HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera a cincea)

9 septembrie 2010 *

În cauza T-319/05,

Confederația Elvețiană, reprezentată de S. Hirsbrunner, U. Soltész și P. Melcher, avocați,

reclamantă,

împotriva

Comisiei Europene, reprezentată de domnii F. Benyon, M. Huttunen și M. Niejahr, în calitate de agenți,

pârâtă,

susținută de

* Limba de procedură: germana.

Republica Federală Germania, reprezentată de domnul C.-D. Quassowski și de doamna A. Tiemann, în calitate de agenți, asistați de T. Masing, avocat,

și de

Landkreis Waldshut, reprezentat de M. Núñez-Müller, avocat,

interveniente,

având ca obiect o cerere de anulare a Deciziei 2004/12/CE a Comisiei din 5 decembrie 2003 privind aplicarea articolului 18 alineatul (2) prima teză din Acordul dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian și a Regulamentului (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului (cazul TREN/AMA/11/03 – Măsuri germane privind apropierea aeronavelor de aeroportul din Zürich) (JO 2004, L 4, p. 13),

TRIBUNALUL (Camera a cincea),

compus din domnii M. Vilaras, președinte, M. Prek și V. M. Ciucă (raportor), judecători,

grefier: doamna C. Kantza, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 9 septembrie 2009,

pronunță prezenta

Hotărâre

Cadrul juridic

Acordul dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian

1 Articolele 1-3, 17, 18, 20 și 21 din Acordul dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian, semnat la 21 iunie 1999 la Luxemburg (JO 2002, L 114, p. 73, Ediție specială, 11/vol. 27, p. 30, denumit în continuare „acordul"), aprobat în numele Comunității prin Decizia 2002/309/CE, Euratom a Consiliului și a Comisiei privind Acordul de cooperare științifică și tehnologică din 4 aprilie 2002 privind încheierea a șapte acorduri cu Confederația Elvețiană (JO L 114, p. 1, Ediție specială, 11/vol. 27, p. 25), au următorul cuprins:

„CAPITOLUL I

Obiective

Articolul 1

(1) Prezentul acord stabilește normele cărora trebuie să li se conformeze părțile contractante în domeniul aviației civile. Aceste dispoziții se aplică fără a aduce atingere celor stabilite prin Tratatul CE, în special competențelor comunitare existente în

cadrul regulilor de concurență și al normelor de aplicare a acestor reguli, precum și legislației comunitare relevante enumerate în anexa la prezentul acord.

(2) În acest sens, dispozițiile prezentului acord, precum și ale regulamentelor și directivelor menționate în anexă, se aplică în condițiile stabilite în continuare. În măsura în care acestea sunt în esență identice cu normele corespondente din Tratatul de instituire a Comunității Europene și cu actele adoptate în conformitate cu acest tratat, aceste dispoziții sunt interpretate, în scopul punerii în practică și al aplicării lor, în conformitate cu hotărârile și deciziile Curții de Justiție și ale Comisiei Comunităților Europene emise înainte de data semnării prezentului acord. Deciziile și hotărârile emise după data semnării acordului sunt comunicate Elveției. La solicitarea uneia dintre părțile contractante, implicațiile acestor decizii și hotărâri ulterioare sunt determinate de către Comitetul mixt în vederea asigurării bunei funcționări a prezentului acord.

Articolul 2

Dispozițiile prezentului acord și ale anexei la acesta se aplică în măsura în care acestea se referă la transportul aerian sau la chestiuni direct legate de transportul aerian, astfel cum este menționat în anexa la prezentul acord.

CAPITOLUL 2

Dispoziții generale

Articolul 3

În domeniul de aplicare a prezentului acord și fără a aduce atingere dispozițiilor speciale pe care le cuprinde, se interzice orice discriminare exercitată pe motive de naționalitate.

[…]

CAPITOLUL 4

Aplicarea acordului

Articolul 17

Părțile contractante iau toate măsurile corespunzătoare generale sau speciale destinate să asigure îndeplinirea obligațiilor care decurg din prezentul acord și se abțin de la orice măsură care ar putea pune în pericol îndeplinirea obiectivelor prezentului acord.

Articolul 18

(1) Fără a aduce atingere alineatului (2) și capitolului 2, fiecare parte contractantă este responsabilă pentru aplicarea corespunzătoare a prezentului acord pe teritoriul propriu, în special a regulamentelor și directivelor menționate în anexă.

(2) În cazurile care pot afecta serviciile aeriene care trebuie autorizate în condițiile capitolului 3 din prezentul acord, instituțiile comunitare dispun de competențele care le sunt conferite în temeiul regulamentelor și directivelor a căror aplicare este confirmată explicit în anexa la prezentul acord. Cu toate acestea, în cazul în care [Confederația Elvețiană] a luat sau preconizează că va lua măsuri de protecție a mediului în aplicarea articolului 8 alineatul (2) sau a articolului 9 din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului, Comitetul mixt, la solicitarea uneia dintre părțile contractante, hotărăște cu privire la conformitatea acestor măsuri cu prezentul acord.

[…]

Articolul 20

Toate aspectele privind validitatea deciziilor luate de instituțiile comunitare pe baza competențelor acestora în condițiile prezentului acord sunt de competența exclusivă a Curții de Justiție a Comunităților Europene.

CAPITOLUL 5

Comitetul mixt

Articolul 21

(1) Se instituie un comitet compus din reprezentanți ai părților contractante, «Comitetul pentru transportul aerian Comunitate/Elveția» (denumit în continuare «Comitetul mixt»), responsabil cu gestionarea prezentului acord și cu aplicarea corespunzătoare a acestuia. În acest scop, Comitetul mixt formulează recomandări și ia decizii în cazurile prevăzute de prezentul acord. Deciziile Comitetului mixt sunt puse în aplicare de părțile contractante în conformitate cu propriile norme. Comitetul mixt hotărăște de comun acord.

[…]"

2 Anexa la acord prevede, între altele, că ori de câte ori actele la care se face trimitere în prezenta anexă menționează statele membre ale Comunității Europene sau cerința de a avea o legătură cu acestea, se consideră, în sensul acordului, că aceste mențiuni fac trimitere și la Confederația Elvețiană sau la cerința de a avea o legătură cu aceasta.

3 Anexa menționată vizează, între altele, Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, p. 8, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 167).

Regulamentul nr. 2408/92

4 Articolele 2, 3, 8 și 9 din Regulamentul nr. 2408/92 prevăd:

„Articolul 2

În înțelesul prezentului regulament:

[…]

(f) «drept de trafic» înseamnă dreptul unui operator de transport aerian de a transporta pasageri, marfă și/sau corespondență, în cadrul unui serviciu de transport aerian între două aeroporturi comunitare;

[…]

Articolul 3

(1) Sub rezerva prezentului regulament, operatorii de transport aerian comunitari sunt autorizați de către statul membru interesat sau de către statele membre interesate să exercite drepturi de trafic pe rute intracomunitare.

[…]

Articolul 8

[…]

(2) Exercitarea drepturilor de trafic este conformă regulilor de exploatare comunitare, de drept intern, regionale sau locale publicate, referitoare la securitate, protecția mediului și alocarea sloturilor.

(3) La cererea unui stat membru sau din propria inițiativă, Comisia examinează aplicarea alineatelor (1) și (2) și, în termen de o lună de la primirea cererii și după consultarea comitetului menționat la articolul 11, decide dacă statul membru poate continua aplicarea măsurii. Comisia comunică decizia sa Consiliului și statelor membre.

[…]

Articolul 9

(1) Dacă există probleme grave de congestie și/sau de mediu, statul membru responsabil poate, sub rezerva prezentului articol, să impună condiții privind drepturile de trafic, să restrângă sau să refuze exercitarea acestor drepturi, în special atunci când alte moduri de transport pot furniza un serviciu satisfăcător.

(2) Măsurile luate de un stat membru în conformitate cu alineatul (1):

— sunt nediscriminatorii în temeiul naționalității sau identității operatorilor de transport aerian;

— au o durată de valabilitate limitată, care nu depășește trei ani, după care sunt reexaminate;

— nu aduc atingere în mod necorespunzător obiectivelor prezentului regulament;

— nu denaturează în mod necorespunzător concurența dintre operatorii de transport aerian;

— nu sunt mai restrictive decât este necesar pentru rezolvarea problemelor.

(3) Dacă un stat membru consideră că măsurile menționate la alineatul (1) sunt necesare, el informează, cu cel puțin trei luni înainte de aplicarea lor, celelalte state membre și Comisia, furnizând o justificare adecvată a acestor măsuri. Măsurile pot fi aplicate în cazul în care, în decurs de o lună de la primirea informațiilor, un stat membru interesat nu contestă măsurile sau în cazul în care Comisia, conform alineatului (4), nu le supune unei examinări suplimentare.

