ARRÊT DE LA COUR (sixième chambre)

16 octobre 2003 *

Dans l'affaire C-363/01,

ayant pour objet une demande adressée à la Cour, en application de l'article 234 CE, par l'Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Allemagne) et tendant à obtenir, dans le litige pendant devant cette juridiction entre

Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

et

Deutsche Lufthansa AG,

une décision à titre préjudiciel sur l'interprétation de l'article 16, paragraphe 3, de la directive 96/67/CE du Conseil, du 15 octobre 1996, relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO L 272, p. 36),

* Langue de procédure: l'allemand.

LA COUR (sixième chambre),

composée de M. J.-P. Puissochet, président de chambre, MM. C. Gulmann et V. Skouris, M^me^ N. Colneric et M. J. N. Cunha Rodrigues (rapporteur), juges,

avocat général: M. J. Mischo,
greffier: M. H. A. Rühl, administrateur principal,

considérant les observations écrites présentées:

— pour Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, par M^e^ G. Schohe, Rechtsanwalt,

— pour Deutsche Lufthansa AG, par M^es^ B. Haager et H. Neumann, Rechtsanwälte,

— pour le gouvernement hellénique, par MM. M. Apessos et I. Bakopoulos ainsi que par M^me^ S. Chala, en qualité d'agents,

— pour la Commission des Communautés européennes, par MM. M. Huttunen et M. Niejahr, en qualité d'agents,

vu le rapport d'audience,

ayant entendu les observations orales de Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, représentée par M^e^ G. Schohe, de Deutsche Lufthansa AG, représentée par M^es^ B. Haager et H. Neumann ainsi que par M. M. Kleuk, Abteilungsleiter, et de la Commission, représentée par MM. M. Huttunen et M. Niejahr, à l'audience du 5 décembre 2002,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 28 janvier 2003,

rend le présent

Arrêt

1 Par ordonnance du 31 juillet 2001, parvenue à la Cour le 24 septembre suivant, l'Oberlandesgericht Frankfurt am Main a posé, en vertu de l'article 234 CE, cinq questions préjudicielles portant sur l'interprétation de l'article 16, paragraphe 3, de la directive 96/67/CE du Conseil, du 15 octobre 1996, relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO L 272, p. 36, ci-après la «directive»).

2 Ces questions ont été soulevées dans le cadre d'un litige opposant Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (ci-après le «Flughafen»), société d'exploitation de l'aéroport de Hannover-Langenhagen (Allemagne), à Deutsche Lufthansa AG

(ci-après «Lufthansa»), compagnie de transports aériens, au sujet du refus de cette dernière de payer au Flughafen, à partir du 1er janvier 1998, une redevance spécifique d'accès au marché de l'assistance en escale (ci-après la «redevance d'accès»).

Cadre juridique

Réglementation communautaire

3 Aux termes du cinquième considérant de la directive, «l'ouverture de l'accès au marché de l'assistance en escale est une mesure devant contribuer à réduire les coûts d'exploitation des compagnies aériennes et à améliorer la qualité offerte aux usagers».

4 Selon le neuvième considérant de la directive, «le libre accès au marché de l'assistance en escale est compatible avec le bon fonctionnement des aéroports communautaires».

5 Le vingt-cinquième considérant de la directive énonce:

«considérant que l'accès des installations aéroportuaires doit être garanti aux prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale et aux usagers autorisés à pratiquer l'auto-assistance, dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs droits, et permettre une concurrence effective et loyale; que toutefois cet accès doit pouvoir donner lieu à la perception d'une rémunération».

6 Conformément à l'article 2 de la directive:

«Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) 'aéroport': tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que les installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux;

[...]

c) 'entité gestionnaire': l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation ou de la réglementation nationale la mission d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires, de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport ou le système aéroportuaire considéré;

d) 'usager d'un aéroport': toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, au départ ou à destination de l'aéroport considéré;

e) 'assistance en escale': les services rendus sur un aéroport à un usager tels que décrits en annexe;

f) 'auto-assistance en escale': situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Au sens de la présente définition, ne sont pas considérés comme tiers entre eux des usagers:

— dont l'un détient dans l'autre une participation majoritaire

ou

— dont la participation dans chacun d'eux est majoritairement détenue par une même entité;

g) 'prestataire de services d'assistance en escale': toute personne physique ou morale fournissant à des tiers une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale.»

7 L'article 6 de la directive, intitulé «Assistance aux tiers», énonce:

«1. Les États membres prennent les mesures nécessaires, selon les modalités prévues à l'article 1er, pour assurer aux prestataires des services d'assistance en escale le libre accès au marché de la prestation de services d'assistance en escale à des tiers.

Les États membres ont la faculté d'imposer que les prestataires des services d'assistance en escale soient établis dans la Communauté.

2. Les États membres peuvent limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir les catégories de services d'assistance en escale suivantes:

— assistance 'bagages',

— assistance 'opérations en piste',

— assistance 'carburant et huile',

— assistance 'fret et poste' en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion.

Ils ne peuvent toutefois limiter ce nombre à moins de deux, pour chaque catégorie de service.

