Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)

de 2 de junio de 2016 *

«Incumplimiento de Estado — Transporte aéreo — Reglamento (CEE) n.º 95/93 — Asignación de franjas horarias en los aeropuertos de la Unión Europea — Artículo 4, apartado 2 — Independencia del coordinador — Concepto de "parte interesada" — Organismo de gestión de un aeropuerto — Separación funcional — Sistema de financiación»

En el asunto C-205/14,

que tiene por objeto un recurso por incumplimiento interpuesto, con arreglo al artículo 258 TFUE, el 24 de abril de 2014,

Comisión Europea, representada por los Sres. P. Guerra e Andrade y F. Wilman, en calidad de agentes,

parte demandante,

contra

República Portuguesa, representada por los Sres. L. Inez Fernandes y V. Moura Ramos, en calidad de agentes,

parte demandada,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por el Sr. T. von Danwitz, Presidente de la Sala Cuarta, en funciones de Presidente de la Sala Quinta, y los Sres. D. Šváby (Ponente), A. Rosas, E. Juhász y C. Vajda, Jueces;

Abogado General: Sr. P. Mengozzi;

Secretario: Sra. M. Ferreira, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 11 de junio de 2015;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 17 de septiembre de 2015;

dicta la siguiente

* Lengua de procedimiento: portugués.

Sentencia

1 Mediante su demanda, la Comisión Europea solicita al Tribunal de Justicia que declare que la República Portuguesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO 1993, L 14, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 545/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009 (DO 2009, L 167, p. 24) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 95/93»), al no garantizar la independencia funcional y económica del coordinador para la asignación de franjas horarias.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

2 Los considerandos segundo, quinto, sexto, octavo y décimo del Reglamento n.º 95/93 tienen la siguiente redacción:

«[...] la asignación de franjas horarias en los aeropuertos saturados debería basarse en normas imparciales, transparentes y no discriminatorias;

[...]

[...] el Estado miembro responsable del aeropuerto coordinado deberá velar por que se nombre a un coordinador cuya imparcialidad esté fuera de duda;

[...] la transparencia informativa es un elemento esencial para garantizar la objetividad del procedimiento de asignación de franjas horarias;

[...]

[...] la política comunitaria tiene por objeto facilitar la competencia y fomentar el acceso al mercado y [...] para lograr dichos objetivos es preciso prestar un fuerte apoyo a las compañías aéreas que se propongan iniciar operaciones en rutas intracomunitarias;

[...]

[...] debería haber también disposiciones para permitir nuevos participantes en el mercado comunitario.»

3 El artículo 2 de dicho Reglamento da, entre otras, las siguientes definiciones:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) “franja horaria”: el permiso dado por un coordinador de conformidad con el presente Reglamento para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria con fines de aterrizaje y despegue en una fecha y hora determinadas asignadas por un coordinador de conformidad con el presente Reglamento, para la prestación de un servicio aéreo en un aeropuerto coordinado;

[...]

g) “aeropuerto coordinado”: un aeropuerto en el cual, para aterrizar o despegar, las compañías aéreas y cualquier otro operador de una aeronave tienen que tener una franja horaria asignada por un coordinador, con excepción de los vuelos de Estado, los aterrizajes de emergencia y los vuelos con fines humanitarios;

[...]

j) “organismo de gestión de un aeropuerto”: el organismo que, en conjunción o no con otras actividades, tiene asignada, conforme a la reglamentación nacional, la función de administrar y gestionar las instalaciones aeroportuarias, y la de coordinar y controlar las actividades de los diferentes operadores presentes en el aeropuerto o sistema aeroportuario correspondiente;

[...]»

4 El artículo 4 del mismo Reglamento, titulado «El facilitador de horarios y el coordinador», se expresa en los siguientes términos:

«1. El Estado miembro responsable de un [...] aeropuerto coordinado se encargará de que se nombre [...] coordinador del aeropuerto [...] a una persona física o jurídica cualificada tras haber recabado el parecer de las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto, de sus organizaciones representativas, del organismo de gestión del aeropuerto y del comité de coordinación, en los casos en que ya exista tal comité. Podrá nombrarse a un mismo [...] coordinador para ejercer sus funciones en más de un aeropuerto.