(4) La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia examinează măsurile menționate la alineatul (1). În cazul în care Comisia, în termen de o lună de la primirea informațiilor conform alineatului (3), decide să examineze măsurile, ea indică în același timp dacă măsurile pot fi aplicate total sau parțial în timpul examinării, ținând seama în special de posibilitatea unor efecte ireversibile. După consultarea comitetului menționat la articolul 11, Comisia decide, în termen de o lună după primirea informațiilor necesare, dacă măsurile sunt corespunzătoare și conforme cu prezentul regulament și nu contravin în niciun mod dreptului comunitar. Comisia comunică decizia sa Consiliului și statelor membre. În așteptarea acestei decizii, Comisia poate hotărî măsuri provizorii, inclusiv suspendarea, totală sau parțială, a măsurilor, ținând cont în special de posibilitatea unor efecte ireversibile.

[…]"

Directiva 2002/30/CE

5 Potrivit considerentului (7) al Directivei 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 martie 2002 privind stabilirea normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile comunitare (JO L 85, p. 40, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 219):

„Adoptarea unui cadru comun de norme și proceduri pentru introducerea restricțiilor de exploatare pe aeroporturile comunitare, ca parte a unei abordări echilibrate a gestionării zgomotului, va contribui la asigurarea respectării exigențelor pieței interne prin introducerea unor restricții de exploatare similare pe aeroporturile cu probleme comparabile de zgomot. Acest ansamblu de reglementări cuprinde o evaluare a impactului zgomotului pe un aeroport și o examinare a măsurilor care pot fi luate

pentru atenuarea acestui impact, precum și o selecție a măsurilor adecvate de reducere a zgomotului în scopul obținerii, cu costuri minime, a celui mai mare beneficiu pentru mediu."

6 Articolele 2 și 4 din Directiva 2002/30 prevăd:

„*Articolul 2*

Definiții

În înțelesul prezentei directive:

[…]

«abordare echilibrată» înseamnă o abordare conform căreia statele membre analizează măsurile disponibile în vederea rezolvării problemei zgomotului pe un aeroport situat pe teritoriul lor, respectiv efectul previzibil al reducerii zgomotului aeronavei la sursă, măsurile de amenajare și gestionare a terenului, procedurile operaționale de reducere a zgomotului, precum și restricțiile de exploatare.

[…]

Articolul 4

Norme generale privind gestionarea zgomotului aeronavelor

(1) În tratarea problemelor legate de zgomot pe aeroporturile situate pe teritoriul lor, statele membre adoptă o abordare echilibrată. Acestea pot, de asemenea, lua în calcul, ca măsură de gestionare a zgomotului, și stimulente economice.

[…]"

Istoricul cauzei

7 Aeroportul din Zürich se află la Kloten (Elveția), la nord-est de orașul Zürich (Elveția) și la aproximativ 15 km sud-est de frontiera dintre Elveția și Germania. Acesta are trei piste: una vest-est (10/28), una nord-sud (16/34), care intersectează pista vest-est, și una nord-vest sud-est (14/32), independentă de celelalte două. Cea mai mare parte a decolărilor din timpul zilei au loc de pe pista vest-est spre vest, în timp ce la începutul dimineții și la sfârșitul serii cea mai mare parte a decolărilor au loc de pe pista nord-sud, în direcția nord. La aterizare, majoritatea avioanelor utilizează pista nord-vest sud-est venind dinspre nord-est. Dată fiind apropierea frontierei germane, toate zborurile care aterizează la Zürich dinspre nord sau nord-vest trebuie să utilizeze spațiul aerian german în vederea aterizării.

8 Utilizarea spațiului aerian german la apropierea de aeroport și la plecarea de pe acesta a fost reglementată printr-un acord bilateral dintre Confederația Elvețiană și Republica Federală Germania din 17 septembrie 1984, denunțat de Republica Federală Germania la 22 martie 2000, cu începere de la 31 mai 2001, în urma problemelor de punere în aplicare. Ulterior, Republica Federală Germania și Confederația Elvețiană au semnat un nou acord la 18 octombrie 2001, care însă nu a fost ratificat. În Elveția, Consiliul Național a votat împotriva ratificării la 19 iunie 2002, în timp ce Consiliul Statelor a trimis textul la Comisia pentru transporturi la 12 decembrie 2002. În Germania, Bundestagul (Adunarea Federală) a aprobat noul acord bilateral la 17 mai 2002, însă Bundesratul (Senatul Federal) l-a respins la 12 iulie 2002. La 5 decembrie 2003, acest acord bilateral nu era încă ratificat.

9 La 15 ianuarie 2003, autoritățile federale germane în domeniul aviației au publicat Regulamentul de aplicare 213 al reglementării germane în materie de trafic aerian, de stabilire a procedurilor pentru aterizare și decolare cu ghidaj prin instrumente de pe aeroportul din Zürich (denumit în continuare „Al 213-lea RA"). Al 213-lea RA prevedea o serie de limitări referitoare la apropierea de aeroportul din Zürich, aplicabile de la 18 ianuarie 2003.

10 La 4 aprilie 2003, autoritățile aviatice federale germane au publicat Primul regulament de modificare al celui de Al 213-lea RA. Această modificare a intrat în vigoare la 17 aprilie 2003.

11 Măsurile germane vizau, în esență, să împiedice, în condiții meteorologice normale, survolarea la joasă altitudine a teritoriului german în apropierea frontierei elvețiene între orele 21 și 7 în zilele de lucru și între orele 20 și 9 sâmbăta, duminica și în zilele de sărbătoare legală, cu scopul de a reduce zgomotul la care era expusă populația locală. În consecință, între aceste ore, nu a mai fost posibilă utilizarea celor două direcții de aterizare dinspre nord, care constituiseră anterior direcțiile principale utilizate de avioanele care aterizau pe aeroportul din Zürich.

12 Pe de altă parte, Al 213-lea RA cuprindea alte două măsuri destinate reducerii zgomotului în împrejurimile frontierei dintre Germania și Elveția.

13 În primul rând, în ceea ce privește apropierea de aeroport dinspre est, articolul 2 alineatul 6 al doilea paragraf din Al 213-lea RA stabilea anumite altitudini minime de zbor care trebuiau respectate între orele sus-menționate.

14 În al doilea rând, articolul 3 din Al 213-lea RA prevedea că decolarea în direcția nord trebuia realizată astfel încât să respecte, cu ocazia intrării pe teritoriul german, anumite altitudini minime de zbor, diferite în funcție de ora decolării. Astfel, dacă aparatul decola între orele sus-menționate, acesta trebuia să schimbe direcția de zbor înainte de trecerea frontierei germane pentru a atinge altitudinea minimă de zbor impusă anterior intrării pe teritoriul german.

15 La 10 iunie 2003, Confederația Elvețiană a solicitat Comisiei Comunităților Europene să adopte o decizie (denumită în continuare „plângerea") pentru ca:

— Republica Federală Germania să nu poată continua să aplice Al 213-lea RA, astfel cum a fost modificat prin Primul regulament de modificare din 4 aprilie 2003;

— Republica Federală Germania să suspende aplicarea celui de Al 213-lea RA până când Comisia va lua o decizie.

16 La 26 iunie 2003, autoritățile germane și cele elvețiene au încheiat un Acord privind diferite aspecte legate de aplicarea celui de Al 213-lea RA (denumit în continuare „Acordul din 26 iunie 2003”).

17 În cadrul Acordului din 26 iunie 2003, Republica Federală Germania a acceptat să suspende până la 30 octombrie 2003 punerea în aplicare a dispozițiilor din Primul regulament de modificare a celui de Al 213-lea RA care trebuiau să intre în vigoare la 10 iulie 2003. Aceasta a indicat că unele modificări ale Acordului din 26 iunie 2003 erau posibile cu ocazia reexaminării condițiilor meteorologice în care este autorizată aterizarea pe pistele 14 și 16. Pe de altă parte, Republica Federală Germania va anula procedurile de așteptare EKRIT și SAFFA. În ceea ce privește Confederația Elvețiană, aceasta s-a angajat să creeze proceduri de așteptare corespondente înainte de luna februarie 2005.

18 La 20 iunie 2003, Comisia a solicitat autorităților germane să își prezinte observațiile cu privire la plângere. Prin scrisoarea din aceeași zi, Comisia a solicitat autorităților elvețiene să furnizeze informații suplimentare. Prin scrisoarea din 30 iunie 2003, Republica Federală Germania a notificat Comisiei Acordul din 26 iunie 2003. Republica Federală Germania a arătat în această scrisoare că din Acordul din 26 iunie 2003 deducea că plângerea era nulă și că aștepta ca procedura declanșată să fie încheiată de Comisie. La 27 iunie 2003, autoritățile elvețiene au notificat la rândul lor Comisiei Acordul din 26 iunie 2003, precizând că nu producea consecințe în raport cu plângerea.