3. De surcroît, à compter du 1er janvier 2001, l'un au moins de ces prestataires autorisés ne peut être contrôlé directement ou indirectement:

— ni par l'entité gestionnaire de l'aéroport,

— ni par un usager ayant transporté plus de 25 % des passagers ou du fret enregistrés dans l'aéroport au cours de l'année précédant celle où s'opère la sélection de ces prestataires,

— ni par une entité contrôlant ou étant contrôlée directement ou indirectement par cette entité gestionnaire ou par un tel usager.

Toutefois, au plus tard le 1er juillet 2000, tout État membre peut demander que l'obligation énoncée au présent paragraphe soit reportée au 31 décembre 2002.

La Commission, assistée par le comité visé à l'article 10, examine cette demande et peut, compte tenu de l'évolution du secteur et notamment de la situation dans des aéroports comparables en termes de volume et de structure du trafic, décider d'accéder à ladite demande.

4. Lorsque, en application du paragraphe 2, ils limitent le nombre de prestataires autorisés, les États membres ne peuvent pas empêcher un usager d'un aéroport, quelle que soit la partie de cet aéroport qui lui est affectée, de bénéficier, pour chaque catégorie de service d'assistance en escale sujette à limitation, d'un choix effectif entre au moins deux prestataires de services d'assistance en escale, dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3.»

8 L'article 7 de la directive, intitulé «Auto-assistance», est libellé comme suit:

«1. Les États membres prennent les mesures nécessaires selon les modalités prévues à l'article 1er pour assurer le libre exercice de l'auto-assistance en escale.

2. Toutefois, pour les catégories de services d'assistance suivantes:

— assistance 'bagages',

— assistance 'opérations en piste',

— assistance 'carburant et huile',

— assistance 'fret et poste' en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion,

les États membres peuvent réserver l'exercice de l'auto-assistance au moins à deux usagers, à la condition que ceux-ci soient choisis sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.»

9 L'article 9 de la directive, intitulé «Dérogations», prévoit à son paragraphe 1:

«Lorsque, sur un aéroport, des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles, notamment en fonction de l'encombrement et du taux d'utilisation des surfaces, entraînent une impossibilité d'ouverture du marché et/ou d'exercice de l'auto-assistance au degré prévu par la présente directive, l'État membre concerné peut décider:

a) de limiter le nombre de prestataires pour une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale autres que celles visées à l'article 6 paragraphe 2 dans l'ensemble ou une partie de l'aéroport; dans ce cas, les dispositions de l'article 6 paragraphes 2 et 3 s'appliquent;

b) de réserver à un seul prestataire une ou plusieurs catégories de services d'assistance visées à l'article 6 paragraphe 2;

c) de réserver l'exercice de l'auto-assistance à un nombre limité d'usagers pour les catégories autres que celles visées à l'article 7 paragraphe 2, à la condition que ces usagers soient choisis sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires;

d) d'interdire ou de limiter à un seul usager l'exercice de l'auto-assistance pour les catégories de services d'assistance en escale visées à l'article 7 paragraphe 2.»

10 En vertu de l'article 16 de la directive, intitulé «Accès aux installations»:

«1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir l'accès des installations aéroportuaires aux prestataires de services et aux usagers désirant pratiquer l'auto-assistance, dans la mesure où cet accès leur est nécessaire pour exercer leurs activités. Si l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'autorité publique ou une autre entité qui la contrôle impose des conditions à cet accès, celles-ci doivent être pertinentes, objectives, transparentes et non discriminatoires.

2. Les espaces disponibles pour l'assistance en escale dans l'aéroport doivent être répartis entre les différents prestataires de services et entre les différents usagers pratiquant l'auto-assistance, y compris les nouveaux arrivants, dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs droits et pour permettre une concurrence effective et loyale sur la base de règles et de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

3. Lorsque l'accès aux installations aéroportuaires entraîne la perception d'une rémunération, celle-ci sera déterminée en fonction de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.»

11 À l'occasion de l'adoption de la directive, la Commission a fait inscrire au procès-verbal une déclaration relative à l'application de l'article 16, paragraphe 3, de cette directive, dont la teneur est la suivante:

«La Commission déclare que l'article 16 paragraphe 3 reconnaît le droit pour l'aéroport de percevoir une rémunération pour l'accès à ses installations des prestataires de services d'assistance et des usagers se livrant à l'auto-assistance.

La Commission déclare qu'une telle rémunération peut être entendue au sens d'une redevance commerciale ['Geschäftsgebühr' dans la version en langue allemande de ladite déclaration] et peut notamment contribuer à l'autofinancement de l'aéroport, dans la mesure où celle-ci est déterminée en fonction de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.»

Réglementation nationale

12 Le Gesetz über Bodenabfertigungsdienste (loi sur les services d'assistance en escale), du 11 novembre 1997 (BGBl. 1997 I, p. 2694), a inséré dans le Luftverkehrsgesetz (loi relative aux transports aériens) une habilitation en vertu de laquelle a été adoptée la Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften (règlement sur les services d'assistance en escale fournis sur les aéroports et portant modification d'autres dispositions du droit des transports aériens), du 10 décembre 1997 (BGBl. 1997 I, p. 2885, ci-après la «BADV»).