2. El Estado miembro responsable de un aeropuerto coordinado [...] velará por:

[...]

b) la independencia del coordinador, en un aeropuerto coordinado, separando funcionalmente al coordinador de cualquier parte individual interesada. El sistema de financiación de las actividades del coordinador deberá ser capaz de garantizar la independencia del coordinador;

c) que el coordinador ejerza las funciones previstas en el presente Reglamento de forma imparcial, no discriminatoria y transparente.

[...]

5. El coordinador será la única persona responsable de la asignación de las franjas horarias. Asignará las franjas horarias de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento y se ocupará de que también puedan asignarse franjas horarias fuera de las horas de oficina en situaciones de emergencia.

6. [...] El coordinador supervisará que las operaciones de las compañías aéreas se ejecutan dentro de las franjas horarias que se les asignan. Estas comprobaciones se llevarán a cabo en colaboración con el organismo de gestión del aeropuerto y con las autoridades de control del tráfico aéreo y en ellas se tendrá en cuenta el tiempo y otros parámetros pertinentes respecto del aeropuerto en cuestión. [...]

[...]

8. El coordinador, previa petición y en un plazo razonable, deberá facilitar gratuitamente a las partes interesadas, en particular a los miembros u observadores del comité de coordinación, para su examen, la información siguiente, por escrito o de cualquier otra forma fácilmente accesible:

a) una relación cronológica de las franjas horarias históricas de todas las compañías aéreas que operan en el aeropuerto,

b) respecto de todas las compañías aéreas, las franjas horarias solicitadas (solicitudes iniciales), por compañía y por orden cronológico,

c) respecto de todas las compañías aéreas, todas las franjas horarias asignadas y las solicitudes pendientes de todas las compañías aéreas, por compañía y por orden cronológico,

d) las franjas horarias aún disponibles,

e) una explicación pormenorizada sobre los criterios utilizados para la asignación.»

5 El artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 95/93 dispone lo siguiente:

«El Estado miembro responsable deberá encargarse de que en cada aeropuerto coordinado se establezca un comité de coordinación. Podrá designarse un mismo comité de coordinación para más de un aeropuerto. Tendrán derecho a participar en este comité al menos las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto o los aeropuertos, así como sus organizaciones representativas, el organismo de gestión del aeropuerto, las autoridades de control del tráfico aéreo competentes y los representantes de la aviación general que utilicen el aeropuerto habitualmente.

[...]»

Derecho portugués

6 El Decreto-Lei n.º 109/2008 (Decreto-ley n.º 109/2008), de 26 de junio de 2008 (*Diário da República*, 1.ª serie, n.º 122, de 26 de junio de 2008, p. 3965), designa en su artículo 1, apartado 1, los aeropuertos coordinados, de conformidad con las disposiciones del Reglamento n.º 95/93.

7 El artículo 1, apartados 2 y 4, de este Decreto ley designa a Aeroportos de Portugal, S.A. (en lo sucesivo, «ANA») como coordinador nacional para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos coordinados. ANA, sociedad mercantil de Derecho privado, es asimismo el organismo de gestión de los aeropuertos portugueses.

8 El artículo 5 de dicho Decreto-ley, titulado «Independencia», dispone lo siguiente:

«1. En el ejercicio de sus funciones [...] de coordinador nacional para la asignación de franjas horarias, ANA [...] velará por que esta actividad sea independiente de su actividad de gestor aeroportuario por medio de una separación adecuada.

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, ANA [...] garantizará esta independencia, cuando menos a nivel funcional, y llevará una contabilidad propia de las actividades vinculadas a la coordinación de franjas horarias, estrictamente separada de la de las demás actividades.»

9 El artículo 8 del Decreto ley n.º 109/2008, titulado «Control y supervisión», está redactado en los siguientes términos:

«1. Corresponde al Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P. (Instituto Nacional de Aviación Civil de Portugal) el control y la supervisión de la asignación de franjas horarias, así como la supervisión de su utilización por las compañías aéreas.

[...]

4. Corresponde asimismo al Instituto Nacional de Aviación Civil velar por el cumplimiento de los requisitos y exigencias de independencia establecidos en el artículo 5, pudiendo designar para ello a un auditor independiente que verifique la inexistencia de flujos financieros entre la prestación de servicios de coordinación de las franjas horarias y las restantes actividades.»