19 Prin scrisoarea din 4 iulie 2003, Confederația Elvețiană a comunicat colectarea informațiilor suplimentare solicitate de Comisie și evaluarea incidenței Acordului din 26 iunie 2003 asupra măsurilor provizorii solicitate în plângere. La 14 iulie 2003, Comisia a solicitat autorităților elvețiene să precizeze dacă plângerea putea fi modificată, ținând seama de faptul că măsurile pe baza cărora Confederația Elvețiană își întemeiase cererea de măsuri provizorii fuseseră suspendate până la 30 octombrie 2003.

Drept răspuns la solicitarea Comisiei din 20 iunie 2003, la 24 iulie 2003, autoritățile elvețiene au furnizat informații suplimentare. Acestea au precizat de asemenea că doresc să mențină cererea de măsuri provizorii. Prin scrisoarea din 12 august 2003, Comisia a solicitat informații suplimentare, care i-au fost comunicate prin scrisoarea din 17 septembrie 2003.

20 La 16 iulie 2003, Comisia a informat în scris autoritățile germane cu privire la solicitarea Confederației Elvețiene de menținere a plângerii și a reluat cererea de observații cu privire la susținerile autorităților elvețiene. Prin scrisoarea din 28 august 2003, autoritățile germane au transmis observațiile solicitate. La 6 octombrie 2003, autoritățile germane au comunicat atât observațiile lor cu privire la scrisoarea din 17 septembrie 2003 a autorităților elvețiene, cât și al doilea amendament la Al 213-lea RA.

21 La 14 octombrie 2003, comunicarea privind obiecțiunile a fost transmisă autorităților elvețiene și germane în vederea prezentării de observații. La 20 octombrie 2003, Republica Federală Germania a prezentat observații și și-a menținut rezerva cu privire la aplicabilitatea Regulamentului nr. 2408/92. La 21 octombrie 2003, Confederația Elvețiană a prezentat observații cu privire la comunicarea privind obiecțiunile, precum și cu privire la scrisoarea autorităților germane din 28 august 2003.

22 La 27 octombrie 2003, Comisia a comunicat printr-o scrisoare un proiect de decizie cu privire la care Confederația Elvețiană și-a putut prezenta observațiile cu ocazia ședinței Comitetului consultativ „Acces la piață (transport aerian)" din 4 noiembrie 2003.

Decizia atacată

23 La 5 decembrie 2003, Comisia a adoptat Decizia 2004/12/CE privind aplicarea articolului 18 alineatul (2) prima teză din acord și a Regulamentului nr. 2408/92 (cazul TREN/AMA/11/03 – Măsuri germane privind apropierea aeronavelor de aeroportul din Zürich) (JO 2004, L 4, p. 13, denumită în continuare „decizia atacată"), a cărei parte dispozitivă are următorul cuprins:

„*Articolul 1*

[Republica Federală] Germania poate continua aplicarea celui de Al 213-lea [RA], modificat prin primul regulament de modificare din 4 aprilie 2003.

Articolul 2

Republica Federală Germania este destinatara prezentei decizii."

24 În motivarea deciziei atacate, Comisia constată mai întâi că, potrivit articolului 18 alineatul (2) din acord, dispune de competențele care îi sunt conferite prin articolele 8 și 9 din Regulamentul nr. 2408/92. Dat fiind domeniul de aplicare al acordului, aceste competențe sunt însă limitate la exercitarea drepturilor de trafic între Confederația Elvețiană și Comunitate, cu excluderea zborurilor dintre Elveția și țări terțe și a celor dintre Comunitate și țări terțe.

25 Comisia precizează în continuare că a aplicat deja de mai multe ori articolul 8, în cazuri limitate la nivelul Comunității, și că a examinat conformitatea acestor cazuri, pe de o parte, cu principiile generale ale liberei prestări a serviciilor, și anume principiile nediscriminării și proporționalității, și, pe de altă parte, cu celelalte dispoziții de drept comunitar. În această privință, Comisia precizează că, în scopul autorizării măsurilor care constituie restricții privind libera prestare a serviciilor în temeiul dispozițiilor Regulamentului nr. 2408/92, acestea trebuie să fie justificate și în special proporționale cu obiectivul în vederea căruia au fost adoptate.

26 Comisia arată că, în lipsa unei clarificări a temeiului juridic al plângerii, va examina măsurile germane în special în raport cu articolul 8 alineatele (2)-(4) și cu articolul 9 din Regulamentul nr. 2408/92. Aceasta subliniază că Al 213-lea RA este o regulă de exploatare națională publicată, referitoare la securitate și la protecția mediului, și care, ca atare, intră în domeniul de aplicare al articolului 8 alineatul (2) din Regulamentul nr. 2408/92. Comisia adaugă că aplicarea articolului 8 alineatele (2)-(4) din Regulamentul nr. 2408/92 trebuie apreciată în cadrul și în lumina obiectivului acordului și a regulamentului menționat. În consecință, din acestea reiese că atribuțiile conferite Comisiei prin articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 2408/92 sunt limitate la măsurile care vizează operațiunile operatorului de transport aerian, respectiv „cazurile care pot afecta serviciile aeriene", în sensul articolului 18 alineatul (2) din acord.

27 În continuare, Comisia afirmă că, potrivit articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 2408/92, un stat membru poate aplica o acțiune în temeiul alineatului (1) al articolului menționat numai dacă niciun alt stat membru interesat și nici Comisia nu au contestat această acțiune în termen de o lună de la primirea informației notificate cu privire la acest aspect de primul stat membru. Această notificare trebuie să aibă loc cu cel puțin trei luni anterior aplicării măsurii propuse. Întrucât autoritățile germane nu au realizat nicio notificare, Comisia concluzionează că nu poate aplica articolul 9 în cazul examinării regulilor de exploatare germane. Prin urmare, Comisia arată că va

examina măsurile germane pe baza articolului 8 alineatele (2) și (3) din Regulamentul nr. 2408/92.

28 În ceea ce privește principiul nediscriminării, Comisia afirmă că acest principiu se aplică cu claritate în speță, în temeiul articolului 3 din acord.

29 În această privință, Comisia constată că exploatarea rețelelor radiale este răspândită în rândul operatorilor de transport aerian. Rețelele radiale le-ar permite obținerea unei acoperiri totale a pieței transporturilor aeriene, prin furnizarea de servicii între două aeroporturi oarecare deservite de la aeroportul central fără să fie necesară efectuarea investițiilor pe care le impun serviciile directe. Operatorii de transport aerian care utilizează un anumit aeroport drept placă turnantă foloseau în general acel aeroport pentru o cotă foarte mare a traficului. În consecință, potrivit Comisiei, este cert că orice restricție va avea automat mai multe repercusiuni asupra operatorului de transport dominant din cadrul aeroportului în raport cu concurenții acestuia. Această diferență nu constituie în sine o discriminare.

30 Comisia ajunge la aceeași concluzie cu privire la existența unei discriminări indirecte. Astfel, pentru existența unei discriminări indirecte, măsurile germane ar trebui să afecteze, dintre zborurile care intră în domeniul de aplicare al acordului, cu alte cuvinte numai zborurile dintre Comunitate și Elveția, în măsură predominantă, zborurile efectuate de operatorii de transport elvețieni. Or, ar fi evident că această situație nu se regăsește în cazul zborurilor din intervalele orare vizate de măsurile germane, întrucât operatorii de transport elvețieni și comunitari sunt afectați în măsură proporțională cu cotele lor din zboruri care intră în domeniul de aplicare al acordului, dat fiind că toate zborurile dintre Comunitate și Elveția sunt afectate în același mod, indiferent de naționalitatea operatorului de transport. În consecință, măsurile germane nu ar putea fi considerate discriminatorii.

31 Chiar dacă se presupune că există o eventuală discriminare între aeroportul din Zürich și aeroporturile germane sau între populația din zonele elvețiene vizate și cea din zonele germane vizate, această discriminare s-ar găsi în afara domeniului de aplicare al analizei pe care Comisia trebuie să o efectueze în speță.

32 Pe de altă parte, Comisia constată că, spre deosebire de principiul nediscriminării, principiul proporționalității nu este menționat în mod specific în acord. Potrivit Comisiei, acordul prevede numai un schimb al drepturilor de trafic, astfel încât libera prestare a serviciilor în sensul articolelor 49 CE și 51 CE nu există în cadrul acordului. Totuși, dat fiind că principiul proporționalității a fost aplicat în cauzele anterioare și ținând seama de natura ambiguă a dispozițiilor acordului, aceasta examinează principiul proporționalității cu titlu subsidiar, cu scopul de a determina dacă, în cazul în care ar fi fost aplicabil, măsurile germane nu l-ar fi respectat.

33 Comisia își începe analiza privitoare la acest aspect arătând că principiul proporționalității nu este un criteriu pe care trebuie să îl aplice în raport cu acordul și că Hotărârea Curții din 18 ianuarie 2001, Italia/Comisia (C-361/98, Rec., p. I-385, denumită în continuare „Hotărârea Malpensa"), nu a fost notificată, nici examinată în cadrul Comitetului pentru transporturi aeriene Comunitate/Elveția, prevăzut la articolul 21 alineatul (1) din acord (denumit în continuare „Comitetul mixt"), și, în consecință, nu poate furniza orientări pentru interpretarea acordului.