13 L'article 9, paragraphes 1 et 3, de la BADV dispose:

«1) L'exploitant de l'aéroport et le prestataire de services d'assistance en escale ou l'usager pratiquant l'auto-assistance sont tenus de passer un contrat sur l'utilisation de la partie nécessaire et disponible de l'aéroport et de ses infrastructures ainsi que sur les rémunérations à verser à l'exploitant en vertu du présent règlement [...].

[...]

3) L'exploitant de l'aéroport est en droit de percevoir auprès des prestataires de services et des usagers pratiquant l'auto-assistance une rémunération pour l'accès à ses installations ainsi que la mise à disposition et l'utilisation de celles-ci. Cette rémunération est fixée, après consultation du comité des usagers, suivant des critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires et elle peut, à la manière d'une redevance commerciale, servir notamment à assurer l'autofinancement de l'aéroport. [...]»

Litige au principal et questions préjudicielles

14 Il ressort de l'ordonnance de renvoi que les avions de Lufthansa font des escales dans l'aéroport de Hannover-Langenhagen. Celle-ci y assure, notamment, l'enregistrement des passagers montant à bord de ses avions ainsi que de passagers transportés par d'autres compagnies aériennes. Dans le cadre de ces activités, le Flughafen met à la disposition de Lufthansa des guichets d'enregistrement en contrepartie d'un loyer fixé par un contrat sur l'assistance au sol des aéronefs.

15 Jusqu'à la fin de l'année 1997, le Flughafen n'a pas exigé de Lufthansa le paiement de la redevance d'accès, au moins en ce qui concerne l'auto-assistance en escale. En revanche, elle percevait déjà une telle redevance auprès des prestataires de services assurant l'assistance en escale pour des tiers et auprès d'autres prestataires.

16 Il est constant que la redevance d'accès rémunère l'octroi de la possibilité d'accéder au marché de l'assistance en escale dans l'aéroport et qu'elle ne vise pas à rétribuer des prestations concrètes du Flughafen, telles que la mise à disposition d'installations spécifiques ou utilisées en commun, lesquelles sont rémunérées par une redevance d'utilisation que Lufthansa verse au Flughafen.

17 Le 1er janvier 1998, le Flughafen a adopté un nouveau règlement sur l'utilisation de l'aéroport, dont les points 2.5.1 et 2.5.2 énoncent:

«2.5.1. L'exploitant de l'aéroport offre des services d'assistance en escale sur la base de la liste de prestations et du règlement relatif aux redevances, dans la version en vigueur au moment donné. Ces services peuvent également être assurés par des usagers pratiquant l'auto-assistance et par des prestataires de services d'assistance en escale, dans la mesure définie par l'entité gestionnaire de l'aéroport.

2.5.2. L'exploitant de l'aéroport est en droit de percevoir des prestataires de services et des usagers pratiquant l'auto-assistance une rémunération pour l'accès à ses installations ainsi que pour la mise à disposition et l'utilisation de celles-ci; cette rémunération vise à contribuer, à la manière d'une redevance commerciale, à l'autofinancement de l'aéroport.»

18 Sur ce fondement, le Flughafen a adopté un règlement relatif aux redevances, qui fait mention d'une redevance d'accès de 0,30 DEM par passager.

19 Le 24 juillet 1998, le Flughafen a exigé de Lufthansa le paiement de 151 890,74 DEM au titre de la redevance d'accès due pour la période ayant débuté le 1er janvier 1998. Lufthansa a contesté le bien-fondé de cette demande, de sorte que le Flughafen a introduit devant le Landgericht Frankfurt am Main un recours tendant au paiement de ladite redevance.

20 Le Landgericht ayant rejeté ce recours, le Flughafen a fait appel devant la juridiction de renvoi. Celle-ci se demande en particulier si Lufthansa est tenue de conclure avec le Flughafen un contrat relatif au versement de la redevance d'accès. À cet égard, l'Oberlandesgericht relève que le Flughafen pourrait, le cas

échéant, se fonder sur l'article 9, paragraphe 3, de la BADV, lu en combinaison avec l'article 16, paragraphe 3, de la directive, pour faire valoir un droit à la conclusion d'un contrat d'autorisation et au versement d'une redevance d'accès s'ajoutant à la redevance d'utilisation des installations aéroportuaires.

21 Le libellé de l'article 9, paragraphes 1 et 3, de la BADV ne permettrait pas, à lui seul, de déterminer s'il existe un droit à une rémunération pour l'ouverture de l'accès au marché de l'assistance en escale qui soit distinct du droit à une rémunération pour la mise à disposition et l'utilisation d'installations aéroportuaires.

22 Selon la juridiction de renvoi, la directive, et en particulier l'article 16, paragraphe 3, de celle-ci, lu en combinaison avec son vingt-cinquième considérant, ne peut, de par son libellé, son sens ou son objet, être interprétée en ce sens que l'exploitant d'un aéroport serait en droit d'exiger le paiement d'une redevance d'accès, en sus d'une rémunération spécifique pour la mise à disposition d'installations aéroportuaires.

