HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

2 iunie 2016*

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru — Transport aerian — Regulamentul (CEE) nr. 95/93 — Alocarea sloturilor orare pe aeroporturile Uniunii Europene — Articolul 4 alineatul (2) — Independența coordonatorului — Noțiunea «parte interesată» — Organism de administrare a unor aeroporturi — Separare funcțională — Sistemul de finanțare”

În cauza C-205/14,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 258 TFUE, introdusă la 24 aprilie 2014,

Comisia Europeană, reprezentată de P. Guerra e Andrade și de F. Wilman, în calitate de agenți,

reclamantă,

împotriva

Republicii Portugheze, reprezentată de L. Inez Fernandes și de V. Moura Ramos, în calitate de agenți,

pârâtă,

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnul T. von Danwitz, președintele Camerei a patra, îndeplinind funcția de președinte al Camerei a cincea, și domnii D. Šváby (raportor), A. Rosas, E. Juhász și C. Vajda, judecători,

avocat general: domnul P. Mengozzi,

grefier: doamna M. Ferreira, administrator principal,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 11 iunie 2015,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 17 septembrie 2015,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin cererea introductivă, Comisia Europeană solicită Curții să constate că, prin negarantarea independenței funcționale și financiare a coordonatorului pentru alocarea sloturilor orare, Republica Portugheză nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 4 alineatul (2) din

* Limba de procedură: portugheza.

Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO 1993, L 14, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 204), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 545/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 (JO 2009, L 167, p. 24) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 95/93”).

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

2 Al doilea, al cincilea, al șaselea, al optulea și al zecelea considerent al Regulamentului nr. 95/93 sunt redactate după cum urmează:

„[…] alocarea de sloturi orare pe aeroporturile supraîncărcate ar trebui să aibă la bază norme neutre, transparente și nediscriminatorii;

[…]

[…] este atribuția statului membru ce răspunde de un aeroport coordonat să asigure numirea unui coordonator a cărui neutralitate să fie de necontestat;

[…] transparența informației este un element esențial în asigurarea unei proceduri obiective pentru alocarea de sloturi orare;

[…]

[…] Comunitatea are o politică de facilitare a concurenței și de încurajare a intrării pe piață; […] pentru a atinge aceste obiective, este necesar să se acorde un sprijin ferm transportatorilor care vor să înceapă a opera pe rețelele intracomunitare;

[…]

[…] dispozițiile viitoare ar trebui să autorizeze, de asemenea, intrarea unor noi operatori pe piața comunitară”.

3 Articolul 2 din regulamentul menționat stabilește, printre altele, următoarele definiții:

„În sensul prezentului regulament:

(a) «slot» înseamnă permisiunea acordată de un coordonator, în conformitate cu prezentul regulament, de utilizare a tuturor infrastructurilor aeroportuare necesare pentru prestarea unui serviciu aerian pe un aeroport coordonat la o dată și oră precise, în vederea aterizării sau decolării, potrivit alocării făcute de un coordonator conform prezentului regulament;

[…]

(g) «aeroport coordonat» înseamnă un aeroport unde este necesar ca, pentru aterizare sau decolare, un coordonator să fi alocat un slot unui operator de transport aerian sau oricărui alt operator de aeronave, cu excepția zborurilor de stat, aterizărilor de urgență și zborurilor umanitare;

[…]

(j) «organism de administrare a unui aeroport» înseamnă organismul care, împreună cu sau fără alte activități, are ca sarcină conform legislației sau reglementărilor interne să administreze și să gestioneze facilitățile aeroportuare, să coordoneze și să controleze activitățile diferiților operatori prezenți pe aeroport sau în sistemul aeroportuar în cauză;

[…]”

4 Articolul 4 din același regulament, intitulat „Agentul de facilități orare și coordonatorul”, are următorul cuprins:

„(1) Statul membru care are în răspundere un aeroport […] coordonat asigură numirea în funcția […] de coordonator de aeroport a unei persoane fizice sau juridice calificate, după consultarea în prealabil a operatorilor de transport aerian care utilizează aeroportul în mod regulat, a organizațiilor care îi reprezintă și a organismului de administrare a aeroportului, precum și a comitetului de coordonare, în cazul în care există un astfel de comitet. Se poate numi același […] coordonator pentru mai multe aeroporturi.

