



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

26 octombrie 2017 *

„Trimitere preliminară – Articolele 101 și 102 TFUE – Directiva 2009/72/CE – Articolele 9, 10, 13 și 14 – Regulamentul (CE) nr. 714/2009 – Articolul 3 – Regulamentul (UE) nr. 1227/2011 – Articolul 2 punctul 3 – Regulamentul (UE) 2015/1222 – Articolul 1 alineatul (3) – Certificarea și desemnarea unui operator de transport și de sistem independent – Limitarea numărului de titulari de licențe de transport de electricitate pe teritoriul național”

În cauza C-347/16,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Administrativen sad Sofia-grad (Tribunalul Administrativ Sofia, Bulgaria), prin decizia din 3 iunie 2016, primită de Curte la 21 iunie 2016, în procedura

Balgarska energiyna borsa AD (BEB)

împotriva

Komisija za energiyno i vodno regulirane (KEVR),

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnul J. L. da Cruz Vilaça (raportor), președinte de cameră, domnii E. Levits și A. Borg Barthet, doamna M. Berger și domnul F. Biltgen, judecători,

avocat general: domnul N. Wahl,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Komisia za energiyno i vodno regulirane (KEVR), de I. Ivanov, în calitate de agent;
- pentru guvernul bulgar, de E. Petranova și de L. Zaharieva, în calitate de agenți;
- pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;
- pentru Comisia Europeană, de O. Beynet și de P. Mihaylova, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

* Limba de procedură: bulgara.

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea mai multor dispoziții ale Directivei 2009/72/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind normele comune pentru piața internă a energiei electrice și de abrogare a Directivei 2003/54/CE (JO 2009, L 211, p. 55), ale Regulamentului (CE) nr. 714/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind condițiile de acces la rețea pentru schimburile transfrontaliere de energie electrică și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1228/2003 (JO 2009, L 211, p. 15), ale Regulamentului (UE) nr. 1227/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2011 privind integritatea și transparența pieței angro de energie (JO 2011, L 326, p. 1) și ale Regulamentului (UE) 2015/1222 al Comisiei din 24 iulie 2015 de stabilire a unor linii directoare privind alocarea capacităților și gestionarea congestiilor (JO 2015, L 197, p. 24), precum și a articolelor 101 și 102 TFUE.
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Balgarska energiyna borsa AD (denumită în continuare „BEB”), societate de drept bulgar, pe de o parte, și Komisiyata za energiyno i vodno regulirane (Comisia de reglementare în domeniul energiei și al apei, Bulgaria) (denumită în continuare „KEVR”), pe de altă parte, în legătură cu refuzul acesteia din urmă de a-i acorda o licență pentru activitățile de transport de energie electrică, de coordonare a unui grup de echilibrare și de operator de transport și de sistem independent.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Directiva 2009/72

- 3 Considerentele (9), (11), (12), (16), (17) și (19) ale Directivei 2009/72 enunță:

„(9) Fără o separare efectivă a rețelelor de activitățile de producere și de furnizare («separare efectivă»), există riscul inerent al discriminării, nu doar în ceea ce privește exploatarea rețelei, ci și în privința stimulării întreprinderilor integrate vertical de a investi în mod corespunzător în propriile rețele.

[...]

(11) Separarea efectivă poate fi asigurată doar prin eliminarea stimulării întreprinderilor integrate vertical de a exercita o discriminare asupra concurenților în ceea ce privește accesul la rețea și investițiile. Separarea proprietății, care implică desemnarea proprietarului rețelei ca operator de sistem și independența sa față de orice interese legate de furnizare și producere, reprezintă cu certitudine o modalitate eficace și sigură de soluționare a conflictului de interese inerent și de a garanta siguranța alimentării [...].

(12) Orice sistem de separare ar trebui să reușească să elimine orice conflict de interese între producători, furnizori și operatorii de transport și de sistem în vederea creării de stimulente pentru investițiile necesare și a garantării accesului noilor operatori pe piață pe baza unui regim de reglementare transparent și eficient și nu ar trebui să creeze un regim de reglementare excesiv de oneros pentru autoritățile de reglementare naționale.

[...]

- (16) Înființarea de operatori de sistem sau de operatori de transport independenți față de orice interese legate de furnizare și producere ar trebui să permită întreprinderilor integrate vertical să își mențină dreptul de proprietate asupra activelor rețelei, asigurând, în același timp, o separare efectivă a intereselor, cu condiția ca respectivul operator de sistem independent sau respectivul operator de transport independent să desfășoare toate activitățile specifice unui operator de sistem și cu condiția punerii în aplicare a unor reglementări detaliate și a unor mecanisme ample de supraveghere exercitată de autoritățile de reglementare.
- (17) În cazul în care, la 3 septembrie 2009, întreprinderea proprietară a unui sistem de transport face parte dintr-o întreprindere integrată vertical, statele membre ar trebui să aibă, prin urmare, posibilitatea de a opta între separarea proprietății și înființarea de operatori de sistem sau de operatori de transport independenți de interesele legate de furnizare și de producere.