23 Elle relève à cet égard que l'article 16, paragraphe 3, de la directive se réfère à «l'accès aux installations aéroportuaires», ce qui viserait des installations matérielles. Il serait difficile d'assimiler l'accès à des installations à l'accès à un marché déterminé. Ladite disposition permettrait de percevoir pour la mise à disposition d'installations matérielles une redevance fixée d'un commun accord, qui tiendrait compte à la fois du désir de l'exploitant de l'aéroport de réaliser un bénéfice et de la nécessité de couvrir ses frais ainsi que des objectifs d'ouverture du marché.

24 De l'avis de la juridiction de renvoi, la directive vise à assurer l'ouverture du marché et la baisse des coûts. Accepter le point de vue du Flughafen conduirait non seulement à ne pas accorder un accès qui est garanti depuis des décennies en faveur de Lufthansa et des compagnies aériennes se trouvant dans une situation

comparable à celle-ci, mais également à rendre cet accès plus difficile, en raison d'une hausse sensible des coûts. Lu en combinaison avec le vingt-cinquième considérant de la directive, l'article 16, paragraphe 3, de celle-ci se bornerait à prévoir que l'accès aux installations aéroportuaires peut donner lieu au versement d'une rémunération dont le montant doit être déterminé en fonction des critères indiqués, en tenant compte d'un bénéfice pour l'entreprise.

25 S'agissant du point de vue défendu par le Flughafen, la juridiction de renvoi relève qu'il semble pouvoir s'appuyer sur les termes de l'article 9, paragraphe 3, de la BADV ainsi que sur la décision 98/513/CE de la Commission, du 11 juin 1998, relative à une procédure d'application de l'article 86 du traité (IV/35.613 — Alpha Flight Services/Aéroports de Paris) (JO L 230, p. 10), et l'arrêt du Tribunal du 12 décembre 2000, Aéroports de Paris/Commission (T-128/98, Rec. p. II-3929). À la lumière de ces éléments, les articles 16, paragraphe 3, de la directive et 9 de la BADV pourraient être interprétés également comme se référant à une rémunération qui constituerait la contrepartie de l'octroi d'une possibilité de profit et non pas celle de la mise à disposition d'installations matérielles en vue d'un usage spécifique.

26 Selon la juridiction de renvoi, l'examen de la genèse de la directive amène plutôt à rejeter l'interprétation défendue par le Flughafen. Les propositions formulées dans ce cadre par le Parlement européen et le Comité des régions de l'Union européenne, ce dernier ayant utilisé l'expression «taxe sur la concession», n'auraient pas été reprises dans la décision relative à la prise de position commune du Conseil ni dans le texte final de la directive.

27 La juridiction de renvoi indique par ailleurs qu'une partie de la doctrine considère que la redevance d'accès diffère de la rémunération de prestations spécifiques usuellement fournies par le gestionnaire de l'aéroport et relève que l'article 9, paragraphe 3, de la BADV prévoit une rémunération portant sur trois aspects, à savoir l'accès, la mise à disposition et l'utilisation. À l'opposé, d'autres auteurs estimeraient que la perception d'une redevance d'accès ne peut se fonder sur aucune disposition de la directive et qu'elle entrave l'accès des concurrents des gestionnaires d'aéroports au marché de l'assistance en escale.

28 La juridiction de renvoi considère que, même si la directive devait être interprétée comme autorisant la perception d'une redevance d'accès, une telle perception ne serait admissible que lorsque le prestataire de services obtient l'accès au marché sans utiliser les installations de l'aéroport, car, dans les autres cas, l'octroi d'une possibilité de profit serait déjà rétribué par la redevance d'utilisation de ces installations.

29 En outre, à supposer que la directive doive être interprétée en ce sens qu'elle admet la perception d'une redevance d'accès, la juridiction de renvoi se demande si une telle redevance peut également être exigée dans des domaines où le marché considéré est déjà ouvert depuis longtemps et où, dès lors, la directive ne peut pas sortir d'effet.

30 Dans l'hypothèse où la réponse à cette question serait affirmative, l'Oberlandesgericht s'interroge en outre quant au point de savoir si ladite redevance peut alors également être exigée d'une entreprise à laquelle l'accès au marché était accordé dans le passé contre le seul paiement d'une redevance d'utilisation, réévaluée à intervalles réguliers, de sorte que les coûts de l'assistance en escale subiraient ainsi une hausse significative, contrairement aux objectifs de la directive.

31 Par ailleurs, selon la juridiction de renvoi, l'application d'un traitement différent aux anciens et aux nouveaux opérateurs pourrait conduire à une inégalité de traitement qui ne serait peut-être pas objectivement justifiée, ainsi qu'à une violation de l'interdiction de discrimination. Cette juridiction estime que l'interprétation qu'elle préconise ne crée une discrimination ni entre les usagers pratiquant l'auto-assistance et les prestataires de services pour des tiers ni entre les anciens et les nouveaux opérateurs. L'exploitant de l'aéroport pourrait dans tous les cas percevoir une redevance d'utilisation fixée de manière à lui permettre de réaliser un bénéfice dans le respect des critères énoncés à l'article 16, paragraphe 3, de la directive.