34 Comisia consideră că măsurile germane nu sunt disproporționate. Negocierile îndelungate dintre Republica Federală Germania și Confederația Elvețiană ar furniza dovada că măsurile sunt într-adevăr necesare, cu toate că, potrivit Confederației Elvețiene, nivelurile sonore din Germania nu depășesc valorile limită aplicabile pentru emisiile acustice. Astfel, statele membre ar avea în principiu libertatea să adopte măsuri pentru a aduce nivelul zgomotului sub limitele aplicabile în funcție de circumstanțele locale. Pe de altă parte, Comisia arată că zona germană survolată de

avioane în apropiere de Zürich este o destinație turistică importantă și, în consecință, este deosebit de vulnerabilă la emisiile sonore.

35 Comisia adaugă că Republica Federală Germania nu are nicio autoritate asupra aeroportului din Zürich, întrucât acesta este situat pe teritoriul elvețian. Numai Confederația Elvețiană ar avea autoritatea necesară pentru a impune aceste măsuri, inclusiv instalarea echipamentelor necesare. Astfel, Comisia arată că unul dintre obiectivele negocierilor dintre Republica Federală Germania și Confederația Elvețiană avea drept scop să asigure că aceasta din urmă ia măsurile adecvate, în cadrul competențelor sale, ceea ce nu s-a întâmplat în cursul ultimilor 20 de ani.

36 Comisia contestă argumentul Confederației Elvețiene potrivit căruia capacitatea aeroportului din Zürich ar fi redusă semnificativ în raport cu numărul maxim de zboruri anterior aplicării măsurilor germane. Astfel, chiar și în lipsa măsurilor germane, sistemul utilizat pentru zborurile dintre orele 21 și 7 ar avea o capacitate medie de numai 25 de aterizări și decolări. Comisia estimează că impactul eventual ar privi cel mult o perioadă de trei ore la sfârșiturile de săptămână și în zilele de sărbătoare legală.

37 În ceea ce privește existența măsurilor mai puțin oneroase pentru obținerea reducerii vizate a zgomotului, Comisia afirmă că Republica Federală Germania nu avea la dispoziție alte măsuri.

38 În lumina informațiilor de care dispune, Comisia concluzionează că, chiar dacă principiul proporționalității ar fi aplicabil în speță, ceea ce Comisia contestă, acest principiu nu ar fi fost încălcat prin măsurile germane în cauză.

39 În ceea ce privește conformitatea acestor măsuri cu celelalte dispoziții ale acordului, Comisia afirmă că nu dispune de competența de a examina eventualele încălcări ale acordului în afara limitelor stabilite prin articolul 18 alineatul (2) prima teză din acord.

40 Comisia adaugă că susținerea Confederației Elvețiene potrivit căreia Al 213-lea RA ar încălca articolul 17 din acord este inoperantă în măsura în care Republica Federală Germania nu este parte la acord, astfel încât această dispoziție nu îi este aplicabilă.

41 Pe de altă parte, Comisia consideră că nici argumentul privitor la Directiva 2002/30 nu este pertinent. Dat fiind că Directiva 2002/30 a fost adoptată ulterior încheierii acordului, Comitetul mixt ar fi trebuit să se pronunțe cu privire la acesta în conformitate cu articolul 23 din Acordul privind transportul aerian, pentru ca directiva să poată fi aplicată în conformitate cu obiectivele acordului, ceea ce nu se întâmplase încă, contrar celor declarate de Confederația Elvețiană în scrisoarea din 21 octombrie 2003. Totuși, chiar dacă ar fi fost integrată în acord, Comisia subliniază că, în conformitate cu articolul 4 din directivă, statele membre adoptă o abordare echilibrată a gestionării zgomotului de pe aeroporturile aflate pe teritoriul acestora.

Procedura și concluziile părților

42 Prin cererea introductivă depusă la grefa Curții la 13 februarie 2004 și înregistrată cu numărul C-70/04, Confederația Elvețiană a introdus prezenta acțiune.

43 Prin Ordonanța președintelui Curții din 21 iulie 2004, a fost admisă cererea de intervenție în susținerea concluziilor Comisiei formulată de Republica Federală Germania.

44 Prin Ordonanța din 14 iulie 2005, Elveția/Comisia (C-70/04, nepublicată în Recueil), Curtea a transmis cauza Tribunalului. În ordonanța menționată, Curtea arată (punctul 21) că, presupunând că se impune asimilarea Confederației Elvețiene cu statele membre, trebuie să se constate că în viitor acțiunile introduse de statele membre împotriva unei decizii a Comisiei sunt, în primă instanță, de competența Tribunalului, întrucât este vorba despre acțiuni vizate la articolul 230 CE, care, în sensul articolului 225 CE, nu sunt atribuite unei camere jurisdicționale și nu mai sunt rezervate Curții, în temeiul articolului 51 din Statutul acesteia, în versiunea rezultată din Decizia 2004/407/CE, Euratom a Consiliului din 26 aprilie 2004 de modificare a articolelor 51 și 54 din Protocolul privind Statutul Curții de Justiție (JO L 132, p. 5, rectificare JO L 194, p. 3, Ediție specială, 01/vol. 5, p. 30).

45 Curtea adaugă (punctul 22) că, în cazul în care, în special ca urmare a contextului particular al Acordului privind transportul aerian, Confederația Elvețiană ar trebui asimilată nu unui stat membru, ci unei persoane juridice în sensul articolului 230 al patrulea paragraf CE, în primă instanță acțiunea ar fi de asemenea de competența Tribunalului în condițiile prevăzute de această dispoziție din tratat și, în consecință, ar trebui transmisă acestuia din urmă în temeiul articolului 54 al doilea paragraf din Statutul Curții.

46 În aceste condiții, Curtea a decis că, în orice caz, acțiunea trebuia adresată în primă instanță Tribunalului, fie în temeiul Deciziei 2004/407, fie în temeiul articolului 54 al doilea paragraf din Statutul Curții.

47 Prin Ordonanța din 7 iulie 2006, Tribunalul a admis cererea de intervenție a Landkreis Waldshut în susținerea concluziilor Comisiei. Landkreis Waldshut este regiunea germană aflată în vecinătatea frontierei elvețiene, care este survolată de avioanele care se apropie de aeroportul din Zürich și pe care măsurile germane care fac obiectul deciziei atacate urmăresc să o protejeze de zgomot.

48 Întrucât compunerea camerelor Tribunalului a fost modificată, judecătorul raportor a fost repartizat la Camera a cincea, căreia prezenta cauză i-a fost, așadar, atribuită.

49 Pe baza raportului judecătorului raportor, Tribunalul (Camera a cincea) a decis deschiderea procedurii orale. Pledoariile părților și răspunsurile acestora la întrebările adresate de Tribunal au fost ascultate în ședința din 9 septembrie 2009.

50 Confederația Elvețiană solicită Tribunalului:

— constatarea nulității deciziei atacate;

— obligarea Comisiei și a Landkreis Waldshut la plata cheltuielilor de judecată.

51 Comisia solicită Tribunalului:

— respingerea acțiunii;

— obligarea Confederației Elvețiene la plata cheltuielilor de judecată.

52 Republica Federală Germania solicită Tribunalului respingerea acțiunii.

53 Landskreit Waldshut solicită Tribunalului:

— respingerea acțiunii;

— obligarea Confederației Elvețiene la plata cheltuielilor de judecată, inclusiv a cheltuielilor sale extrajudiciare.

În drept

54 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că, în memoriul său în intervenție, Landkreis Waldshut a solicitat Tribunalului examinarea din oficiu a admisibilității acțiunii și declararea inadmisibilității acesteia, în special pentru motivul că nu este posibilă asimilarea Confederației Elvețiene cu un stat membru al Comunității și că aceasta nici nu poate fi vizată direct și individual de decizia atacată.

55 Totuși, în împrejurările speței, nu este necesară pronunțarea cu privire la admisibilitatea prezentei acțiuni, din moment ce, în orice caz, se impune respingerea acesteia ca neîntemeiată (a se vedea în acest sens Hotărârea Curții din 26 februarie 2002, Consiliul/Boehringer, C-23/00 P, Rec., p. I-1873, punctul 52, și Hotărârea Curții din 23 martie 2004, Franța/Comisia, C-233/02, Rec., p. I-2759, punctul 26).

56 În această privință, trebuie arătat că, în susținerea acțiunii, Confederația Elvețiană a invocat, în esență, trei motive. Primul motiv este întemeiat pe încălcarea dreptului său la apărare. Al doilea motiv este întemeiat pe încălcarea articolului 9 din Regulamentul nr. 2408/92. Al treilea motiv este întemeiat pe încălcarea, pe de o parte, a principiilor egalității de tratament, proporționalității și liberei prestări a serviciilor în sectorul transportului aerian și, pe de altă parte, a obligației de cooperare loială, prevăzută la articolul 17 din acord.