10 El artículo 9 del Decreto-ley, titulado «Infracciones», establece:

«1. A efectos de la aplicación del régimen relativo a las infracciones aeronáuticas civiles, aprobado por el Decreto-ley n.º 10/2004, de 9 de enero de 2004, constituirán infracciones muy graves:

a) la inexistencia de separación funcional, por parte de ANA [...], entre la actividad de organismo de gestión del aeropuerto y la actividad de [...] coordinador nacional para la atribución de franjas horarias;

b) la inexistencia de separación contable, por parte de ANA [...] entre las actividades ligadas a la coordinación de franjas horarias y las restantes actividades;

[...]»

11 El artículo 10 del Decreto-ley n.º 109/2008, relativo al tratamiento de las infracciones, dispone lo siguiente:

«1. Corresponde al Instituto Nacional de Aviación Civil incoar e instruir los procedimientos por infracción relativos a las infracciones previstas en el presente Decreto-ley e imponer las correspondientes multas y sanciones accesorias.

[...]»

12 El artículo 11 del mismo Decreto-ley, titulado «Tasas», tiene la siguiente redacción:

«1. La prestación de los servicios de coordinación y de asignación de franjas horarias estará sujeta, como contrapartida por su utilización, a una tasa de asignación de franjas horarias, recaudada al mismo tiempo que las tasas de aterrizaje y de despegue, por movimiento, y fijada mediante decreto del ministro encargado de la aviación civil.

[...]

3. La tasa prevista en el apartado 1 constituye un ingreso de ANA [...]»

13 Por lo que respecta a ANA, mediante Acuerdo del Consejo de Ministros n.º 111-F/2012 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 111-F/2012; *Diário da República*, 1.ª serie, n.º 251, de 28 de diciembre de 2012), la República Portuguesa decidió ceder hasta el 100 % del capital social de ANA, del que era titular, a VINCI-Concessions SAS. En virtud de dicha decisión, ANA fue privatizada el 21 de febrero de 2013.

Procedimiento administrativo previo

14 Basándose en la información relativa a la asignación de franjas horarias en los aeropuertos situados en Portugal, el 30 de abril de 2012 la Comisión envió a la República Portuguesa un escrito de requerimiento en el que alegaba que la división que se había creado dentro de la estructura de ANA para ejercer las actividades propias de la función de coordinador para la atribución de franjas horarias (en lo sucesivo, la «DCNS») no cumplía los requisitos de independencia exigidos por el artículo 4, apartado 2, del Reglamento n.º 95/93.

15 La Comisión adujo, en particular, que, al ser la DCNS una división de ANA, no existía separación funcional en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra b), de dicho Reglamento. Por otra parte, añadió que la financiación de la DCNS no era capaz de garantizar su independencia. Según la Comisión, tal independencia únicamente podía garantizarse mediante una contabilidad y un presupuesto propios de la DCNS. Ahora bien, la DCNS era íntegramente financiada por ANA y la tasa de asignación de franjas horarias prevista en el artículo 11 del Decreto-ley n.º 109/2008 nunca llegó a crearse.

16 La República Portuguesa respondió mediante escrito de 19 de julio de 2012. En él se refirió al artículo 5 del Decreto-ley n.º 109/2008, según el cual ANA debía velar por que su actividad de gestor aeroportuario fuese independiente de sus funciones de coordinador para la asignación de franjas horarias.

17 Según la República Portuguesa, aunque la DCNS estuviese integrada en ANA, ejercía la actividad de coordinador de forma independiente, toda vez que poseía recursos humanos propios y llevaba una contabilidad separada de la de ANA. En consecuencia, la independencia del coordinador estaba garantizada tanto desde el punto de vista funcional como financiero.

18 La Comisión, que no consideró satisfactoria esta respuesta, remitió un dictamen motivado a la República Portuguesa el 25 de enero de 2013, reiterando la imputación anteriormente formulada e instando a dicho Estado miembro a presentar sus observaciones en el plazo de dos meses desde la recepción del dictamen.

19 La República Portuguesa respondió al dictamen motivado el 27 de marzo de 2013, reafirmando su punto de vista inicial. No obstante, reconociendo la necesidad de crear, tras la privatización de ANA, un nuevo organismo competente para la coordinación de las franjas horarias, indicó que se estaba encargando de crear esa nueva entidad. Posteriormente facilitó una nota de síntesis relativa a la creación de dicha entidad.

20 La Comisión, por no considerar satisfactorias las respuestas dadas al dictamen motivado, interpuso el presente recurso.