32 Pour le cas où il résulterait de l'interprétation donnée par la Cour que le Flughafen peut imposer le paiement d'une redevance d'accès à une entreprise se trouvant dans la situation de Lufthansa, se poserait la question de savoir si des modalités de calcul de la redevance telles que celles en cause au principal répondent aux exigences énoncées à l'article 16, paragraphe 3, de la directive.

33 Eu égard aux considérations qui précèdent, l'Oberlandesgericht Frankfurt am Main a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) La directive 96/67/CE du Conseil, du 15 octobre 1996 — et en particulier son article 16, paragraphe 3, lu en combinaison avec son vingt-cinquième considérant —, doit-elle être interprétée en ce sens que l'entité gestionnaire d'un aéroport au sens de l'article 3 est en droit de subordonner l'autorisation d'"accès aux installations aéroportuaires' au paiement, par le prestataire de services d'assistance en escale et/ou l'usager pratiquant l'auto-assistance (prestataire de services), d'une rémunération spécifique, prenant la forme d'une redevance d'accès au marché, versée en contrepartie de l'ouverture d'une possibilité de profit et qui vient s'ajouter à une redevance d'utilisation des installations (loyer) que le prestataire de services d'assistance en escale et/ou l'usager pratiquant l'auto-assistance est contractuellement tenu de verser pour la mise à disposition, dans le cadre d'un bail, d'installations aéroportuaires, constituées en l'occurrence par des guichets d'enregistrement de passagers,

ou (seconde branche de l'alternative) résulte-t-il uniquement des dispositions de la directive qu'il faut, lors de la fixation d'une redevance d'utilisation, se conformer aux critères visés à l'article 16, paragraphe 3, en tenant compte de l'intérêt de l'entité gestionnaire de l'aéroport à réaliser un bénéfice?

2) En cas de réponse affirmative à la première branche de la première question, l'entité gestionnaire de l'aéroport peut-elle faire valoir un tel droit à

l'encontre d'un prestataire de services d'assistance en escale et/ou d'un usager pratiquant l'auto-assistance (situation de la partie défenderesse au principal) même dans des domaines où le libre accès au marché de l'assistance en escale était déjà garanti avant l'entrée en vigueur de la directive, par exemple en matière d'assistance du côté de l'aérogare?

3) En cas de réponse affirmative à la deuxième question, la directive doit-elle être interprétée en ce sens que l'entité gestionnaire d'un aéroport au sens de l'article 3 est en droit d'imposer en sus une redevance d'accès au marché au sens de la première question, en contrepartie de l''accès aux installations aéroportuaires', même à un usager pratiquant l'auto-assistance et/ou à un prestataire de services se trouvant dans la situation de la partie défenderesse au principal qui, jusqu'à l'entrée en vigueur de la directive ou des dispositions ayant assuré sa transposition en droit national, payait (uniquement) des loyers pour l'utilisation desdites installations aéroportuaires?

4) Faut-il aller jusqu'à considérer que l'imposition (en sus) d'une redevance d'accès au marché à une personne pratiquant l'auto-assistance et/ou la prestation de services d'assistance en escale, qui pouvait jusqu'alors accéder au marché de l'assistance en escale — le cas échéant uniquement dans le domaine de l'auto-assistance — sans avoir à payer une telle redevance, est obligatoire pour éviter des situations d'inégalité de traitement par rapport à d'autres personnes pratiquant l'auto-assistance ou la prestation de services d'assistance en escale

a) qui étaient déjà auparavant tenues de payer une redevance d'accès au marché en sus de la redevance d'utilisation;

b) qui ont pour la première fois accès aux installations aéroportuaires en raison de la situation juridique créée par la directive et qui doivent désormais payer pour cela une redevance d'accès au marché en sus de la redevance pour l'utilisation des installations aéroportuaires?

5) Dans l'hypothèse où l'article 16, paragraphe 3, de la directive 96/67 du Conseil, du 15 octobre 1996, autoriserait l'entité gestionnaire d'un aéroport à percevoir de surcroît une redevance d'accès au marché au sens décrit ci-dessus, une telle redevance répond-elle, en tant qu'elle est perçue en sus de celle versée pour l'utilisation de guichets d'enregistrement, aux conditions de l'article 16, paragraphe 3, en matière de pertinence, d'objectivité, de transparence et de non-discrimination lorsqu'elle est déterminée en fonction du nombre de passagers (en l'occurrence: 0,30 DEM par passager à enregistrer)?»

Sur la première question

34 Par la première branche de sa première question, la juridiction de renvoi demande en substance si la directive, en particulier l'article 16, paragraphe 3, de celle-ci, autorise l'entité gestionnaire d'un aéroport à subordonner l'accès au marché de l'assistance en escale dans l'aéroport au versement, par le prestataire de services d'assistance en escale ou l'usager pratiquant l'auto-assistance, d'une redevance d'accès, qui constitue la contrepartie de l'octroi d'une possibilité de profit et qui s'ajoute à la redevance que ledit prestataire ou usager verse pour la mise à disposition d'installations aéroportuaires.