Cu privire la primul motiv, întemeiat pe încălcarea dreptului la apărare al Confederației Elvețiene

Argumentele părților

57 Confederația Elvețiană arată că dreptul său de a fi ascultată a fost încălcat de Comisie anterior adoptării deciziei atacate, întrucât, pentru prezentarea observațiilor sale privitoare la comunicarea privind obiecțiunile adresată Republicii Federale Germania, aceasta i-a stabilit un termen de numai cinci zile lucrătoare. Acest termen scurt nu ar fi permis Confederației Elvețiene să procedeze la o examinare detaliată a argumentelor Comisiei și să își fundamenteze în mod eficace punctul de vedere. De altfel, Confederația Elvețiană ar fi invocat, în observațiile sale referitoare la comunicarea privind obiecțiunile, o încălcare a dreptului său la apărare. Fixarea unui termen atât de scurt pentru prezentarea observațiilor Confederației Elvețiene cu privire la comunicarea obiecțiunilor ar fi cu atât mai incomprehensibilă cu cât, în mod vădit, Comisia nu ar fi recunoscut un caracter deosebit de urgent al cauzei.

58 Comisia și intervenientele contestă argumentele Confederației Elvețiene.

Aprecierea Tribunalului

59 Trebuie amintit că autoarea plângerii în urma căreia a fost emisă comunicarea privind obiecțiunile, iar ulterior decizia atacată este Confederația Elvețiană și că decizia menționată nu îi este adresată acesteia, ci Republicii Federale Germania.

60 Presupunând că, dată fiind simpla sa calitate de autoare a plângerii respective, Confederația Elvețiană se poate prevala de dreptul de a fi ascultată cu privire la comunicarea privind obiecțiunile, se impune constatarea că, în împrejurările speței, acest drept nu a fost încălcat.

61 Este adevărat că termenul de cinci zile lucrătoare stabilit de Comisie pentru prezentarea observațiilor Confederației Elvețiene cu privire la comunicarea privind obiecțiunile este relativ scurt.

62 Totuși, Confederația Elvețiană a putut depune, anterior expirării acestui termen, un memoriu cuprinzând observații referitoare la comunicarea privind obiecțiunile, care cuprinde 11 pagini, însoțit de un al doilea memoriu de 13 pagini și care cuprinde observațiile acesteia privind scrisoarea autorităților germane din 28 august 2003, menționată la punctul 20 de mai sus.

63 În partea introductivă a memoriului cuprinzând observațiile referitoare la comunicarea privind obiecțiunile, Confederația Elvețiană reproșează Comisiei o încălcare a dreptului său la apărare, pentru motivul că termenul care i-a fost stabilit ar fi prea scurt. Confederația Elvețiană adaugă că nu este în măsură să analizeze toate întrebările adresate în comunicarea privind obiecțiunile și că va analiza numai anumite teme care ar prezenta o importanță esențială pentru ea.

64 Cu toate acestea, în acțiunea formulată, Confederația Elvețiană s-a limitat să invoce, în mod general, o încălcare a dreptului său la apărare, fără a identifica niciun aspect care nu a fost abordat în memoriul său cuprinzând observațiile referitoare la comunicarea privind obiecțiunile, ca urmare a scurtimii termenului fixat pentru prezentarea acestui memoriu.

65 În plus, trebuie arătat că punctul de vedere al Confederației Elvețiene referitor la comunicarea privind obiecțiunile a putut fi prezentat cu ocazia ședinței Comitetului consultativ „Accesul la piață (transport aerian)" din 4 noiembrie 2003.

66 În sfârșit, nu reiese din dosar, iar Confederația Elvețiană nu susține, de altfel, că ar fi solicitat Comisiei prelungirea termenului în cauză.

67 În aceste condiții, trebuie să se concluzioneze în sensul că prezentul motiv trebuie respins.

Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 9 din Regulamentul nr. 2408/92

Argumentele părților

68 Confederația Elvețiană arată că, în decizia atacată, Comisia a considerat că măsurile germane în litigiu ar fi trebuit analizate numai din perspectiva conformității acestora

cu articolul 8 alineatele (2) și (3) din Regulamentul nr. 2408/92. Astfel, aceasta ar fi exclus aplicarea articolului 9 alineatul (3) din același regulament, pentru motivul că autoritățile germane nu ar fi informat-o în legătură cu punerea în aplicare a măsurilor menționate.

69 Or, potrivit Confederației Elvețiene, în măsura în care, potrivit Comisiei, aplicarea articolului 9 din Regulamentul nr. 2408/92 depinde de notificarea de către un stat a măsurilor adoptate, aceasta permite aceluiași stat să aleagă criteriile de apreciere a comportamentului său. Pe de altă parte, din considerentul (12) al deciziei atacate ar reieși că, în speță, Republica Federală Germania ar fi notificat Comisiei al doilea regulament de modificare a celui de Al 213-lea RA, contrar celor afirmate în considerentul (32) al deciziei atacate.

70 Confederația Elvețiană consideră că articolul 9 din Regulamentul nr. 2408/92 constituie, în raport cu articolul 8 din același regulament, o *lex specialis*. Potrivit Confederației Elvețiene, măsurile germane în litigiu aparțin domeniului de aplicare al articolului 9 sus-menționat, în măsura în care acestea constituie o restrângere intenționată a posibilității de apropiere de aeroportul din Zürich prin survolarea spațiului aerian german și, așadar, echivalează practic cu o limitare a dreptului de trafic.

71 Condițiile stabilite la articolul 9 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 2408/92 pentru adoptarea unor astfel de măsuri nu ar fi îndeplinite și, de altfel, Republica Federală Germania nu ar fi respectat procedura prevăzută la alineatul (3) al acestui articol pentru notificarea măsurilor pe care le-a adoptat. În plus, măsurile menționate ar afecta în măsură disproporționată compania aeriană elvețiană Swiss și, în consecință, ar constitui o discriminare în defavoarea acesteia. Prin urmare, în măsura în care ar prevedea că Republica Federală Germania ar putea continua aplicarea măsurilor menționate, decizia atacată ar fi fost adoptată cu încălcarea articolului 9 din Regulamentul nr. 2408/92.

72 În cadrul memoriului în replică, Confederația Elvețiană adaugă că, în loc să susțină teza din decizia atacată potrivit căreia articolul 9 din Regulamentul nr. 2408/92 nu este aplicabil măsurilor germane în litigiu, pentru motivul că autoritățile germane nu notificaseră măsurile menționate, Comisia formulează o teză diferită, potrivit căreia dispoziția menționată s-ar aplica numai restricțiilor prin care se urmărește rezolvarea unor probleme grave, care nu ar afecta numai condițiile accesului la piață. Potrivit Confederației Elvețiene, este vorba despre o nouă motivare, care nu figurează în decizia atacată. Or, substituirea motivelor actului atacat pe parcursul judecății nu poate fi admisă. Pe de altă parte, această substituire a motivelor ar dovedi insuficiența motivării formulate în decizia atacată, pentru a justifica neaplicarea articolului 9 din Regulamentul nr. 2408/92 în cazul măsurilor germane în litigiu.

73 Comisia și intervenientele contestă argumentele Confederației Elvețiene.

Aprecierea Tribunalului

74 Trebuie amintit că, astfel cum prevede articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul nr. 2408/92, exercitarea drepturilor de trafic, în sensul articolului 2 litera (f) din același regulament, este conformă, între altele, regulilor de exploatare de drept intern referitoare la securitate, protecția mediului și alocarea sloturilor. Potrivit articolului 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 2408/92, din proprie inițiativă sau la cererea unui stat membru, Comisia examinează, între altele, aplicarea alineatului (2) din același articol în ceea ce privește o măsură specială aplicată de un stat membru și decide dacă statul menționat poate continua aplicarea măsurii.

75 În ceea ce privește articolul 9 din Regulamentul nr. 2408/92, acesta vizează o categorie specială a normelor de exploatare aplicabile în cazul exercitării drepturilor de trafic în sensul sus-amintit, și anume, potrivit alineatului (1) al articolului 9, normele de exploatare care impun condiții privind drepturile de trafic, le restrâng sau refuză exercitarea acestora. Din această definiție a măsurilor vizate prin articolul 9 din Regulamentul nr. 2408/92 rezultă că acestea presupun, în esență, o interdicție, cel puțin condițională sau parțială, a exercitării drepturilor de trafic.

76 Astfel cum arată în mod întemeiat Confederația Elvețiană, articolul 9 din Regulamentul nr. 2408/92 constituie, în raport cu articolul 8 din același regulament, o *lex specialis*, în sensul că articolul 9 vizează numai o parte a măsurilor menționate la articolul 8 și supune aplicarea măsurilor vizate unor condiții suplimentare, neprevăzute la articolul 8.