Sobre el recurso

21 La Comisión alega que la República Portuguesa no garantiza la independencia funcional y económica del coordinador para la asignación de las franjas horarias, contrariamente a lo establecido en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento n.º 95/93.

Sobre la primera imputación, relativa a la separación funcional del coordinador respecto de cualquier parte interesada

Alegaciones de las partes

22 Mediante su primera imputación, la Comisión reprocha a la República Portuguesa no haber garantizado la independencia del coordinador separándolo funcionalmente de cualquier parte interesada en aplicación del artículo 4, apartado 2, del Reglamento n.º 95/93.

23 Alega que dicha disposición debe interpretarse en sentido amplio, habida cuenta del objeto del Reglamento. En ese contexto, la independencia del coordinador hace referencia, según ella, tanto a la prohibición de discriminaciones como a la imparcialidad de aquél, a la transparencia de la información, a la inexistencia de desigualdades en la distribución de las ventajas de la liberalización y de distorsiones de la competencia, a la eficacia en la gestión de las franjas horarias y al acceso de nuevos operadores al mercado de la Unión Europea.

24 El término «independencia» significa, según la Comisión, que el coordinador debe tener un estatus que le permita ejercer sus actividades con plena libertad y autonomía, a salvo de toda instrucción y de toda presión. Según ella, en efecto, del papel fundamental que desempeña el coordinador en la asignación de las franjas horarias se desprende que el solo riesgo de no poder actuar con plena libertad bastaría para obstaculizar el ejercicio independiente de sus actividades.

25 La Comisión precisa que, en cuanto al requisito de la separación funcional, la expresión «cualquier parte interesada» en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra b), del Reglamento n.º 95/93, a la que debe atribuirse un sentido amplio, no solo designa a las compañías aéreas a las que afectan directamente las decisiones del coordinador, sino también a cualquiera que pueda tener un interés en el modo en que el coordinador asigne franjas horarias en un aeropuerto coordinado. Subraya a este respecto que el organismo de gestión del aeropuerto, que puede tener tal interés, derivado por ejemplo del beneficio obtenido de las actividades de coordinación de franjas horarias, en forma de tasas aeroportuarias, debe considerarse, como tal, parte interesada, sin que sea necesario demostrar la existencia de ese interés. Por lo tanto, a su juicio, es indispensable que el coordinador sea independiente de ese organismo de gestión.

26 Ahora bien, en el caso de autos, el Decreto-ley n.º 109/2008 únicamente instaura una regla general relativa a la independencia del coordinador. Según la Comisión, en virtud de ese Decreto-ley, puesto que el coordinador es la propia ANA, ésta debe asimismo ser garante de la independencia entre las actividades del coordinador y las del organismo de gestión. A este respecto, la Comisión alega que la República Portuguesa no ha podido aclarar, por un lado, de qué forma había asegurado ANA la independencia de las actividades de la DCNS, parte integrante de ANA con la que comparte el personal y los locales, con respecto a la propia ANA ni, por otro lado, qué garantías existían en este sentido.

27 La Comisión subraya además que el Código português das sociedades commerciais (Código de sociedades mercantiles portugués) dispone que el consejo de administración de una sociedad anónima, como ANA, gestiona sus actividades, lo que significa que el informe y las cuentas anuales de una división de ésta, como la DCNS, son examinados por dicho consejo, con la consecuencia de que la DCNS no puede ejercer su actividad de forma autónoma y separada de dicha sociedad.

28 Para la República Portuguesa, la DCNS cumple los requisitos del artículo 4, apartado 2, del Reglamento n.º 95/93. Sostiene que ANA, como organismo de gestión, no puede considerarse una parte interesada de la que la DCNS deba estar separada y que, al no definir el Reglamento n.º 95/93 a quién ha de calificarse como parte interesada, debe efectuarse una apreciación caso por caso, extremo que la Comisión no ha considerado.

29 Según ella, en el caso de autos, la calificación de ANA como parte interesada exigiría que se determinase y se evaluase concretamente su interés directo o indirecto en el proceso de asignación de franjas horarias. Ahora bien, ANA, organismo de gestión de aeropuertos, sólo se beneficia indirectamente de la actividad de coordinación de las franjas horarias y únicamente en lo que respecta a la percepción de las tasas aeroportuarias, que dependen del número de usuarios. Por ello, considera poco probable que ANA favoreciese individualmente a uno u otro usuario del aeropuerto, ya que no obtendría beneficio alguno de ello. La situación sería distinta si ANA poseyera una participación en el capital de una compañía aérea, lo que no sucede en este caso.