35 Selon le Flughafen et le gouvernement hellénique, la redevance d'«accès aux installations aéroportuaires» que l'entité gestionnaire de l'aéroport peut, conformément à l'article 16, paragraphe 3, de la directive, percevoir des prestataires de services et des usagers pratiquant l'auto-assistance sert en réalité à rémunérer l'accès au «marché» de l'assistance en escale, à savoir la perspective de profit que cet accès ouvre en faveur de ces prestataires et usagers. Cette redevance s'ajouterait ainsi à celle qui est versée en contrepartie de la mise à disposition d'installations aéroportuaires par l'entité gestionnaire de l'aéroport et qui ne relèverait pas du champ d'application de la directive.

36 Cette thèse ne saurait être retenue.

37 Aux termes du vingt-cinquième considérant de la directive, «l'accès des installations aéroportuaires doit être garanti aux prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale et aux usagers autorisés à pratiquer l'auto-assistance» et «cet accès doit pouvoir donner lieu à la perception d'une rémunération».

38 Selon l'article 16, paragraphes 1 et 3, de la directive, intitulé «Accès aux installations», «[l]es États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir l'accès des installations aéroportuaires aux prestataires de services et aux usagers désirant pratiquer l'auto-assistance» et, «[l]orsque l'accès aux installations aéroportuaires entraîne la perception d'une rémunération, celle-ci sera déterminée en fonction de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires».

39 Il en ressort que l'entité gestionnaire de l'aéroport est autorisée à percevoir une rémunération en contrepartie de l'accès aux «installations» aéroportuaires.

40 Or, cette référence à des installations porte manifestement sur les infrastructures et les équipements mis à disposition par l'aéroport. Cette interprétation résulte également de l'article 2, sous a), de la directive, qui définit l'aéroport comme étant tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, «y compris les installations annexes» qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que les «installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux».

41 De surcroît, ainsi que Lufthansa l'a relevé à juste titre, toute autre interprétation de l'article 16 de la directive viderait de son sens le paragraphe 1 de cette disposition en ce que celui-ci vise à garantir aux prestataires et aux usagers l'accès des installations aéroportuaires «dans la mesure où cet accès leur est nécessaire pour exercer leurs activités». À cet égard, il est constant que l'exercice des activités d'assistance en escale suppose en toute hypothèse l'accès à ce marché. Par conséquent, la précision figurant audit paragraphe n'a de sens que si elle vise l'accès aux installations aéroportuaires elles-mêmes, dont la nécessité peut varier selon l'activité concernée. En effet, pour l'exercice de certaines activités d'assistance en escale, le prestataire ou l'usager a besoin de prendre en location des biens mobiliers ou immobiliers appartenant à l'entité gestionnaire de l'aéroport, alors que, pour l'exercice d'autres activités d'assistance en escale, un simple accès aux installations utilisées en commun est suffisant.

42 L'interprétation selon laquelle la directive ne prévoit pas la possibilité de percevoir une redevance d'accès est étayée par d'autres dispositions de la directive, et en particulier les articles 6 et 7 de celle-ci. Ces dispositions, qui obligent les États membres à prendre les mesures nécessaires afin d'assurer aux prestataires de services d'assistance en escale et aux usagers désirant pratiquer l'auto-assistance respectivement le «libre accès au marché» et le «libre exercice de l'auto-assistance», ne prévoient aucunement la faculté de percevoir une rémunération en contrepartie de l'exercice de ces libertés, contrairement à ce qui est le cas de l'article 16, paragraphe 3, de la directive à propos de l'accès aux «installations» aéroportuaires.

43 Cette interprétation s'impose également au regard de l'objectif de la directive consistant à assurer l'ouverture du marché de l'assistance en escale, ouverture qui, selon le cinquième considérant de la directive, doit contribuer, notamment, à réduire les coûts d'exploitation des compagnies aériennes.

44 La faculté pour l'entité gestionnaire d'un aéroport de percevoir une redevance d'accès en sus d'une redevance d'utilisation des installations aéroportuaires non seulement ne serait pas de nature à faciliter l'accès au marché concerné, mais encore irait directement à l'encontre de l'objectif de réduction des coûts d'exploitation des compagnies aériennes et aboutirait même, dans certains cas, à une augmentation de ces coûts. Tel serait le cas si certains prestataires ou usagers qui, comme Lufthansa, ne versaient pas de redevance d'accès avant la mise en œuvre de la directive étaient désormais contraints, eu égard aux critères énoncés à l'article 16, paragraphe 3, de la directive, de payer une telle redevance.

45 Dans ce contexte, il convient de rejeter également l'argumentation du Flughafen selon laquelle la directive ne peut régir valablement les conditions de perception de la redevance d'utilisation des «installations» aéroportuaires au motif que l'objet de la directive serait, selon son intitulé même, de garantir l'accès au «marché» de l'assistance en escale et non pas auxdites «installations».

46 Ainsi que M. l'avocat général l'a relevé aux points 36 et 37 de ses conclusions, la circonstance que l'accès au marché de l'assistance en escale nécessite l'accès aux installations aéroportuaires explique que le législateur communautaire n'a pas seulement prévu des dispositions se rapportant directement à l'accès à ce marché, mais que, afin d'assurer un accès effectif audit marché, il a pu préciser par ailleurs les conditions d'accès aux installations aéroportuaires elles-mêmes.