77 Astfel, măsurile vizate la articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2408/92 pot fi aplicate de un stat membru numai în cazul îndeplinirii condițiilor prevăzute la alineatele (1) și (2) ale articolului menționat și, în plus, dacă statul membru respectiv se conformează obligației prevăzute la alineatul (3) al aceluiași articol de a informa celelalte state membre și Comisia, cu cel puțin trei luni înainte de aplicarea măsurilor pe care le consideră necesare, în legătură cu necesitatea aplicării măsurilor amintite.

78 Articolul 9 alineatul (4) din Regulamentul nr. 2408/92 devine aplicabil numai în ipoteza unei astfel de informări, transmisă de statul membru care urmărește aplicarea măsurilor în cauză către celelalte state membre și către Comisie. Această dispoziție prevede examinarea de către Comisie din proprie inițiativă sau la cererea altui stat membru a conformității măsurilor respective atât cu Regulamentul nr. 2408/92, cât și, mai general, cu dreptul comunitar.

79 În schimb, în lipsa unei astfel de informări, măsurile respective nu pot fi aplicate de statul vizat, nici chiar atunci când condițiile adoptării acestora, prevăzute la articolul 9 alineatele (1) și (2), ar fi îndeplinite.

80 Dacă statul membru vizat aplică totuși astfel de măsuri, Comisia are dreptul de a le examina, nu în temeiul articolului 9 alineatul (4) din Regulamentul nr. 2408/92, ale cărui condiții de aplicare nu sunt îndeplinite, ci în temeiul articolului 8 alineatul (3) din același regulament. Astfel, din moment ce, astfel cum s-a arătat la punctul 76 de mai sus, măsurile menționate la articolul 9 din Regulamentul nr. 2408/92 constituie o categorie specifică a măsurilor vizate la articolul 8 alineatul (2) din același regulament, acest ultim articol le este de asemenea aplicabil.

81 În plus, trebuie arătat că, în ipoteza aplicării de către un stat membru a măsurilor vizate la articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2408/92, fără a respecta procedura prevăzută la alineatul (3) al aceluiași articol, examinarea măsurilor menționate în temeiul articolului 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 2408/92 poate conduce numai la concluzia că statul membru vizat nu poate continua aplicarea acestora (a se vedea punctul 80 de mai sus).

82 În primul rând, trebuie să se constate că măsurile care fac obiectul deciziei atacate nu au fost notificate Comisiei. Pe de altă parte, din cuprinsul articolului 1 din decizia atacată reiese că Republica Federală Germania poate continua aplicarea celui de Al 213-lea RA, modificat prin Primul regulament de modificare din 4 aprilie 2003, și că aceeași decizie nu vizează al doilea regulament din 1 octombrie 2003 de modificare a celui de Al 213-lea RA.

83 În consecință, deși comunicarea acestui al doilea regulament de către Republica Federală Germania către Comisie, menționată în considerentul (12) al deciziei atacate, ar avea drept obiectiv informarea Comisiei în sensul articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 2408/92 privind necesitatea aplicării acestui al doilea regulament,

acest fapt nu poate readuce în discuție constatarea din considerentul (32) al deciziei atacate, potrivit căreia măsurile care făceau obiectul acestei decizii, respectiv Al 213-lea RA, astfel cum a fost modificat prin Primul regulament de modificare, nu fuseseră notificate Comisiei în temeiul articolului 9 din Regulamentul nr. 2408/92.

84 În ceea ce privește argumentația Confederației Elvețiene privind o pretinsă substituire a motivelor deciziei atacate pe parcursul judecății, care ar dovedi insuficiența motivării cuprinse în decizia atacată (a se vedea punctul 72 de mai sus), este suficient să se arate că, astfel cum reiese din considerațiile de mai sus, constatarea în decizia atacată a lipsei notificării, în temeiul articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 2408/92, a măsurilor germane în cauză constituie o motivare suficientă care justifică lipsa examinării măsurilor respective, în temeiul alineatului (4) al aceluiași articol. Pe de altă parte, explicațiile formulate în memoriul în apărare al Comisiei și privitoare la natura măsurilor care intră în domeniul de aplicare al articolului menționat urmăresc numai să răspundă la susținerea formulată în acest sens în cererea introductivă și, în consecință, nu echivalează cu o substituire a motivelor deciziei atacate pe parcursul judecății.

85 În al doilea rând, nu poate fi admis argumentul Confederației Elvețiene potrivit căruia Comisia ar fi săvârșit o eroare de drept prin faptul că nu a concluzionat în sensul că măsurile germane în cauză făceau parte din categoria măsurilor vizate la articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2408/92 și că, în consecință, Republica Federală Germania nu ar putea continua aplicarea acestora întrucât nu a respectat procedura prevăzută la alineatul (3) al aceluiași articol.

86 Astfel, după cum reiese din coroborarea considerentelor (1)-(6) și (44) ale deciziei atacate, măsurile germane în cauză nu implică nicidecum, în perioada de aplicare, vreo interdicție de traversare a spațiului aerian german de zborurile cu plecarea de pe aeroportul din Zürich sau având ca destinație acest aeroport.

87 În esență, aceste măsuri se limitează să împiedice, în perioada de aplicare, survolarea la joasă altitudine a părții din teritoriul german apropiate de frontiera elvețiană [considerentul (6) al deciziei atacate], cu toate că survolarea aceluiași teritoriu la o altitudine mai mare rămâne întotdeauna posibilă. Prin urmare, astfel cum arată Comisia în considerentul (44) al deciziei atacate, fără a fi contrazisă de Confederația Elvețiană, acestea implică o simplă modificare a traiectoriei zborurilor vizate, ulterior decolării sau anterior aterizării pe aeroportul din Zürich.

88 Deși aceste măsuri ar conduce la o reducere a capacității aeroportului din Zürich și, astfel, ar putea fi calificate drept restricții, contrar afirmațiilor Confederației Elvețiene, acestea nu intră în domeniul de aplicare al articolului 9 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2408/92. Astfel, după cum s-a arătat deja (a se vedea punctul 75 de mai sus), măsurile vizate de această din urmă dispoziție sunt caracterizate de faptul că implică o interdicție a zborurilor, condițională sau parțială.

89 Trebuie precizat, în această privință, că dacă un stat solicită respectarea regulilor sale de exploatare de drept intern, regionale sau locale publicate, referitoare în special la protecția mediului, cu scopul de a autoriza exercitarea drepturilor de trafic în sensul Regulamentului nr. 2408/92, această împrejurare nu echivalează cu impunerea unei condiții, în sensul articolului 9 alineatul (1) din regulamentul menționat, pentru exercitarea acestor drepturi. Dacă această situație ar fi incidentă, articolul 8 alineatul (2) din acest regulament ar fi complet lipsit de sens. Condițiile vizate la articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2408/92 sunt mai degrabă cele în funcție de care exercitarea drepturilor de trafic depinde de alte împrejurări decât simpla respectare a regulilor de drept intern, regionale sau locale publicate. Astfel, cerința probării viabilității comerciale a unei noi rute aeriene propuse sau a inexistenței altor mijloace de transport satisfăcătoare pentru aceeași rută constituie exemple de condiții susceptibile să intre în domeniul de aplicare al articolului 9 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2408/92.

90 În consecință, Comisiei nu i se poate reproșa nicio eroare de drept pentru motivul că nu ar fi considerat că măsurile germane respective ar aparține domeniului de aplicare al articolului 9 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2408/92.

91 În consecință, prezentul motiv nu este întemeiat și trebuie respins.

Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe încălcarea, pe de o parte, a principiilor egalității de tratament, proporționalității și liberei prestări a serviciilor în sectorul transportului aerian și, pe de altă parte, a obligației de cooperare loială, prevăzută la articolul 17 din acord

Argumentele părților

92 În primul rând, Confederația Elvețiană reproșează Comisiei o încălcare a principiului egalității de tratament. În această privință, arată mai întâi că, în mod eronat, Comisia apreciază, în considerentul (40) al deciziei atacate, că o discriminare ipotetică în defavoarea aeroportului din Zürich sau a locuitorilor din proximitatea acestuia constituie, potrivit Confederației Elvețiene, „chestiuni direct legate" de transportul aerian și, astfel, intră în domeniul de aplicare al acordului, potrivit articolului 2 din acesta. Pe de altă parte, rolul Comisiei în aplicarea acordului nu s-ar limita la exercitarea competențelor ce rezultă din articolul 18 alineatul (2) din acord. Astfel, potrivit alineatului (1) al aceluiași articol, Comisia ar fi responsabilă de aplicarea acestui articol pe teritoriul comunitar.

93 Confederația Elvețiană adaugă că adoptarea, în temeiul Regulamentului nr. 2408/92, a unei măsuri prin care se urmărește asigurarea accesului la piața transportului aerian necesită luarea în considerare nu numai a intereselor companiilor aeriene, ci și a drepturilor și a intereselor altor grupuri afectate de această măsură. Faptul că tocmai Comisia justifică măsurile germane în litigiu prin trimiterea la interesele sectorului turistic din regiunea germană învecinată cu aeroportul din Zürich ar confirma această teză.

