorice, culturale și sociale, ceea ce îi revine instanței de trimitere să verifice.

Articolul 49 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune ca în acest caiet de sarcini să figureze cerința ca dobânditorul participației menționate să asigure menținerea și dezvoltarea centrului de operațiuni („hub”) național actual.

Semnături