47 L'analyse de l'économie de la directive contredit en outre l'argumentation, soutenue par le Flughafen, selon laquelle l'intention du législateur communautaire aurait été de permettre la perception d'une redevance d'accès en contrepartie des charges supplémentaires que comporterait pour les gestionnaires d'aéroports l'ouverture du marché de l'assistance en escale, afin d'assurer l'autofinancement de ceux-ci.

48 D'une part, le législateur communautaire a indiqué au neuvième considérant de la directive que le libre accès au marché concerné était compatible avec le bon fonctionnement des aéroports communautaires, sans mentionner la perception d'une quelconque rémunération en contrepartie de cet accès. D'autre part, aucune des dispositions de la directive envisageant des dérogations au principe de libre accès, à savoir les articles 6, 7 et 9 de la directive, ne permet une telle dérogation pour des motifs tenant aux nécessités de financement d'un aéroport. Au demeurant, les aéroports disposent d'autres sources de financement que celles liées aux activités d'assistance en escale, telles que les redevances de décollage et d'atterrissage.

49 L'examen de la genèse de la directive confirme également le bien-fondé de cette interprétation de l'article 16, paragraphe 3, de la directive.

50 Il importe de relever que le texte final de la directive ne reflète pas l'amendement n° 29 à la proposition de directive 95/C 142/09 du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO 1995, C 142, p. 7), présenté dans la résolution législative portant avis du Parlement européen sur ladite proposition (JO 1995, C 323, p. 94). Selon cet amendement, une rémunération «est exigible pour la jouissance par des tiers des possibilités lucratives créées par l'exploitant de l'aéroport» en sus de la redevance d'utilisation pouvant être exigée pour l'accès aux installations aéroportuaires et tenant compte des coûts que cet accès et la mise à disposition des infrastructures entraînent pour l'aéroport. L'article 16, paragraphe 3, de la directive, pour sa part, n'autorise la perception d'une redevance que pour l'accès aux «installations aéroportuaires», ce qui corrobore la thèse défendue par Lufthansa et la Commission, selon laquelle ladite disposition ne permet pas la perception d'une redevance d'accès au marché en contrepartie des possibilités de profit créées par cet accès.

51 S'agissant de la déclaration relative à l'application de l'article 16, paragraphe 3, de la directive que la Commission a fait inscrire au procès-verbal à l'occasion de l'adoption de la directive, et que Flughafen invoque à l'appui de sa thèse, il suffit de relever qu'elle ne permet pas non plus de considérer que la «redevance commerciale» y mentionnée qui peut «contribuer à l'autofinancement de l'aéroport» constitue en réalité une redevance d'accès au marché. En tout état de cause, l'interprétation tirée d'une telle déclaration ne saurait donner lieu à une interprétation différente de celle qui résulte du libellé même de la disposition concernée (voir, en ce sens, notamment, arrêt du 23 février 1988, Commission/Italie, 429/85, Rec. p. 843, point 9).

52 Du reste, ni la décision 98/513 ni l'arrêt Aéroports de Paris/Commission, précité, ne sauraient être utilement invoqués par le Flughafen, ne serait-ce que dans la mesure où l'affaire ayant donné lieu à ladite décision, puis audit arrêt, ne concernait pas l'application de la directive, mais portait sur l'état du droit communautaire antérieur à l'entrée en vigueur de celle-ci.

53 Par ailleurs, les principes fondamentaux du droit communautaire invoqués par le Flughafen, à savoir le principe de non-discrimination, le droit de propriété et la liberté d'exercer une activité économique ou commerciale, ne s'opposent pas non plus à une interprétation de la directive selon laquelle celle-ci interdit la perception d'une redevance d'accès.

54 En ce qui concerne le principe de non-discrimination, il suffit de relever que, dans la mesure où il ressort des considérations qui précèdent que ni l'article 16, paragraphe 3, de la directive ni aucune autre disposition de celle-ci ne sauraient justifier la perception auprès de quelque prestataire de services ou usager que ce soit d'une redevance en contrepartie de l'accès au marché concerné, l'argumentation du Flughafen, tirée d'une violation de ce principe en ce qu'une telle redevance serait imposée à certains opérateurs alors qu'elle ne le serait pas à d'autres, doit être rejetée comme reposant sur une prémisse erronée.

55 Quant au droit de propriété, il convient d'observer que la circonstance que l'entité gestionnaire d'un aéroport n'est pas autorisée à percevoir une redevance d'accès ne signifie pas, contrairement à ce que prétend le Flughafen, que ladite entité est privée de la faculté de tirer un bénéfice des prestations économiques qu'elle fournit sur le marché de l'assistance en escale auquel elle doit donner accès.

56 À cet égard, l'article 16, paragraphe 3, de la directive exige que la rémunération pouvant être perçue en contrepartie de l'accès aux installations aéroportuaires soit déterminée selon des critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. Par conséquent, cette disposition ne s'oppose pas à ce que ladite rémunération soit fixée de telle manière que l'entité gestionnaire de l'aéroport puisse non seulement couvrir les coûts liés à la mise à disposition des installations aéroportuaires et à leur entretien mais aussi réaliser une marge bénéficiaire.