(2) Statul membru care are în răspundere un aeroport […] coordonat asigură:

[…]

(b) pe un aeroport coordonat, independența coordonatorului prin separarea funcțională a coordonatorului de orice parte interesată. Sistemul de finanțare a activităților coordonatorilor este astfel conceput încât să garanteze independența acestora;

(c) ca activitatea coordonatorului să se desfășoare în conformitate cu prezentul regulament, de o manieră neutră, nediscriminatorie și transparentă.

[…]

(5) Coordonatorul este singura persoană care răspunde de alocarea sloturilor. Acesta procedează la alocarea sloturilor în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament și asigură ca, în situații de urgență, să fie posibilă alocarea sloturilor și în afara orelor de program.

(6) […] Coordonatorul urmărește conformitatea operațiilor operatorilor de transport aerian cu sloturile alocate acestora. Verificările de conformitate menționate se realizează în cooperare cu organismul de administrare a aeroportului și cu autoritățile de control al traficului aerian și țin seama de oră și alți parametri relevanți referitori la aeroportul în cauză. […]

[…]

(8) La cerere și în termen rezonabil, coordonatorul pune la dispoziția părților interesate, în special a membrilor sau observatorilor comitetului de coordonare, fără plată, fie în formă scrisă, fie în orice altă formă ușor accesibilă, următoarele informații:

(a) sloturile istorice defalcate pe linii aeriene, în ordine cronologică, pentru toți transportatorii aerieni din aeroport;

(b) sloturile solicitate (cereri inițiale), defalcate pe transportatori aerieni și în ordine cronologică, pentru toți transportatorii aerieni;

(c) toate sloturile orare alocate și cererile extraordinare de sloturi, cuprinse în liste separate, în ordine cronologică, defalcate pe transportatori aerieni, pentru toți transportatorii aerieni;

(d) sloturile orare disponibile;

(e) detalii complete privind criteriile folosite la alocare.”

5 Articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 95/93 prevede:

„Statul membru care are în răspundere un aeroport coordonat asigură înființarea unui comitet de coordonare pe acesta. Este posibilă desemnarea aceluiași comitet de coordonare pentru mai multe aeroporturi. Participarea la comitetul menționat este deschisă cel puțin operatorilor de transport aerian care utilizează în mod regulat aeroportul (aeroporturile) în discuție și organizațiilor care îi reprezintă, organismului de administrare a aeroportului respectiv, autorităților de control al traficului aerian relevante și reprezentanților aviației generale care utilizează în mod regulat aeroportul.

[…]”

Dreptul portughez

6 Decreto-Lei nº 109/2008 (Decretul-lege nr. 109/2008) din 26 iunie 2008 (*Diário da República*, seria 1, nr. 122 din 26 iunie 2008, p. 3965) desemnează la articolul 1 alineatul 1 aeroporturile coordonate, în conformitate cu dispozițiile Regulamentului nr. 95/93.

7 Articolul 1 alineatele 2 și 4 din acest decret-lege desemnează Aeroportos de Portugal SA (denumită în continuare „ANA”) drept coordonator național pentru alocarea sloturilor orare pe aeroporturile coordonate. ANA, o societate comercială de drept privat, este de asemenea organismul de administrare a aeroporturilor portugheze.

8 Articolul 5 din decretul-lege menționat, intitulat „Independența”, prevede:

„1. În exercitarea funcțiilor sale […] de coordonator național pentru alocarea sloturilor orare, ANA […] se asigură că această activitate este independentă în raport cu activitatea sa de administrator de aeroporturi prin intermediul unei separări adecvate.