[...]

- (19) Eficacitatea deplină a soluțiilor privind înființarea de operatori de sistem independenți sau de operatori de transport independenți ar trebui să fie asigurată prin intermediul unor norme suplimentare specifice. Normele privind operatorii de transport independenți propun un cadru de reglementare adecvat pentru a garanta concurența loială, investiții suficiente, accesul pentru noii operatori pe piață și integrarea piețelor energiei electrice. Separarea efectivă prin intermediul unor dispoziții privind operatorii de transport independenți se bazează pe un pilon de măsuri organizaționale și măsuri referitoare la guvernanta operatorilor de transport și de sistem și pe un pilon de măsuri legate de investiții, care conectează noile capacități de producere la rețea și de integrarea pieței prin cooperare regională. Independența operatorului de transport ar trebui asigurată, *inter alia*, de asemenea, prin anumite perioade de «răcire» în care să nu se exercite nicio activitate de conducere sau altă activitate relevantă prin care se acordă acces la aceleași informații care ar fi putut fi obținute dintr-o poziție de conducere în întreprinderea integrată vertical.”

4 Conform articolului 2 din Directiva 2009/72, intitulat „Definiții”:

„În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

[...]

4. «operator de transport și de sistem» înseamnă orice persoană fizică sau juridică care răspunde de exploatarea, de întreținerea și, dacă este necesar, de dezvoltarea sistemului de transport într-o anumită zonă și, după caz, a interconexiunilor acestuia cu alte sisteme, precum și de asigurarea capacității pe termen lung a sistemului de a satisface un nivel rezonabil al cererii de transport de energie electrică;

[...]”

5 Potrivit articolului 9 din Directiva 2009/72, intitulat „Separarea sistemelor de transport și a operatorilor de transport și de sistem”:

„(1) Statele membre se asigură că de la 3 martie 2012:

- (a) toate întreprinderile care dețin în proprietate sisteme de transport acționează ca operatori de transport și de sistem;

- (b) aceeași persoană sau aceleași persoane nu au dreptul:
 - (i) să exercite, direct sau indirect, controlul asupra unei întreprinderi care desfășoară oricare dintre activitățile de producere sau de furnizare și să exercite, direct sau indirect, controlul sau să exercite vreun drept asupra unui operator de transport și de sistem sau asupra unui sistem de transport; sau
 - (ii) să exercite, direct sau indirect, controlul asupra unui operator de transport și de sistem sau asupra unui sistem de transport și să exercite, direct sau indirect, controlul sau să exercite vreun drept asupra unei întreprinderi care desfășoară oricare dintre activitățile de producere sau de furnizare;
- (c) aceeași persoană sau aceleași persoane nu sunt abilitate să numească membri în consiliul de supraveghere, în consiliul de administrație sau în alte organisme care reprezintă întreprinderea din punct de vedere juridic în cazul unui operator de transport și de sistem sau în cazul unui sistem de transport și, de asemenea, să exercite, direct sau indirect, controlul sau să exercite vreun drept asupra unei întreprinderi care desfășoară oricare dintre activitățile de producere sau de furnizare; precum și
- (d) aceeași persoană nu este abilitată să fie membru în consiliul de supraveghere, în consiliul de administrație sau în alte organisme care reprezintă întreprinderea din punct de vedere juridic, atât în cazul unei întreprinderi care desfășoară oricare dintre activitățile de producere sau de furnizare, cât și în cazul unui operator de transport și de sistem sau al unui sistem de transport.

[...]

(8) În cazul în care, la 3 septembrie 2009, sistemul de transport aparține unei întreprinderi integrate vertical, un stat membru poate decide să nu aplice alineatul (1).

În acest caz, statele membre vizate:

- (a) fie desemnează un operator de sistem independent în conformitate cu articolul 13, sau
- (b) fie respectă dispozițiile capitolului V.

[...]”

- 6 Articolul 10 din Directiva 2009/72, intitulat „Desemnarea și certificarea operatorilor de transport și de sistem”, prevede:

„(1) Înainte de a fi aprobată și desemnată în calitate de operator de transport și de sistem, o întreprindere este certificată în conformitate cu procedurile prevăzute la alineatele (4), (5) și (6) din prezentul articol și la articolul 3 din [Regulamentul nr. 714/2009].