30 Suponiendo que ANA pudiese considerarse parte interesada, la República Portuguesa afirma garantizar la independencia del coordinador, prevista en el artículo 4, apartado 2, letra b), del Reglamento n.º 95/93. Según dicho Estado miembro, esta disposición no exige que el coordinador sea una entidad jurídica distinta del organismo de gestión del aeropuerto, sino que simplemente exige una separación funcional. Pues bien, a su entender existe una separación funcional entre ANA y la DCNS, toda vez

que la DCNS dispone de una auténtica autonomía técnica, funcional, organizativa y de gestión en lo referente a las actividades relacionadas con la asignación de franjas horarias y que, en consecuencia, sus decisiones no están en modo alguno sometidas a la apreciación o aprobación de ANA.

Apreciación del Tribunal de Justicia

31 A tenor del artículo 4, apartado 2, letra b), primera frase, del Reglamento n.º 95/93, el Estado miembro interesado deberá velar por «la independencia del coordinador, en un aeropuerto coordinado, separando funcionalmente al coordinador de cualquier parte individual interesada».

32 Por lo tanto, es preciso averiguar, en el marco de la primera imputación, si ANA, como organismo de gestión de aeropuertos, debe considerarse «parte interesada» en el sentido de dicha disposición y, en caso afirmativo, si la República Portuguesa ha adoptado las medidas necesarias para garantizar la separación funcional del coordinador respecto de esa parte interesada.

33 Con carácter preliminar, procede señalar que el Reglamento n.º 95/93 no contiene definición alguna del concepto de «separación funcional» del coordinador ni del de «parte interesada», de la que éste deba estar separado. Por lo tanto, para determinar el alcance de estos conceptos conviene tener en cuenta no sólo la letra del artículo 4, apartado 2, letra b), primera frase, del Reglamento n.º 95/93 y el objetivo de independencia del coordinador con respecto a cualquier parte interesada en el sentido de dicha disposición, sino también los requisitos establecidos en el artículo 4, apartado 2, letra c), del mismo Reglamento. En efecto, esta disposición especifica que es preciso que «el coordinador ejerza las funciones previstas en el presente Reglamento de forma imparcial, no discriminatoria y transparente», siendo por lo tanto esos tres elementos inherentes al carácter independiente de la función del coordinador.

34 Por lo que se refiere, en primer lugar, a la imparcialidad del coordinador, se desprende del quinto considerando del Reglamento n.º 95/93 que ésta debe estar «fuera de toda duda». Es evidente que tal exigencia ha de estar garantizada con respecto a cualquier parte interesada.

35 En segundo lugar, debe señalarse que, con arreglo al sexto considerando del Reglamento n.º 95/93, la transparencia informativa «es un elemento esencial para garantizar la objetividad del procedimiento de asignación de franjas horarias».

36 En tercer lugar, para que el coordinador pueda perseguir eficazmente los objetivos del Reglamento n.º 95/93, la objetividad del procedimiento de asignación de franjas horarias exige que las tareas que dicho Reglamento le encomienda se ejerzan a salvo de toda presión.

37 Por lo tanto, el enfoque funcional de la independencia del coordinador se caracteriza, en particular, por la obligación de asignación objetiva y transparente de franjas horarias a cada solicitante.

38 En cuanto al concepto de «parte interesada», la Comisión afirma que a dicho concepto debe atribuírsele una acepción amplia, de forma que comprenda a un extenso círculo de personas, entre ellas un organismo de gestión de aeropuertos.

39 En cambio, la República Portuguesa sostiene que la calificación de parte interesada debe apreciarse caso por caso, basándose en un examen concreto, de forma que correspondería a la Comisión demostrar que en el caso de autos el organismo de gestión tiene un interés en la asignación de franjas horarias.

40 Pues bien, esta última alegación debe desestimarse de entrada. En efecto, habida cuenta de la finalidad del artículo 4, apartado 2, letra b), primera frase, del Reglamento n.º 95/93, consistente en garantizar la indiscutible neutralidad del coordinador, ha de señalarse que dicha disposición tiene por objeto excluir todo riesgo de que éste no cumpla su cometido de forma independiente.

41 Por lo tanto, procede declarar que por «parte interesada» ha de entenderse toda entidad cuyos intereses pudieran verse afectados por la asignación de franjas horarias. Como alega la Comisión, es el caso de los organismos de gestión de aeropuertos.