2. În sensul dispozițiilor alineatului precedent, ANA […] garantează această independență, cel puțin la nivel funcțional, și ține o contabilitate aferentă activităților legate de coordonarea sloturilor orare strict separată de cea a celorlalte activități.”

9 Articolul 8 din Decretul-lege nr. 109/2008, intitulat „Controlul și supravegherea”, este redactat după cum urmează:

„1. Instituto Nacional de Aviação Civil IP [Institutul Național de Aviație Civilă, Portugalia] este responsabil de controlul și de supravegherea alocării sloturilor orare, precum și de supravegherea utilizării lor de către operatorii de transport aerian.

[…]

4. În plus, Institutul Național de Aviație Civilă are sarcina de a asigura respectarea condițiilor și a cerințelor privind independența prevăzute la articolul 5; în acest scop, el poate desemna un auditor independent să verifice lipsa unor fluxuri financiare între prestarea de servicii de coordonare a sloturilor orare și celelalte activități.”

10 Articolul 9 din acest decret-lege, intitulat „Încălcări”, prevede:

„1. În scopul aplicării regimului privind încălcările aeronautice civile aprobat prin Decretul-lege nr. 10/2004 din 9 ianuarie 2004, următoarele cazuri reprezintă încălcări foarte grave:

a) lipsa unei separări funcționale de către ANA […] între activitatea de administrator de aeroporturi […] și activitatea de coordonator național pentru alocarea sloturilor orare;

b) lipsa unei separări contabile de către ANA […] între activitățile legate de coordonarea sloturilor orare și celelalte activități;

[…]”

11 Articolul 10 din Decretul-lege nr. 109/2008, referitor la regimul aplicabil încălcărilor, prevede:

„1. Institutului Național de Aviație Civilă îi revine sarcina de a stabili și de a declanșa procedurile de constatare a încălcărilor în ceea ce privește încălcările prevăzute de prezentul decret-lege, precum și de a aplica amenzile corespunzătoare și sancțiunile accesorii.

[…]”

12 Articolul 11 din decretul-lege menționat, intitulat „Taxe”, are următorul cuprins:

„1. Prestarea serviciilor de coordonare și de alocare de sloturi orare este supusă, în contrapartidă pentru utilizarea acestora, unei taxe pentru alocarea de sloturi, prelevată în același timp cu taxele de aterizare și de decolare, pentru fiecare mișcare, și stabilită prin decretul ministrului din domeniul aviației civile.

[…]

3. Taxa prevăzută la alineatul 1 constituie un venit al ANA […].”

13 În ceea ce privește ANA, în temeiul Resolução do Conselho de Ministros (Rezoluția Consiliului de Miniștri) nr. 111-F/2012 (*Diário da República*, seria 1, nr. 251 din 28 decembrie 2012), Republica Portugheză a decis să cesioneze către VINCI-Concessions SAS până la 100 % din capitalul social al ANA, care se afla în proprietatea sa. Pe baza acestei decizii, ANA a fost privatizată la 21 februarie 2013.

Procedura precontencioasă

14 Pe baza unor informații referitoare la alocarea de sloturi orare pe aeroporturile situate în Portugalia, Comisia a trimis Republicii Portugheze, la 30 aprilie 2012, o scrisoare de punere în întârziere prin care a susținut că o direcție care fusese creată în cadrul structurii ANA pentru a îndeplini atribuțiile aferente funcției de coordonator pentru alocarea sloturilor orare (denumită în continuare „DCNS”) nu îndeplinește cerințele de independență impuse la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 95/93.

15 Printre altele, Comisia a arătat că, din moment ce DCNS este o direcție în cadrul ANA, nu există o separare funcțională în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (b) din regulamentul menționat. În plus, finanțarea DCNS nu ar fi de natură să îi garanteze independența. Astfel, o asemenea independență nu ar putea fi asigurată decât prin intermediul unei contabilități și al unui buget proprii DCNS. Or, potrivit Comisiei, DCNS este finanțată în întregime de ANA, iar taxa pentru alocarea sloturilor orare prevăzută la articolul 11 din Decretul-lege nr. 109/2008 nu a fost instituită niciodată.