(2) Întreprinderile care dețin un sistem de transport și care au fost certificate de autoritatea de reglementare națională, în temeiul procedurii de certificare de mai jos, ca îndeplinind cerințele articolului 9 sunt aprobate și desemnate de către statele membre ca operatori de transport și de sistem. Desemnarea operatorilor de transport și de sistem este notificată Comisiei Europene și se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

[...]”

- 7 Articolul 13 din această directivă, intitulat „Operatorii de sistem independenți”, enunță la alineatul (1):

„În cazul în care sistemul de transport aparține unei întreprinderi integrate vertical la 3 septembrie 2009, statele membre pot decide să nu aplice articolul 9 alineatul (1) și să desemneze un operator de sistem independent la propunerea proprietarului sistemului de transport. Numirea respectivă este supusă aprobării Comisiei.”

- 8 Articolul 14 din directiva menționată, intitulat „Separarea proprietarilor de sisteme de transport”, prevede la alineatul (1):

„În cazul în care a fost desemnat un operator de sistem independent, un proprietar de sistem de transport care face parte dintr-o întreprindere integrată vertical este independent, cel puțin în ceea ce privește statutul său juridic, organizarea și procesul decizional, față de alte activități care nu au legătură cu transportul.”

- 9 Capitolul V din Directiva 2009/72, care cuprinde articolele 17-23 din aceasta, privește „Operatorul de transport independent”.

- 10 Articolul 47 din directiva menționată, intitulat „Raportarea”, prevede la alineatul (3):

„Comisia prezintă, ca parte din reexaminarea generală, până la 3 martie 2013, Parlamentului European și Consiliului, un raport specific detaliat care să evidențieze măsura în care cerințele privind separarea prevăzute în capitolul V au înregistrat succese cu privire la asigurarea unei independențe depline și efective a operatorilor de transport și de sistem, utilizând separarea efectivă și eficientă drept criteriu de referință.”

Regulamentul nr. 714/2009

- 11 Potrivit articolului 3 din Regulamentul nr. 714/2009, intitulat „Certificarea operatorilor de transport și de sistem”:

„(1) Comisia examinează orice notificare privind decizia de certificare a unui operator de transport și de sistem, astfel cum se prevede la articolul 10 alineatul (6) din [Directiva 2009/72], imediat după primirea notificării. În termen de două luni de la primirea unei astfel de notificări, Comisia prezintă avizul său autorității naționale de reglementare competente, în ceea ce privește compatibilitatea cu articolul 10 alineatul (2) sau articolul 11 și cu articolul 9 din [Directiva 2009/72].

În vederea elaborării avizului menționat la primul paragraf, Comisia poate solicita avizul agenției cu privire la decizia autorității de reglementare naționale. Într-o astfel de situație, termenul de două luni menționat la primul paragraf se prelungește cu încă două luni.

În cazul în care Comisia nu emite un aviz în termenul menționat la primul și al doilea paragraf, se consideră că aceasta nu a avut niciun fel de obiecții împotriva deciziei autorității de reglementare.

(2) La primirea unui aviz din partea Comisiei, autoritatea de reglementare națională adoptă, în termen de două luni, decizia finală cu privire la certificarea operatorului de transport și de sistem, ținând seama în cea mai mare măsură posibilă de avizul Comisiei. Decizia autorității de reglementare și avizul Comisiei se publică împreună.

[...]”

Regulamentul nr. 1227/2011

- 12 Considerentul (3) al Regulamentului nr. 1227/2011 enunță:

„Recomandarea Comitetului autorităților europene de reglementare a piețelor valorilor mobiliare și a Grupului autorităților europene de reglementare în sectorul energiei electrice și al gazelor a confirmat că este posibil ca domeniul de aplicare al legislației în vigoare să nu abordeze în mod corespunzător aspectele legate de integritatea piețelor de energie electrică și gaze, propunând să se aibă în vedere un cadru legislativ adecvat specific pentru sectorul energiei, care să prevină abuzul de piață și care să țină seama de condițiile specifice ale sectorului care nu sunt cuprinse în alte directive și regulamente.”

- 13 Articolul 2 din Regulamentul nr. 1227/2011, intitulat „Definiții”, prevede:

„În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

[...]