94 În consecință, potrivit Confederației Elvețiene, Comisia ar fi trebuit să procedeze la o comparație între măsurile germane în litigiu referitoare la aeroportul din Zürich și cele adoptate de Republica Federală Germania cu privire la propriile aeroporturi, în special cele din München (Germania) și Frankfurt am Main (Germania), cu atât mai mult cu cât liberul acces la un aeroport constituie o condiție indispensabilă punerii în aplicare a drepturilor de trafic ale companiilor aeriene.

95 O astfel de comparație ar arăta că măsurile adoptate de Republica Federală Germania față de aeroportul din Zürich ar fi mult mai restrictive decât cele adoptate față de aeroporturile germane, în special față de cele de la München și de la Frankfurt am Main. Astfel, dreptul german ar interzice adoptarea de măsuri similare în cazul aeroporturilor germane.

96 În al doilea rând, Confederația Elvețiană contestă concluzia deciziei atacate potrivit căreia măsurile germane în cauză nu ar conduce la o discriminare indirectă în detrimentul companiei aeriene elvețiene Swiss. Confederația Elvețiană arată astfel că măsurile germane în cauză dezavantajau în principal și în măsură disproporționată această din urmă companie, care, după cum se admite în decizia atacată, utilizează aeroportul din Zürich drept placă turnantă a rețelei sale radiale. Faptul că nicio măsură similară nu ar fi fost adoptată în ceea ce privește aeroporturile din München și Frankfurt am Main, utilizate de compania aeriană germană Lufthansa drept plăci

turnante ale propriei sale rețele radiale, ar confirma caracterul discriminator al măsurilor în litigiu.

97 În al treilea rând, Confederația Elvețiană contestă observația cuprinsă în decizia atacată [considerentul (42)] potrivit căreia măsurile germane în cauză împotriva zgomotelor ar fi necesare pentru protejarea unei destinații turistice importante. În această privință, Confederația Elvețiană arată că numai negocierile sale cu Republica Federală Germania nu ar dovedi că măsurile în litigiu ar fi fost necesare din punct de vedere juridic. Confederația Elvețiană ar fi participat la aceste negocieri din motive politice, iar nu juridice.

98 În plus, Comisia nu ar fi verificat dacă zgomotul din zona teritoriului german vizat de măsurile în litigiu erau de o asemenea gravitate încât ar justifica adoptarea acestor măsuri. Confederația Elvețiană susține că a prezentat, în susținerea plângerii sale, calcule detaliate ale Laboratorului Elvețian de Testare a Materialelor și de Cercetare (EMPA) care dovedeau contrariul. De asemenea, ar fi subliniat în plângere că majoritatea zborurilor efectuate deasupra zonei vizate de măsurile germane în cauză ar fi aterizări efectuate la turații reduse, ceea ce ar atenua zgomotul. În plus, aceste zboruri ar traversa zona vizată la o altitudine relativ crescută. Numai deasupra frontierei renane dintre Germania și Elveția ar începe apropierea finală în vederea aterizării, la o altitudine de aproximativ 800 de metri.

99 Pe de altă parte, decizia atacată ar ignora faptul că zgomotul de pe teritoriul german vizat de măsurile în cauză este deja inferior valorilor limită elvețiene, care ar fi mai stricte decât valorile corespunzătoare germane. În plus, anumite altitudini minime de zbor impuse prin măsurile germane în cauză nu ar fi justificate de motive de protecție împotriva zgomotului, întrucât zborurile la altitudini mult mai mici nu ar produce niciun zgomot.

100 Confederația Elvețiană adaugă că, în cadrul evaluării măsurilor germane în cauză, Comisia ar fi trebuit să se inspire din Directiva 2002/30. Această directivă nu ar face doar trimitere la Regulamentul nr. 2408/92, ci ar reflecta un consens politic privind o abordare echilibrată a gestionării zgomotului avioanelor.

101 În această privință, Confederația Elvețiană contestă motivele invocate în considerentul (53) al deciziei atacate pentru a justifica neluarea în considerare a Directivei 2002/30. La 3 decembrie 2003, Comitetul mixt ar fi adoptat decizia de principiu de integrare a acestei directive în anexa la acord. Desigur, Directiva 2002/30 ar trebui de asemenea transpusă la nivel național. Totuși, în temeiul obligației de cooperare loială ce rezultă de la articolul 17 din acord, Comisia, în calitate de reprezentantă a Comunității, ar fi trebuit să țină seama de această directivă, care, potrivit considerentului (7) al acesteia, ar acorda preferință măsurilor de reducere a zgomotului care oferă cel mai mare avantaj pentru mediu la cel mai mic cost. Or, această situație nu se regăsește în cazul măsurilor germane în cauză, care ar presupune costuri foarte ridicate și, în plus, ar conduce la o deteriorare a situației mediului în zonele elvețiene din proximitatea aeroportului din Zürich, deși ameliorarea situației în zona de frontieră germană care ar rezulta ar fi minimă.

102 Nu poate fi primită nici afirmația din decizia atacată potrivit căreia articolul 4 alineatul (1) din Directiva 2002/30 nu ar impune statelor membre să adopte o abordare echilibrată a gestiunii zgomotului decât în aeroporturile situate pe teritoriul lor. Potrivit Confederației Elvețiene, ar fi justificat, din perspectiva dreptului european, să se solicite unui stat membru să aibă aceeași abordare atunci când adoptă măsuri care privesc un aeroport situat într-un alt stat membru.

103 Confederația Elvețiană adaugă că afirmația din decizia atacată potrivit căreia zona vizată de măsurile germane în litigiu constituie o destinație turistică importantă este prea generală. În realitate, numai câteva comune germane de frontieră ar fi survolate de avioane la plecarea sau la sosirea pe aeroportul din Zürich și numai la mare

altitudine. În plus, sectorul turistic german din regiunea vizată ar obține un profit substanțial de pe urma apropierii de aeroportul din Zürich. Mai mult, măsurile germane în cauză ar avea consecințe mult mai grave asupra mai multor comune elvețiene, dintre care unele au un număr de locuitori foarte semnificativ, situate în apropierea aeroportului din Zürich.

104 În al doilea rând, Confederația Elvețiană contestă concluzia deciziei atacate [considerentul (43)] potrivit căreia măsurile germane în cauză nu ar fi disproporționate. Confederația Elvețiană arată în această privință că, deși Comisia afirmă că Republica Federală Germania nu ar putea adopta nicio măsură mai puțin radicală, aceasta omite, cu încălcarea obligației de motivare, să expună ce alte măsuri ar fi examinat.

105 Confederația Elvețiană adaugă că există alte măsuri în afara măsurilor germane în cauză, între care în special impunerea unui contingent de zgomot care nu trebuie depășit cu ocazia survolării teritoriului german vizat între anumite ore. Un astfel de contingent de zgomot în timpul nopții ar fi fost impus începând din vara anului 2002, pentru aeroportul din Frankfurt am Main.

106 Afirmația din decizia atacată potrivit căreia Republica Federală Germania nu ar avea nicio autoritate asupra aeroportului din Zürich ar fi lipsită de pertinență în această privință. Astfel, prin măsurile în litigiu, Republica Federală Germania ar tinde să impună aeroportului menționat o reorganizare a sistemului să operațional și și-ar aroga tocmai o astfel de autoritate. În ceea ce privește constatarea potrivit căreia, în ultimii 20 de ani, Confederația Elvețiană nu ar fi adoptat măsurile adecvate, aceasta ar fi în același timp lipsită de pertinență și inexactă. În realitate, Confederația Elvețiană ar fi permis întotdeauna participarea comunelor germane și a locuitorilor acestora la anchetele privitoare la modificarea concesiunii aeroportului.

107 Pe de altă parte, decizia atacată ar minimaliza în mod eronat impactul măsurilor germane în cauză asupra capacității aeroportului din Zürich. Pe de o parte, decizia atacată ar ignora faptul că motive importante legate de topografia aeroportului ar impune efectuarea de aterizări dinspre nord. Din moment ce acest lucru nu mai este posibil în perioada de aplicare a măsurilor germane în cauză, capacitatea aeroportului ar fi substanțial redusă, astfel încât ar exista întotdeauna segmente înguste care ar împiedica fluiditatea traficului aerian pentru aterizările prevăzute între orele 6 și 6.30 dimineața, după ora 21, precum și după ora 8.30 în zilele de sărbătoare legală.

108 Pe de altă parte, în ceea ce privește atât capacitatea de decolare, cât și cea de aterizare a aeroportului din Zürich, decizia atacată ar ține seama în mod eronat de capacitatea de vârf, care nu ar reprezenta decât o valoare teoretică. Potrivit Confederației Elvețiene, decizia atacată ar fi trebuit să ia în considerare capacitatea previzibilă, care ar fi întotdeauna inferioară capacității imaginabile. Dacă această capacitate ar fi luată în considerare pentru decolări, s-ar putea constata că, între orele 7 și 8 și între orele 20 și 21, la sfârșitul săptămânii, ar fi prevăzute mai multe decolări decât permite capacitatea aeroportului din Zürich, redusă ca urmare a aplicării măsurilor germane în cauză.