16 Republica Portugheză a răspuns prin scrisoarea din 19 iulie 2012. Ea a invocat articolul 5 din Decretul-lege nr. 109/2008, potrivit căruia ANA asigură independența activității sale de administrator de aeroporturi în raport cu atribuțiile sale de coordonator pentru alocarea sloturilor orare.

17 Potrivit Republicii Portugheze, deși face parte integrantă din ANA, DCNS își exercită activitatea de coordonator în mod independent, din moment ce dispune de propriile resurse umane și ține o contabilitate separată de cea a ANA. Pentru acest motiv, independența coordonatorului ar fi garantată atât la nivel funcțional, cât și la nivel financiar.

18 Întrucât a considerat nesatisfăcător acest răspuns, Comisia a adresat Republicii Portugheze la 25 ianuarie 2013 un aviz motivat în care reitera motivul formulat anterior și invita statul membru menționat să își prezinte observațiile în termen de două luni de la primirea acestui aviz.

19 Republica Portugheză a răspuns la acest aviz la 27 martie 2013, reafirmându-și punctul de vedere inițial. Cu toate acestea, recunoscând necesitatea de a crea o nouă entitate însărcinată cu coordonarea sloturilor orare după privatizarea ANA, ea a arătat că va asigura crearea acestei noi entități. Ulterior, a furnizat o notă explicativă privind crearea entității menționate.

20 Considerând că răspunsurile oferite la avizul motivat nu erau satisfăcătoare, Comisia a introdus prezenta acțiune.

Cu privire la acțiune

21 Comisia arată că Republica Portugheză nu garantează independența funcțională și financiară a coordonatorului pentru alocarea sloturilor orare, contrar prevederilor articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 95/93.

Cu privire la primul motiv, întemeiat pe separarea funcțională a coordonatorului în raport cu orice parte interesată

Argumentația părților

22 În cadrul primului motiv invocat, Comisia reproșează Republicii Portugheze că nu a garantat independența coordonatorului prin separarea funcțională a acestuia de orice parte interesată, potrivit articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 95/93.

23 Comisia arată că această dispoziție trebuie interpretată în sens larg având în vedere obiectul regulamentului menționat. În acest context, independența coordonatorului ar urmări atât interzicerea discriminării, cât și imparțialitatea coordonatorului, transparența informațiilor, evitarea distribuției inegale a avantajelor liberalizării și a denaturării concurenței, eficiența administrării sloturilor orare, precum și accesul noilor operatori pe piața Uniunii Europene.

24 Potrivit Comisiei, termenul „independență” sugerează că coordonatorul trebuie să aibă un statut care să îi permită să își desfășoare activitățile în deplină libertate și autonomie, protejat de orice instrucțiune și de orice presiune. Astfel, din rolul central al coordonatorului în alocarea sloturilor orare ar reieși că simplul risc de a nu putea acționa în deplină libertate ar fi suficient pentru a împiedica exercitarea independentă a activităților sale.

25 Comisia precizează că, în ceea ce privește cerința separării funcționale, expresia „orice parte interesată” prevăzută la articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, căreia ar trebui să i se atribuie un sens larg, desemnează nu numai operatorii de transport aerian care sunt direct afectați de deciziile coordonatorului, ci și orice persoană care poate avea un interes în modul în care

coordonatorul alocă sloturi orare pe un aeroport coordonat. Ea subliniază în această privință că organismul de administrare a aeroportului în cauză, care poate avea un astfel de interes, întemeiat, de exemplu, pe profitul obținut din activitățile de coordonare a sloturilor orare sub formă de taxe de aeroport, trebuie să fie considerat, ca atare, parte interesată, fără a fi necesar să se dovedească existența unui asemenea interes. Prin urmare, independența coordonatorului față de acest organism de administrare ar fi indispensabilă.