3. «tentativă de manipulare a pieței» înseamnă:

- (a) efectuarea oricărei tranzacții, emiterea oricărui ordin de tranzacționare sau efectuarea oricărei alte acțiuni legate de un produs energetic angro cu intenția:
 - (i) de a oferi indicații false sau înșelătoare în ceea ce privește oferta, cererea sau prețul produselor energetice angro;
 - (ii) de a stabili prețul unuia sau mai multor produse energetice angro la un nivel artificial, exceptând cazul în care persoana care a efectuat tranzacția sau care a emis ordinul consideră că motivele care au determinat-o să procedeze astfel sunt legitime și că respectiva tranzacție sau respectivul ordin este conform cu practicile de piață admise pe respectiva piață angro de energie; sau
 - (iii) de a utiliza un instrument fictiv sau orice altă formă de înșelătorie sau artificiu, care transmite sau este de natură să transmită mesaje false sau înșelătoare cu privire la oferta, cererea sau prețul produselor energetice angro;

sau

- (b) difuzarea, prin intermediul mijloacelor de comunicare în masă, inclusiv prin internet, sau prin orice alt mijloc, cu intenția de a oferi indicații false sau înșelătoare despre oferta, cererea sau prețul produselor energetice angro;

[...]”

Regulamentul 2015/1222

- 14 Articolul 1 din Regulamentul 2015/1222, intitulat „Obiect și domeniul de aplicare”, prevede la alineatul (3):

„În statele membre în care există mai mult de un operator de transport și de sistem, prezentul regulament se aplică tuturor operatorilor de transport și de sistem din statul membru respectiv. În cazul în care un operator de transport și de sistem nu deține o funcție relevantă pentru una sau mai multe obligații în temeiul prezentului regulament, statele membre pot să dispună ca responsabilitatea privind respectarea acestor obligații să fie atribuită unuia sau mai multor operatori de transport și de sistem specifici, diferiți.”

Dreptul bulgar

- 15 Conform articolului 21 alineatul 1 punctul 1 din Zakon za Energetikata (Legea energiei, denumită în continuare „ZE”), KEVR acordă licențe pentru transportul de energie electrică.
- 16 Potrivit articolului 21 alineatul 1 punctul 27 din ZE, KEVR certifică operatorii de transport și de sistem de electricitate în ceea ce privește respectarea cerințelor de independență, supraveghează conformitatea lor cu acestea din urmă și adresează Comisiei Europene notificările corespunzătoare.
- 17 În temeiul articolului 39 alineatul 1 punctul 2 din ZE, activitatea de transport de energie electrică este supusă acordării unei licențe.
- 18 Potrivit articolului 43 alineatul 1 punctul 1 din ZE, pe teritoriul național se acordă o singură licență pentru transportul de energie electrică.
- 19 Al optulea capitol „a” din ZE stabilește regulile aplicabile certificării operatorilor de transport și de sistem și investițiilor.

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 20 Din decizia de trimitere reiese că, la 27 decembrie 2013, BEB a sesizat KEVR cu o cerere de acordare a unei licențe pentru „transportul de energie electrică, coordonator al unui grup de echilibrare, operator de transport și de sistem independent”.
- 21 Întrucât această cerere a făcut obiectul unei decizii implicite de respingere, BEB a sesizat, la 24 aprilie 2014, Varhoven administrativen sad (Curtea Administrativă Supremă, Bulgaria) cu o acțiune în anularea acestei decizii.
- 22 Prin hotărârea din 9 iunie 2015, Varhoven administrativen sad (Curtea Administrativă Supremă) a anulat decizia menționată pentru motivul că aceasta nu îndeplinea cerințele privind motivarea.
- 23 În executarea hotărârii menționate, KEVR a respins, printr-o decizie din 6 octombrie 2015, cererea formulată de BEB la 27 decembrie 2013 ca fiind inadmisibilă în totalitate.
- 24 KEVR a considerat în esență că, în conformitate cu articolul 43 alineatul (1) punctul 1 din ZE, o singură licență putea fi acordată pentru exercitarea activității de transport de energie electrică în Bulgaria. Or, printr-o decizie din 18 decembrie 2013, KEVR acordase o asemenea licență în favoarea Elektroenergien sistemen operator EAD (denumită în continuare „ESO”) pentru o perioadă de 35 de ani. În ceea ce privește activitatea de coordonator al unui grup de echilibrare, KEVR a subliniat că drepturile și obligațiile legate de această activitate presupuneau exercitarea activității de transport de energie electrică. În sfârșit, în ceea ce privește activitatea de operator de transport și de sistem independent, KEVR a arătat că numai operatorul de transport și de sistem de electricitate, în speță ESO, putea, în temeiul licenței menționate, să fie certificat și desemnat pentru această activitate.
- 25 BEB a introdus o acțiune la instanța de trimitere împotriva deciziei KEVR din 6 octombrie 2015.
- 26 Instanța de trimitere ridică în esență problema, pe de o parte, dacă anumite condiții prevăzute la articolul 9 alineatul (1) din Directiva 2009/72 sunt respectate în Bulgaria și, pe de altă parte, dacă limitarea numărului de titulari de licențe de transport de electricitate pentru un anumit teritoriu este compatibilă cu obiectivul Uniunii Europene care constă în dezvoltarea unei piețe europene competitive a energiei.