42 En efecto, por una parte, se desprende del artículo 4, apartado 1, del Reglamento n.º 95/93 así como de la lectura conjunta del artículo 4, apartado 8, y del artículo 5, apartado 1, de dicho Reglamento, que los organismos de gestión de aeropuertos están, al igual que las compañías aéreas, incluidos en el catálogo de entidades que tienen derecho a ser consultadas antes del nombramiento del coordinador y a ser informadas, entre otros extremos, de las franjas solicitadas, las asignadas y las que están disponibles. Este hecho confirma que el Reglamento n.º 95/93 se basa en la premisa de que los intereses del organismo de gestión del aeropuerto pueden verse afectados por la asignación de franjas horarias de la que es responsable el coordinador.

43 Por otra parte, como alega la Comisión, el organismo de gestión de un aeropuerto puede tener interés en que las franjas horarias se concedan a una determinada compañía aérea, aun cuando no participe directa o indirectamente en el capital de ésta, ya que tal interés puede resultar, a modo de ejemplo, de los contratos de arrendamiento de espacios en el aeropuerto celebrados entre una determinada compañía aérea y el organismo de gestión o del deseo de éste de que el aeropuerto en cuestión se convierta en aeropuerto central de una determinada compañía aérea.

44 Por consiguiente, procede declarar que ANA, como organismo de gestión de aeropuertos en Portugal, debe ser considerada «parte interesada» en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra b), del Reglamento n.º 95/93.

45 Habida cuenta de esta conclusión, es preciso examinar si el Decreto-ley n.º 109/2008 ha establecido garantías suficientes, con arreglo a Derecho, para asegurar la separación funcional del coordinador, en el sentido de dicha disposición.

46 Debe señalarse que, según el Decreto-ley n.º 109/2008, es ANA, encargada del ejercicio tanto de las funciones de coordinador como de las de gestor de aeropuertos, quien, con arreglo al artículo 5, apartados 1 y 2, de dicho Decreto-ley, vela por que la actividad de coordinador sea independiente de su actividad de gestor de aeropuertos gracias a una adecuada separación y que es asimismo ANA quien garantiza esa independencia, al menos desde el punto de vista funcional. Por otra parte, dicho Decreto-ley establece, en su artículo 8, el órgano de control y supervisión de la asignación de franjas horarias y define, en sus artículos 9 y 10, determinadas infracciones graves y la forma en que dicho órgano debe tramitarlas.

47 Pues bien, procede observar que las garantías previstas por la normativa portuguesa controvertida no son suficientes, por su vaguedad, para garantizar efectivamente la separación funcional requerida por el artículo 4, apartado 2, letra b), primera frase, del Reglamento n.º 95/93. En efecto, dicha normativa se remite, en lo sustancial, exclusivamente a la autolimitación de ANA, sin imponerle, en ese aspecto, un marco adecuado y preciso.

48 Aun suponiendo que fuese cierto que, como alega la República Portuguesa, ANA nunca haya ejercido presión alguna en la práctica y que el Instituto Nacional de Aviación Civil, en su condición de organismo regulador del sector de la aviación civil en Portugal, jamás haya recibido la menor queja relativa a la actuación del coordinador, tales alegaciones fácticas son irrelevantes a los efectos de determinar si la República Portuguesa ha establecido las normas jurídicas necesarias para garantizar la independencia del coordinador con respecto a cualquier parte interesada.

49 En consecuencia, dado que el Decreto-ley n.º 109/2008 no ha establecido normas jurídicas suficientemente concretas para garantizar «la independencia del coordinador, en un aeropuerto coordinado, separando funcionalmente al coordinador de cualquier parte individual interesada», conforme a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, letra b), primera frase, del Reglamento n.º 95/93, procede considerar que la primera imputación de la Comisión es fundada.

Sobre la segunda imputación, relativa al sistema de financiación del coordinador

Alegaciones de las partes

50 El artículo 4, apartado 2, letra b), del Reglamento n.º 95/93 exige que el sistema de financiación de las actividades del coordinador sea capaz de garantizar la independencia de éste. Ello implica, según la Comisión, que el coordinador lleve contabilidades separadas, administre presupuestos diferenciados y, singularmente, que la financiación de sus actividades no dependa de las partes interesadas o únicamente de una parte interesada, en este caso el organismo de gestión del aeropuerto. Ahora bien, en el caso de autos, la financiación del coordinador depende, según ella, exclusivamente de dicho organismo y su presupuesto es aprobado por éste. Además, aunque el coordinador constituya un centro de costes específico, todos sus gastos los sufraga el organismo de gestión, por lo que, a su entender, no cabe concluir que el sistema de financiación del coordinador sea independiente de dicho organismo.