26 Or, în speță, Decretul-lege nr. 109/2008 nu ar institui decât o regulă generală care vizează independența coordonatorului. Potrivit Comisiei, în temeiul acestui decret-lege, din moment ce ANA însăși este coordonatorul, ea trebuie să fie și garantul independenței dintre activitățile coordonatorului și cele ale organismului de administrare. În această privință, Comisia susține că Republica Portugheză nu a putut preciza, pe de o parte, modul în care ANA a asigurat independența activităților DCNS – care face parte integrantă din ANA, cu care împarte personalul și sediul – în raport cu ANA însăși și, pe de altă parte, garanțiile existente în acest sens.

27 Comisia subliniază de altfel că Código português das sociedades comerciais (Codul portughez al societăților comerciale) prevede că consiliul de administrație al unei societăți pe acțiuni, cum este ANA, administrează activitățile acesteia, ceea ce înseamnă că raportul și conturile anuale ale unei direcții din aceasta, cum este DCNS, fac obiectul unei examinări de către acest consiliu, având drept consecință faptul că DCNS nu își poate exercita activitatea în mod autonom și separat de societatea menționată.

28 În opinia Republicii Portugheze, DCNS îndeplinește cerințele articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 95/93. Aceasta susține că ANA, în calitate de organism de administrare, nu poate fi considerată o parte interesată de care DCNS ar trebui să fie separată și, din moment ce Regulamentul nr. 95/93 nu precizează cine trebuie să fie considerat parte interesată, ar trebui să se aprecieze de la caz la caz, ceea ce Comisia nu a avut în vedere.

29 În speță, calificarea ANA drept parte interesată ar necesita stabilirea și evaluarea concretă a interesului său, direct sau indirect, în procesul de alocare a sloturilor orare. Or, ANA, organism de administrare a unor aeroporturi, nu ar profita decât indirect de activitatea de coordonare a sloturilor orare și numai în ceea ce privește perceperea taxelor de aeroport, care sunt stabilite în funcție de numărul de utilizatori. Pentru acest motiv, ar fi puțin probabil ca ANA să favorizeze în mod individual vreun utilizator al aeroportului, din moment ce nu ar obține niciun profit din aceasta. Situația ar fi diferită în cazul în care ANA ar deține o participare la capitalul unui operator de transport aerian, ceea ce nu este cazul.

30 Presupunând că ANA ar putea fi considerată o parte interesată, Republica Portugheză ar garanta independența coordonatorului prevăzută la articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93. Potrivit acestui stat membru, dispoziția respectivă nu impune ca coordonatorul să fie o entitate juridică distinctă de organismul de administrare a aeroportului, ci impune doar o separare funcțională. Or, între ANA și DCNS ar exista cu siguranță o separare funcțională, din moment ce DCNS dispune de o veritabilă autonomie tehnică, funcțională, organizațională și de administrare în ceea ce privește activitățile legate de alocarea de sloturi orare și din moment ce, pentru acest motiv, deciziile sale nu sunt nicidecum supuse vreunei aprecieri sau aprobări din partea ANA.

Aprecierea Curții

31 În temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (b) prima teză din Regulamentul nr. 95/93, statul membru în cauză trebuie să asigure „independența coordonatorului prin separarea funcțională a coordonatorului de orice parte interesată”.

32 Prin urmare, este necesar să se verifice, în cadrul primului motiv, dacă ANA, în calitate de organism de administrare a unor aeroporturi, trebuie să fie considerată o „parte interesată” în sensul acestei dispoziții și, în caz afirmativ, dacă Republica Portugheză a prevăzut garanțiile necesare pentru a asigura separarea funcțională a coordonatorului în raport cu această parte interesată.