57 Cette interprétation est étayée par l'examen de la genèse de la directive, dont il ressort que, si la proposition de directive visée au point 50 du présent arrêt prévoyait dans la disposition correspondante (voir article 14, paragraphe 3) que l'entité gestionnaire de l'aéroport ne pouvait percevoir une rémunération que pour «couvrir les coûts que cet accès entraîne pour l'aéroport et reflétant le niveau de ceux-ci», l'article 16, paragraphe 3, de la directive ne comporte pas cette précision.

58 Dès lors, l'argumentation du Flughafen fondée sur une violation du droit de propriété, en ce qu'elle part de la prémisse erronée que cette société serait mise dans l'impossibilité d'exploiter ses biens de manière à en retirer un bénéfice, doit être rejetée.

59 Au cours de l'audience, le Flughafen a soutenu que l'interdiction de percevoir une redevance d'accès constitue une ingérence arbitraire dans l'exercice de son droit au libre exercice d'une activité économique ou commerciale, dans la mesure où cette interdiction ne serait pas prévue par la directive et serait, dès lors, illégale. Mais, ainsi qu'il résulte des considérations qui précèdent, la restriction à la libre détermination des prix que représente pour l'entité gestionnaire de l'aéroport l'interdiction de percevoir une redevance pour le seul accès au marché de l'assistance en escale ressort clairement de la directive, de sorte que cette argumentation du Flughafen repose également sur une prémisse erronée et ne saurait donc être accueillie.

60 Dans ces conditions, il convient de répondre à la première branche de la première question que la directive, en particulier l'article 16, paragraphe 3, de celle-ci, s'oppose à ce que l'entité gestionnaire d'un aéroport subordonne l'accès au marché de l'assistance en escale dans l'aéroport au versement, par le prestataire de services d'assistance en escale ou l'usager pratiquant l'auto-assistance, d'une redevance d'accès, qui constitue la contrepartie de l'octroi d'une possibilité de profit et qui s'ajoute à la redevance que ledit prestataire ou usager verse pour la mise à disposition d'installations aéroportuaires.

61 Par la seconde branche de sa première question, la juridiction de renvoi demande si l'article 16, paragraphe 3, de la directive se limite à prévoir que ladite entité est en droit de percevoir une redevance d'utilisation des installations aéroportuaires dont le montant, qui doit être fixé conformément aux critères y énoncés, tient compte de l'intérêt de cette entité à réaliser un bénéfice.

62 Ainsi qu'il ressort des points 55 à 57 du présent arrêt, il y a lieu de répondre à la seconde branche de la première question que l'entité gestionnaire d'un aéroport est en droit de percevoir une redevance d'utilisation des installations aéroportuaires dont le montant, qui doit être fixé conformément aux critères énoncés à

l'article 16, paragraphe 3, de la directive, tient compte de l'intérêt de cette entité à réaliser un bénéfice.

63 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la première question que la directive, en particulier l'article 16, paragraphe 3, de celle-ci, s'oppose à ce que l'entité gestionnaire d'un aéroport subordonne l'accès au marché de l'assistance en escale dans l'aéroport au versement, par le prestataire de services d'assistance en escale ou l'usager pratiquant l'auto-assistance, d'une redevance d'accès, qui constitue la contrepartie de l'octroi d'une possibilité de profit et qui s'ajoute à la redevance que ledit prestataire ou usager verse pour la mise à disposition d'installations aéroportuaires. En revanche, ladite entité est en droit de percevoir une redevance d'utilisation des installations aéroportuaires dont le montant, qui doit être fixé conformément aux critères énoncés à l'article 16, paragraphe 3, de la directive, tient compte de l'intérêt de cette entité à réaliser un bénéfice.

Sur les deuxième à cinquième questions

64 Eu égard à la réponse donnée à la première question, il n'y a pas lieu de répondre aux deuxième à cinquième questions.

Sur les dépens

65 Les frais exposés par le gouvernement hellénique et par la Commission, qui ont soumis des observations à la Cour, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement. La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens.

Par ces motifs,

LA COUR (sixième chambre),

statuant sur les questions à elle soumises par l'Oberlandesgericht Frankfurt am Main, par ordonnance du 31 juillet 2001, dit pour droit:

La directive 96/67/CE du Conseil, du 15 octobre 1996, relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, en particulier l'article 16, paragraphe 3, de celle-ci, s'oppose à ce que l'entité gestionnaire d'un aéroport subordonne l'accès au marché de l'assistance en escale dans l'aéroport au versement, par le prestataire de services d'assistance en escale ou l'usager pratiquant l'auto-assistance, d'une redevance d'accès, qui constitue la contrepartie de l'octroi d'une possibilité de profit et qui s'ajoute à la redevance que ledit prestataire ou usager verse pour la mise à disposition d'installations aéroportuaires. En revanche, ladite entité est en droit de percevoir une redevance d'utilisation des installations aéroportuaires dont le montant, qui doit être fixé conformément aux critères énoncés à l'article 16, paragraphe 3, de cette directive, tient compte de l'intérêt de cette entité à réaliser un bénéfice.

Puissochet Gulmann Skouris

Colneric Cunha Rodrigues

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 16 octobre 2003.

Le greffier

R. Grass

Le président

V. Skouris