27 În aceste condiții, instanța de trimitere a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) Articolul 9 alineatul (1) litera (b) punctele (i) și (ii) din [Directiva 2009/72] permite ca una și aceeași persoană să fie acționar unic al operatorului independent al sistemului de transport și al societății al cărei principal obiect de activitate este producerea și furnizarea energiei electrice?
- 2) Articolul 9 alineatul (1) litera (b) punctele (i) și (ii) din [Directiva 2009/72] permite ca una și aceeași persoană să exercite în mod direct sau indirect controlul asupra operatorului independent de transport și de sistem și asupra unei întreprinderi care desfășoară activități de producere și de furnizare a energiei electrice?
- 3) Articolul 9 alineatul (1) literele (c) și (d) din [Directiva 2009/72] permite ca una și aceeași persoană să numească membrii în consiliul de supraveghere al operatorului independent de transport (care alege la rândul său consiliul de administrație), precum și membrii consiliului director al întreprinderii care desfășoară activități de producere și de furnizare a energiei electrice?
- 4) [Directiva 2009/72], [Regulamentul nr. 714/2009], [Regulamentul nr. 1227/2011] și [Regulamentul 2015/1222] permit restricționări ale numărului de persoane cărora li se acordă o licență pentru transportul energiei electrice pe un anumit teritoriu?
- 5) În cazul unui răspuns afirmativ la întrebările de mai sus și [având în vedere că], potrivit articolului 43 alineatul 1 punctul 1 din [ZE], pentru teritoriul Republicii Bulgaria se acordă o singură licență, trebuie să se considere că există un conflict de interese în sensul considerentului (12) al Directivei [2009/72]?
- 6) Trebuie să se considere că dispoziția națională de la articolul 43 alineatul 1 punctul 1 din [ZE] restrânge concurența în sensul articolelor 101 și 102 TFUE, întrucât prevede că pe teritoriul național se acordă o singură licență pentru transportul energiei electrice?”

Cu privire la întrebările preliminare

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

- 28 Prin intermediul primei, al celei de a doua, al celei de a treia și al celei de a cincea întrebări preliminare, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență interpretarea articolului 9 alineatul (1) literele (b)-(d) din Directiva 2009/72 coroborat cu considerentul (12) al acesteia.
- 29 Din decizia de trimitere reiese că aceste întrebări se explică în esență prin îndoielile pe care instanța de trimitere le are cu privire la aspectul dacă certificarea și desemnarea ESO în calitate de operator de transport și de sistem independent, pentru sistemul de transport al energiei electrice din Bulgaria, au fost conforme cerințelor prevăzute de dispozițiile menționate.
- 30 În această privință, trebuie amintit că, în temeiul unei jurisprudențe constante a Curții, în cadrul cooperării dintre Curte și instanțele naționale, instituite la articolul 267 TFUE, numai instanța națională sesizată cu soluționarea litigiului și care trebuie să își asume responsabilitatea pentru hotărârea judecătorească ce urmează a fi pronunțată are competența să aprecieze, luând în considerare particularitățile cauzei, atât necesitatea unei decizii preliminare pentru a fi în măsură să pronunțe propria hotărâre, cât și relevanța întrebărilor pe care le adresează Curții. În consecință, în

cazul în care întrebările adresate privesc interpretarea dreptului Uniunii, Curtea este, în principiu, obligată să se pronunțe (Hotărârea din 22 septembrie 2016, Microsoft Mobile Sales International și alții, C-110/15, EU:C:2016:717, punctul 18).