33 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că Regulamentul nr. 95/93 nu conține nicio definiție a noțiunii „separare funcțională” a coordonatorului, nici a celei de „parte interesată” de care acesta trebuie să fie separat. Prin urmare, pentru a determina conținutul acestor noțiuni, este necesar să se țină seama nu numai de modul de redactare a articolului 4 alineatul (2) litera (b) prima teză din Regulamentul nr. 95/93 și de scopul independenței coordonatorului în raport cu orice parte interesată în sensul acestei dispoziții, ci și de cerințele prevăzute la articolul 4 alineatul (2) litera (c) din regulamentul menționat. Astfel, această dispoziție precizează că trebuie ca „activitatea coordonatorului să se desfășoare în conformitate cu prezentul regulament, de o manieră neutră, nediscriminatorie și transparentă”, aceste trei elemente fiind, așadar, inerente caracterului independent al funcției coordonatorului.

34 În ceea ce privește, în primul rând, neutralitatea coordonatorului, din al cincilea considerent al Regulamentului nr. 95/93 rezultă că aceasta trebuie să fie „de necontestat”. Este cert că o asemenea cerință trebuie să fie îndeplinită în raport cu orice parte interesată.

35 În al doilea rând, trebuie arătat că, în conformitate cu al șaselea considerent al Regulamentului nr. 95/93, transparența informației „este un element esențial în asigurarea unei proceduri obiective pentru alocarea de sloturi orare”.

36 În al treilea rând, pentru a permite coordonatorului să urmărească în mod eficient obiectivele Regulamentului nr. 95/93, obiectivitatea procedurii de alocare de sloturi orare impune ca sarcinile pe care i le atribuie regulamentul menționat să fie îndeplinite în afara oricărei presiuni.

37 Prin urmare, aspectul funcțional al independenței coordonatorului se caracterizează printre altele prin obligația de alocare obiectivă și transparentă a sloturilor orare fiecărei persoane care solicită alocarea unor astfel de sloturi.

38 În ceea ce privește noțiunea „parte interesată”, Comisia susține că acestei noțiuni trebuie să i se confere o accepțiune largă, astfel încât să acopere un cerc extins de persoane, printre care și un organism de administrare a unui aeroport.

39 În schimb, potrivit Republicii Portugheze, calificarea ca parte interesată trebuie apreciată de la caz la caz, pe baza unei verificări concrete, astfel încât Comisiei i-ar reveni sarcina de a demonstra că, în speță, organismul de administrare are un interes în alocarea sloturilor orare.

40 Or, acest ultim argument trebuie înlăturat de la bun început. Astfel, în ceea ce privește scopul articolului 4 alineatul (2) litera (b) prima teză din Regulamentul nr. 95/93 de a garanta neutralitatea necontestată a coordonatorului, trebuie să se constate că această dispoziție urmărește excluderea oricărui risc ca acesta să nu își îndeplinească atribuțiile în mod independent.

41 În aceste condiții, trebuie să se constate că „parte interesată” înseamnă orice entitate ale cărei interese ar putea fi afectate prin alocarea sloturilor orare. După cum arată Comisia, această situație se aplică organismelor de administrare a aeroporturilor.

42 Astfel, pe de o parte, din articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul nr. 95/93, precum și din articolul 4 alineatul (8) coroborat cu articolul 5 alineatul (1) din acest regulament reiese că organismele de administrare a unor aeroporturi sunt incluse, ca și operatorii de transport aerian, în cercul entităților care au dreptul de a fi consultate înainte de desemnarea coordonatorului și de a fi informate, printre altele, cu privire la sloturile orare solicitate, alocate și încă disponibile. Această împrejurare confirmă

că Regulamentul nr. 95/93 se întemeiază pe premisa potrivit căreia interesele organismului de administrare a unui aeroport pot fi afectate prin alocarea de sloturi orare care intră în atribuțiile coordonatorului.