51 Según la República Portuguesa, el sistema de financiación capaz de garantizar la independencia del coordinador, conforme a lo previsto en el artículo 4, apartado 2, letra b), del Reglamento n.º 95/93, únicamente constituye un mero indicador que permite medir el grado de independencia del coordinador y no un requisito legal sustantivo. Por lo tanto, el hecho de que no se haya establecido la tasa de asignación de franjas horarias no permite concluir que la DCNS no sea independiente.

52 La República Portuguesa alega que en el caso de autos existe una estricta separación contable entre las actividades de la DCNS y las de ANA, de modo que la DCNS constituye un centro de costes específico.

Apreciación del Tribunal de Justicia

53 A tenor del artículo 4, apartado 2, letra b), segunda frase, del Reglamento n.º 95/93, «el sistema de financiación de las actividades del coordinador deberá ser capaz de garantizar la independencia del coordinador».

54 En el caso de autos, ANA es una parte interesada, como se desprende del apartado 44 de la presente sentencia. Por lo tanto, es indispensable que la DCNS disponga de contabilidades, de un presupuesto y de recursos económicos propios para garantizar que cumple sus funciones de coordinador de conformidad con el Reglamento n.º 95/93, al margen de cualquier influencia de ANA.

55 Pues bien, en el caso de autos falta en particular un mecanismo de financiación mediante recursos propios. En efecto, ha quedado acreditado que la normativa portuguesa no contempla tal mecanismo y que los recursos de la DCNS provienen exclusivamente de ANA.

56 Además, la República Portuguesa no discute que la aprobación del presupuesto de funcionamiento y las cuentas anuales del coordinador son competencia exclusiva del consejo de administración de ANA.

57 Por lo que respecta a la alegación de la República Portuguesa de que la DCNS constituye un centro de costes específico, ese solo hecho no puede afectar a la conclusión de que el coordinador está íntegramente financiado por una parte interesada, concretamente por ANA. Por lo tanto, el sistema de financiación de las actividades del coordinador no es capaz de garantizar la independencia de éste, tal como lo exige el artículo 4, apartado 2, letra b), segunda frase, del Reglamento n.º 95/93.

58 En tales circunstancias, procede considerar fundada la segunda imputación de la Comisión.

Sobre las pretensiones accesorias de la República Portuguesa

59 De forma accesoria, la República Portuguesa solicita al Tribunal de Justicia que declare, por una parte, que «en Portugal, el actual coordinador garantiza el respeto de los requisitos relativos a la independencia funcional prevista en el artículo 4, apartado 2, letra b), del Reglamento n.º 95/93» y, por otra parte, que «la República Portuguesa cumple las obligaciones que le incumben en virtud del Reglamento n.º 95/93».

60 Con respecto a estas pretensiones, debe señalarse que, en el marco de un recurso por incumplimiento, el Tribunal de Justicia no es competente para conocer de otra pretensión que no sea la formulada por la Comisión. Por lo tanto, tales pretensiones deben declararse inadmisibles.

61 Habida cuenta del conjunto de las consideraciones anteriores, procede declarar que la República Portuguesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 4, apartado 2, del Reglamento n.º 95/93 al no garantizar la independencia del coordinador para la asignación de franjas horarias separándolo funcionalmente de cualquier parte interesada y al no asegurarse de que el sistema de financiación de las actividades del coordinador sea capaz de garantizar su independencia.

Costas

62 En virtud del artículo 138, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, la parte que haya visto desestimadas sus pretensiones será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Por haber solicitado la Comisión la condena en costas de la República Portuguesa y haberse declarado el incumplimiento de ésta, procede condenarla en costas.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Quinta) decide:

1) **Declarar que la República Portuguesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 545/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, al no garantizar la independencia del coordinador para la asignación de franjas horarias separándolo funcionalmente de cualquier parte interesada y al no asegurarse de que el sistema de financiación de las actividades del coordinador sea capaz de garantizar su independencia.**

2) **Condenar en costas a la República Portuguesa.**

Firmas