- 31 Prezumția de relevanță a întrebărilor adresate cu titlu preliminar de instanțele naționale nu poate fi înlăturată decât în cazuri excepționale, atunci când este evident că interpretarea solicitată a dreptului Uniunii nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal, atunci când problema este de natură ipotetică ori atunci când Curtea nu dispune de elementele de fapt și de drept necesare pentru a răspunde în mod util la întrebările care i-au fost adresate (Hotărârea din 17 decembrie 2015, Tall, C-239/14, EU:C:2015:824, punctul 34). Astfel, o cerere de decizie preliminară nu are drept obiectiv formularea de opinii consultative cu privire la chestiuni generale sau ipotetice, ci urmărește să satisfacă necesitatea inerentă soluționării efective a unui litigiu privind dreptul Uniunii (Hotărârea din 10 noiembrie 2016, Private Equity Insurance Group, C-156/15, EU:C:2016:851, punctul 56).
- 32 În speță, rezultă în mod clar din elementele de care dispune Curtea, inclusiv din răspunsul instanței de trimitere la o cerere de informații a Curții, că, în vederea separării gestionării sistemului de transport de electricitate de activitățile de producție și de furnizare de electricitate în Bulgaria, a fost înființat un operator de transport și de sistem independent.
- 33 Dreptul statelor membre de a opta pentru înființarea unui astfel de operator de transport și de sistem independent este stabilit la articolul 9 alineatul (8) litera (b) din Directiva 2009/72. Potrivit acestei dispoziții, în cazul în care, la 3 septembrie 2009, sistemul de transport aparține unei întreprinderi integrate vertical, un stat membru poate decide să nu aplice articolul 9 alineatul (1) din această directivă, referitor la separarea proprietății. O asemenea alegere implică pentru statul membru respectiv obligația de a se conforma cerințelor prevăzute în capitolul V din directiva menționată, care cuprinde articolele 17-23 din aceeași directivă, privind operatorul de transport independent.
- 34 Este important să se menționeze, având în vedere îndoielile emise de instanța de trimitere în ceea ce privește independența ESO, că din considerentele (16), (17) și (19) ale Directivei 2009/72, precum și din articolul 47 alineatul (3) din aceasta reiese că cerințele privind separarea prevăzute în capitolul V din această directivă sunt destinate să asigure o independență deplină și efectivă a operatorilor de transport și de sistem în raport cu activitățile de producție și de furnizare.
- 35 În consecință, în speță, certificarea și desemnarea ESO drept operator de transport și de sistem independent pentru sistemul de transport de electricitate din Bulgaria erau supuse respectării cerințelor prevăzute la articolele 17-23 din Directiva 2009/72, iar nu celor enunțate la articolul 9 alineatul (1) literele (b)-(d) din această directivă.
- 36 În aceste condiții, rezultă în mod vădit că întrebările adresate Curții care privesc interpretarea care trebuie dată articolului 9 alineatul (1) literele (b)-(d) din Directiva 2009/72 coroborat cu considerentul (12) al acesteia sunt lipsite de relevanță pentru soluționarea litigiului principal.
- 37 Rezultă din cele ce precedă că prima, a doua, a treia și a cincea întrebare preliminară sunt inadmisibile.

Cu privire la a patra întrebare

- 38 Prin intermediul celei de a patra întrebări preliminare, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă Directiva 2009/72, Regulamentul nr. 714/2009, Regulamentul nr. 1227/2011 și Regulamentul 2015/1222 permit unui stat membru să limiteze numărul de titulari de licențe de transport de electricitate pentru un anumit teritoriu.