43 Pe de altă parte, după cum arată Comisia, organismul de administrare a unui aeroport poate avea interesul ca sloturile orare să fie alocate unui anumit operator de transport aerian, chiar în lipsa unei participări directe sau indirecte la capitalul acestuia, un asemenea interes putând rezulta, cu titlu de exemplu, din contractele de închiriere de spații în aeroport încheiate între un anumit operator de transport aerian și organismul de administrare sau din dorința acestuia din urmă ca aeroportul în discuție să devină un aeroport pivot al unui anumit operator de transport aerian.

44 În consecință, este necesar să se constate că ANA, în calitate de organism de administrare a aeroporturilor din Portugalia, trebuie să fie considerată o „parte interesată” în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93.

45 Având în vedere această constatare, trebuie analizat dacă Decretul-lege nr. 109/2008 a stabilit corespunzător cerințelor legale garanțiile care pot asigura separarea funcțională a coordonatorului, în sensul dispoziției menționate.

46 Trebuie arătat că, potrivit Decretului-lege nr. 109/2008, ANA, care este responsabilă de exercitarea atât a funcțiilor de coordonator, cât și a celor de administrator de aeroporturi, este cea care, în temeiul articolului 5 alineatele (1) și (2) din acest decret-lege, asigură ca activitatea sa de coordonator să fie independentă de activitatea sa de administrator de aeroporturi printr-o separare adecvată și că tot ANA este cea care garantează această independență, cel puțin la nivel funcțional. Pe de altă parte, decretul-lege menționat stabilește, la articolul 8, organul de control și de supraveghere a alocării sloturilor orare și definește, la articolele 9 și 10, unele încălcări grave, precum și modul în care acest organ trebuie să trateze respectivele încălcări.

47 Or, este necesar să se constate că garanțiile prevăzute de reglementarea portugheză în discuție nu sunt, din cauza caracterului vag al acesteia, suficiente pentru a asigura efectiv separarea funcțională cerută de articolul 4 alineatul (2) litera (b) prima teză din Regulamentul nr. 95/93. Astfel, reglementarea menționată se bazează, în esență, numai pe autolimitarea ANA, fără a-i impune, în această privință, un cadru adecvat și precis.

48 Presupunând că ar fi adevărat că, astfel cum a arătat Republica Portugheză, niciodată nu a fost exercitată în practică vreo presiune din partea ANA și că Institutul Național de Aviație Civilă, ca entitate de reglementare în sectorul aviației civile în Portugalia, nu a primit niciodată nici cea mai neînsemnată plângere referitoare la acțiunea coordonatorului, asemenea afirmații factuale sunt inoperante în ceea ce privește aspectul dacă Republica Portugheză a prevăzut normele de drept necesare pentru asigurarea independenței coordonatorului în raport cu orice parte interesată.

49 În consecință, din moment ce Decretul-lege nr. 109/2008 nu a prevăzut norme de drept suficient de concrete pentru a asigura „independența coordonatorului prin separarea funcțională a coordonatorului de orice parte interesată”, în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (b) prima teză din Regulamentul nr. 95/93, este necesar ca primul motiv al Comisiei să fie considerat fondat.

Cu privire la al doilea motiv, privind sistemul de finanțare a coordonatorului

Argumentele părților

50 Articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93 impune ca sistemul de finanțare a activității coordonatorului să fie astfel conceput încât să garanteze independența acestuia. Aceasta presupune, potrivit Comisiei, ca coordonatorul să țină contabilități separate, să administreze bugete

distincte și în special ca finanțarea activităților sale să nu depindă de părțile interesate sau numai de o parte interesată, și anume organismul de administrare a aeroportului. Or, în speță, finanțarea coordonatorului ar depinde exclusiv de respectivul organism, iar bugetul său ar fi aprobat de acesta. În plus, chiar dacă coordonatorul constituie un centru de cost specific, toate cheltuielile sale ar fi suportate de organismul de administrare, ceea ce nu ar permite să se concluzioneze că sistemul de finanțare a coordonatorului este independent în raport cu acest organism.