- 39 Instanța de trimitere a precizat, în răspunsul său la o cerere de informații a Curții, că această întrebare vizează mai ales articolele 9, 10, 13 și 14 din Directiva 2009/72, articolul 3 din Regulamentul nr. 714/2009, articolul 2 punctul 3 din Regulamentul nr. 1227/2011 coroborat cu considerentul (3) al acestuia, precum și articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul 2015/1222.
- 40 Mai întâi, în ceea ce privește articolele 13 și 14 din Directiva 2009/72, aceste dispoziții privesc cazul în care sistemul de transport aparținea, la 3 septembrie 2009, unei întreprinderi integrate vertical și în care statul membru respectiv a decis să desemneze un operator de sistem independent, în temeiul articolului 9 alineatul (8) litera (a) din această directivă.
- 41 Or, astfel cum rezultă din cuprinsul punctelor 32 și 33 din prezenta hotărâre, separarea gestionării sistemului de transport de electricitate de activitățile de producție și de furnizare de electricitate a fost efectuată în Bulgaria prin recurgerea la opțiunea alternativă prevăzută la articolul 9 alineatul (8) litera (b) din Directiva 2009/72, constând în înființarea unui operator de transport și de sistem independent.
- 42 În ceea ce privește articolul 2 punctul 3 din Regulamentul nr. 1227/2011 coroborat cu considerentul (3) al acestuia, în timp ce dispoziția menționată definește ce trebuie să se înțeleagă prin „tentativă de manipulare a pieței”, datele care figurează în decizia de trimitere nu conțin nicio indicație din care s-ar putea deduce că instanța de trimitere se confruntă cu un astfel de caz în cauza principală.
- 43 În continuare, în ceea ce privește articolele 9 și 10 din Directiva 2009/72, precum și articolul 3 din Regulamentul nr. 714/2009, trebuie să se atragă atenția că aceste dispoziții, care privesc separarea sistemelor de transport și a operatorilor de transport și de sistem, precum și certificarea și desemnarea acestora din urmă, nu conțin nicio normă referitoare la acordarea de licențe pentru exercitarea activității de transport de electricitate pe teritoriul statelor membre.
- 44 Desigur, având în vedere considerațiile expuse la punctul 24 din prezenta hotărâre, rezultă că legislația bulgară rezervă titularului unicei licențe acordate pentru exercitarea activității de transport de electricitate posibilitatea de a fi certificat și desemnat drept operator de transport și de sistem în Bulgaria.
- 45 În această privință, trebuie arătat că articolul 10 alineatul (2) din Directiva 2009/72 prevede că întreprinderile care dețin un sistem de transport de electricitate și care au fost certificate de autoritatea de reglementare națională ca îndeplinind cerințele articolului 9 din această directivă sunt aprobate și desemnate de către statele membre ca operatori de transport și de sistem.
- 46 Astfel, după cum reiese din considerentul (11) al directivei menționate, separarea proprietății implică desemnarea proprietarului rețelei ca operator de sistem și independența sa față de orice interese legate de furnizare și de producere.
- 47 În speță însă, elementele transmise Curții pun în evidență, pe de o parte, că nu există decât un singur sistem de transport de electricitate în Bulgaria și, pe de altă parte, că acest sistem, care aparținea, la 3 septembrie 2009, întreprinderii integrate vertical Natsionalna elektricheska kompaniya, a intrat între timp în proprietatea ESO.
- 48 Astfel, ținând seama de elementele de care dispune Curtea, nimic nu indică faptul că cererea BEB în discuție în litigiul principal intră în domeniul de aplicare al articolului 10 alineatul (2) din Directiva 2009/72, care privește certificarea și desemnarea în calitate de operatori de transport și de sistem a întreprinderilor care dețin un sistem de transport de electricitate.
- 49 În ceea ce privește articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul 2015/1222, această dispoziție se limitează să facă trimitere, în termeni generali, la ipoteza în care mai mulți operatori de transport și de sistem coexistă într-un stat membru.

- 50 Având în vedere ceea ce precedă, trebuie să se răspundă la a patra întrebare preliminară că articolele 9, 10, 13 și 14 din Directiva 2009/72, articolul 3 din Regulamentul nr. 714/2009, articolul 2 punctul 3 din Regulamentul nr. 1227/2011 coroborat cu considerentul (3) al acestuia, precum și articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul 2015/1222 nu se opun, în împrejurări precum cele din litigiul principal, unei legislații naționale care limitează numărul titularilor de licențe de transport de electricitate pentru un anumit teritoriu.

Cu privire la a șasea întrebare

- 51 Prin intermediul celei de a șasea întrebări preliminare, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă legislația unui stat membru potrivit căreia se acordă o singură licență pentru exercitarea activității de transport de electricitate pe teritoriul național restrânge concurența în sensul articolelor 101 și 102 TFUE.
- 52 În această privință, deși este adevărat că articolele 101 și 102 TFUE vizează numai comportamentul întreprinderilor și nu privesc măsuri legislative sau administrative care emană de la statele membre, nu este mai puțin adevărat că aceste articole coroborate cu articolul 4 alineatul (3) TUE, care instituie o obligație de cooperare, impun statelor membre să nu adopte sau să nu mențină în vigoare măsuri, chiar de natură legislativă sau administrativă, care pot anula efectul util al normelor privind concurența aplicabile întreprinderilor (Hotărârea din 8 decembrie 2016, Eurosaneamientos și alții, C-532/15 și C-538/15, EU:C:2016:932, punctul 34).
- 53 În plus, există o încălcare a articolului 101 TFUE și a articolului 4 alineatul (3) TUE atunci când un stat membru fie impune ori favorizează încheierea de înțelegeri contrare articolului 101 TFUE sau întărește efectele unor astfel de înțelegeri, fie înlătură caracterul statal al propriei reglementări, delegând unor operatori privați responsabilitatea de a adopta decizii de intervenție de interes economic (Hotărârea din 8 decembrie 2016, Eurosaneamientos și alții, C-532/15 și C-538/15, EU:C:2016:932, punctul 35).
- 54 Pe de altă parte, reiese din jurisprudența Curții că un stat membru încalcă interdicțiile consacrate la articolul 102 TFUE și la articolului 106 alineatul (1) TFUE atunci când întreprinderea căreia îi acordă drepturi speciale sau exclusive ajunge, prin simpla exercitare a drepturilor care i-au fost conferite, să își exploateze poziția dominantă în mod abuziv ori atunci când aceste drepturi pot crea o situație în care întreprinderea ajunge să comită astfel de abuzuri. În schimb, simpla creare a unei poziții dominante prin acordarea de drepturi speciale sau exclusive în sensul articolului 106 alineatul (1) TFUE nu este, în sine, incompatibilă cu articolul 102 TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 2 iulie 2015, Gullotta și Farmacia di Gullotta Davide & C., C-497/12, EU:C:2015:436, punctul 23).
- 55 În acest context, conform jurisprudenței Curții potrivit căreia acesteia îi revine sarcina, dacă este cazul, să reformuleze întrebările care îi sunt adresate, astfel încât să ofere instanței naționale un răspuns util, care să îi permită să soluționeze litigiul cu care este sesizată (a se vedea în acest sens Hotărârea din 12 septembrie 2013, Konstantinides, C-475/11, EU:C:2013:542, punctul 42), a șasea întrebare preliminară trebuie interpretată în sensul că vizează articolele 101 și 102 TFUE coroborate cu articolul 4 alineatul (3) TUE și cu articolul 106 alineatul (1) TFUE.
- 56 Cu toate acestea, necesitatea de a ajunge la o interpretare a dreptului Uniunii care să fie utilă instanței naționale presupune ca aceasta din urmă să definească cadrul factual și normativ în care se încadrează întrebările adresate sau cel puțin să explice ipotezele de fapt pe care se întemeiază aceste întrebări (Hotărârea din 5 decembrie 2013, Zentralbetriebsrat der gemeinnützigen Salzburger Landeskliniken, C-514/12, EU:C:2013:799, punctul 17). Astfel, în cadrul procedurii instituite prin articolul 267 TFUE, Curtea nu este abilitată să se pronunțe decât cu privire la interpretarea unui text al Uniunii pornind de la faptele care îi sunt indicate de instanța națională (Hotărârea din 5 decembrie 2013, Nordecon și Ramboll Eesti, C-561/12, EU:C:2013:793, punctul 28).

- 57 Potrivit jurisprudenței Curții, această cerință a preciziei este valabilă în special în domeniul concurenței, care este caracterizat prin situații de fapt și de drept complexe (Ordonanța din 16 iulie 2015, Striani și alții, C-299/15, nepublicată, EU:C:2015:519, punctul 25).
- 58 Trebuie subliniat că informațiile furnizate în deciziile de trimitere sunt destinate nu numai să permită Curții să dea răspunsuri utile, ci și să ofere guvernelor statelor membre, precum și celorlalte părți interesate posibilitatea de a prezenta în mod util observații conform articolului 23 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene (Hotărârea din 27 noiembrie 2012, Pringle, C-370/12, EU:C:2012:756, punctul 85).
- 59 Cerințele privind conținutul unei cereri de decizie preliminară figurează explicit la articolul 94 din Regulamentul de procedură al Curții, pe care instanța de trimitere se prezumă, în cadrul cooperării instituite la articolul 267 TFUE, că îl cunoaște și pe care este obligată să îl respecte cu strictețe (Hotărârea din 5 iulie 2016, Ognyanov, C-614/14, EU:C:2016:514, punctul 19).
- 60 Or, în speță, este necesar să se constate că decizia de trimitere, care se limitează în esență să invoce necesitatea de dezvoltare a unei piețe europene competitive a energiei, nu conține explicații cu privire la motivele pentru care instanța de trimitere consideră că legislația în discuție în litigiul principal ar fi susceptibilă să aducă atingere articolelor 101 și 102 TFUE coroborate cu articolul 4 alineatul (3) TUE și cu articolul 106 alineatul (1) TFUE.
- 61 În aceste condiții, dat fiind că Curtea nu dispune de elementele necesare pentru a răspunde în mod util la a șasea întrebare, trebuie să se considere că aceasta este inadmisibilă.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 62 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 cincea) declară:

Articolele 9, 10, 13 și 14 din Directiva 2009/72/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind normele comune pentru piața internă a energiei electrice și de abrogare a Directivei 2003/54/CE, articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 714/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind condițiile de acces la rețea pentru schimburile transfrontaliere de energie electrică și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1228/2003, articolul 2 punctul 3 din Regulamentul (UE) nr. 1227/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2011 privind integritatea și transparența pieței angro de energie coroborat cu considerentul (3) al acestuia, precum și articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2015/1222 al Comisiei din 24 iulie 2015 de stabilire a unor linii directoare privind alocarea capacităților și gestionarea congestiilor nu se opun, în împrejurări precum cele din litigiul principal, unei legislații naționale care limitează numărul titularilor de licențe de transport de electricitate pentru un anumit teritoriu.

Semnături