51 Potrivit Republicii Portugheze, sistemul de finanțare de natură să garanteze independența coordonatorului, astfel cum este prevăzut la articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, nu constituie decât un simplu indicator care permite măsurarea gradului de independență al coordonatorului, iar nu o cerință legală esențială. Prin urmare, neinstituirea taxei pentru alocarea sloturilor orare nu ar permite să se concluzioneze în sensul lipsei de independență a DCNS.

52 Republica Portugheză susține că există în speță o separare contabilă strictă între activitățile DCNS și cele ale ANA, astfel încât DCNS constituie un centru de cost specific.

Aprecierea Curții

53 Potrivit articolului 4 alineatul (2) litera (b) a doua teză din Regulamentul nr. 95/93, „[s]istemul de finanțare a activităților coordonatorilor este astfel conceput încât să garanteze independența acestora”.

54 În speță, ANA este o parte interesată, după cum reiese din cuprinsul punctului 44 din prezenta hotărâre. Prin urmare, este indispensabil ca DCNS să dispună de contabilitate, de un buget și de resurse financiare proprii pentru a se garanta că își îndeplinește atribuțiile de coordonator în conformitate cu Regulamentul nr. 95/936, în afara oricărei influențe a ANA.

55 Or, tocmai un mecanism de finanțare din resurse proprii lipsește în speță. Astfel, este cert că legislația portugheză nu prevede un asemenea mecanism și că resursele DCNS provin exclusiv de la ANA.

56 În plus, Republica Portugheză nu contestă că adoptarea bugetului de funcționare și a conturilor anuale ale coordonatorului intră în competența exclusivă a consiliului de administrație al ANA.

57 În ceea ce privește argumentul Republicii Portugheze potrivit căruia DCNS constituie un centru de cost specific, doar acest fapt nu poate fi de natură să afecteze concluzia potrivit căreia coordonatorul este finanțat în întregime de o parte interesată, în speță ANA. Prin urmare, sistemul de finanțare a activităților coordonatorului nu este astfel conceput încât să garanteze independența acestuia, potrivit cerințelor articolului 4 alineatul (2) litera (b) a doua teză din Regulamentul nr. 95/93.

58 În aceste condiții, al doilea motiv formulat de Comisie trebuie considerat ca fiind fondat.

Cu privire la cererile accesorii ale Republicii Portugheze

59 Cu titlu accesoriu, Republica Portugheză solicită Curții să declare, pe de o parte, că „în Portugalia, actualul coordonator asigură respectarea cerințelor privind independența funcțională prevăzută la articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93” și, pe de altă parte, că „Republica Portugheză își îndeplinește obligațiile care îi revin în temeiul Regulamentului nr. 95/93”.

60 În ceea ce privește aceste cereri, trebuie să se constate că, în cadrul unei acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, Curtea nu are competența de a soluționa o altă cerere decât cea formulată de Comisie. Prin urmare, aceste cereri trebuie să fie respinse ca inadmisibile.

61 Având în vedere toate considerațiile ce precedă, trebuie să se constate că, prin faptul că nu a garantat independența coordonatorului pentru alocarea sloturilor orare prin separarea funcțională a acestuia de orice parte interesată și nu s-a asigurat că sistemul de finanțare a activităților coordonatorului este astfel conceput încât să îi garanteze independența, Republica Portugheză nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 95/93.

Cu privire la cheltuielile de judecată

62 În temeiul articolului 138 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Comisia a solicitat obligarea Republicii Portugheze la plata cheltuielilor de judecată, iar neîndeplinirea obligațiilor a fost constatată, se impune obligarea acesteia din urmă la plata cheltuielilor de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a cincea) declară și hotărăște:

1) **Prin faptul că nu a garantat independența coordonatorului pentru alocarea sloturilor orare prin separarea funcțională a acestuia de orice parte interesată și nu s-a asigurat că sistemul de finanțare a activităților coordonatorului este astfel conceput încât să îi garanteze independența, Republica Portugheză nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 545/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009.**

2) **Obligă Republica Portugheză la plata cheltuielilor de judecată.**

Semnături