109 În decizia atacată s-ar reține în mod eronat că instalarea noilor sisteme de aterizare ar spori capacitatea aeroportului din Zürich. Această instalație ar permite numai punerea în aplicare de proceduri de apropiere modificate și în caz de vizibilitate redusă, însă nu ar avea în mod real niciun impact asupra capacității de exploatare a aeroportului. În ceea ce privește constatarea din decizia atacată [considerentul (47)] potrivit căreia ar exista o capacitate semnificativă disponibilă în orele anterioare și ulterioare perioadei de aplicare a măsurilor germane în cauză, Confederația Elvețiană arată că aceasta nu respectă obligațiile impuse companiilor aeriene și aeroportului. Acestea ar impune optimizarea succesiunii seriilor de aterizări și de decolări și ar reprezenta un obstacol pentru o eventuală amânare a zborurilor la ore anterioare sau ulterioare orelor de vârf.

110 Confederația Elvețiană adaugă că, în mod greșit, decizia atacată a analizat situația în materie de capacitate numai pe baza planului zborurilor companiei aeriene Swiss. O astfel de abordare ar nesocoti faptul că măsurile germane în cauză ar impune aeroportului din Zürich un mod de exploatare mult mai puțin performant, care ar avea urmări practice negative asupra capacității acestui aeroport de a face față atât unor împrejurări excepționale, precum condițiile meteorologice defavorabile sau perioada de început al vacanțelor, cât și, mai general, sporirii viitoare probabile a traficului aerian.

111 În al treilea rând, Confederația Elvețiană reproșează Comisiei o eroare de drept, întrucât ar fi omis să țină seama de faptul că urmările negative ale măsurilor germane în cauză pentru aeroportul din Zürich și pentru compania aeriană Swiss ar constitui o restricție privind libera prestare a serviciilor în sectorul transportului aerian.

112 Confederația Elvețiană contestă, în această privință, teza Comisiei expusă în considerentul (35) litera (b) al deciziei atacate, potrivit căreia Confederația Elvețiană nu participă la piața internă a serviciilor aeriene și că „în prezent, acordul prevede numai un schimb al drepturilor de trafic" între Elveția și Comunitate. Această teză ar contrazice ideea care ar fi fost sugerată Confederației Elvețiene cu ocazia negocierilor care s-au finalizat cu încheierea acordului. Comisia ar ignora de asemenea faptul că acordul urmărește aceleași obiective ca și Tratatul CE și Acordul privind SEE. În plus, astfel cum ar reieși din Hotărârea Malpensa, punctul 33 de mai sus, Regulamentul nr. 2408/92 ar pune în aplicare în mod definitiv libera prestare a serviciilor în sectorul transportului aerian.

113 În această privință, Confederația Elvețiană contestă teza Comisiei, expusă în același considerent (35) litera (b) al deciziei atacate, potrivit căreia Hotărârea Malpensa, punctul 33 de mai sus, nu ar putea fi luată în considerare întrucât ar fi ulterioară acordului și nici nu ar fi fost comunicată Confederației Elvețiene, nici nu ar fi fost examinată de Comitetul mixt, astfel cum prevede articolul 1 alineatul (2) din acord.

Potrivit Confederației Elvețiene, necomunicarea hotărârii menționate nu exclude luarea acesteia în considerare, cu atât mai mult cu cât este vorba chiar despre o omisiune a Comisiei. Pe de altă parte, decizia atacată ar fi contradictorie cu privire la acest aspect, din moment ce, pe de o parte, ar invoca Hotărârea Malpensa, punctul 33 de mai sus, în susținerea tezei potrivit căreia principiul proporționalității nu ar putea fi pus în aplicare decât în legătură cu libera prestare a serviciilor și, pe de altă parte, ar arăta că hotărârea menționată nu poate fi luată în considerare.

114 În ultimul rând, Confederația Elvețiană amintește că, în plângerea sa respinsă prin decizia atacată, a reproșat Republicii Federale Germania o încălcare a obligației de cooperare loială, prevăzută la articolul 17 din acord. Această obligație ar avea aceeași aplicabilitate ca și cea rezultată din articolul 10 CE, iar jurisprudența referitoare la acest ultim articol ar fi de asemenea pertinentă. Refuzând să țină seama, în decizia atacată, de această obligație a Republicii Federale Germania, Comisia ar fi încălcat principiul bunei-credințe.

115 Faptul că numai Comunitatea este parte la acord nu ar împiedica producerea efectelor acestuia și în raport cu Republica Federală Germania. Astfel, în temeiul articolului 300 alineatul (7) CE, acordul ar fi obligatoriu pentru aceasta din urmă și, potrivit jurisprudenței, Republicii Federale Germania i-ar reveni sarcina de a asigura respectarea obligațiilor care ar decurge din acesta.

116 Lipsa ratificării Acordului dintre Republica Federală Germania și Confederația Elvețiană, semnat la 18 octombrie 2001, nu poate justifica adoptarea măsurilor germane în litigiu. Astfel, acordul respectiv nu ar reprezenta rezultatul unor negocieri libere, ci al presiunii exercitate de Republica Federală Germania asupra Confederației Elvețiene. Pe de altă parte, măsurile germane în cauză ar depăși nu numai ceea ce era prevăzut în acordul bilateral menționat, ci și măsurile unilaterale pe care Republica Federală Germania amenința să le adopte în cazul eșecului negocierilor cu Confederația

Elveţiană. În plus, Republica Federală Germania nu ar fi lăsat Confederaţiei Elveţiene timpul necesar pentru a se adapta la noile dispoziţii germane.

117 Comisia, susţinută de interveniente, contestă argumentele Confederaţiei Elveţiene.

Aprecierea Tribunalului

— Cu privire la neluarea în considerare de către Comisie a drepturilor operatorului aeroportului din Zürich şi a locuitorilor din proximitatea acestuia

118 Confederaţia Elveţiană reproşează Comisiei că nu a luat în considerare, cu ocazia examinării măsurilor germane în litigiu, în temeiul articolului 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 2408/92, pe de o parte, drepturile operatorului aeroportului din Zürich şi, pe de altă parte, drepturile locuitorilor din proximitatea acestui aeroport, expuşi la zgomotul avioanelor.

119 În această privinţă, trebuie amintit că, potrivit articolului 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2408/92, operatorii de transport aerian comunitari sunt autorizaţi de statul membru interesat sau de statele membre interesate să exercite drepturi de trafic, în sensul articolului 2 litera (f) din acelaşi regulament, pe rute intracomunitare.

120 Totuși, astfel cum se precizează în al paisprezecelea considerent al Regulamentului nr. 2408/92, „exercitarea drepturilor de trafic trebuie să fie compatibilă cu normele de exploatare privind siguranța, protecția mediului și condițiile de acces la aeroporturi și trebuie să fie tratată fără discriminare”.

121 Astfel, legiuitorul, pe de o parte, a prevăzut la articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul nr. 2408/92, că exercitarea drepturilor de trafic este conformă regulilor de exploatare comunitare, de drept intern, regionale sau locale publicate, referitoare la securitate, protecția mediului și alocarea sloturilor și, pe de altă parte, a autorizat Comisia să examineze, în temeiul alineatului (3) al aceluiași articol, aplicarea, între altele, a alineatului (2) al acestui articol și să decidă dacă statul membru poate continua aplicarea măsurii care face obiectul examinării.

122 Reiese din dispozițiile și din considerațiile de mai sus că, astfel cum arată Comisia în esență în considerentul (40) al deciziei atacate, examinarea unei măsuri, în temeiul articolului 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 2408/92, are ca obiect implicațiile acesteia asupra exercitării drepturilor de trafic pe rute intracomunitare. În schimb, eventualele drepturi ale operatorilor aeroporturilor sau ale locuitorilor din proximitatea acestora nu pot fi luate în considerare cu ocazia unei astfel de examinări.

123 Prin urmare, Comisia nu a săvârșit nicio eroare de drept atunci când nu a ținut seama, pe de o parte, de eventualele drepturi ale operatorului aeroportului din Zürich și, pe de altă parte, ale locuitorilor din proximitatea acestui aeroport, expuși la zgomotul avioanelor, cu ocazia examinării, în temeiul articolului 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 2408/92, a măsurilor germane în litigiu.

124 Celelalte argumente ale Confederației Elvețiene nu pot repune în discuție această concluzie.

125 În primul rând, în ceea ce privește argumentul Confederației Elveției întemeiat pe articolul 2 din acord, trebuie amintit că, potrivit acestui articol, dispozițiile anexei la acord, între altele, se aplică în măsura în care acestea se referă la transportul aerian sau la chestiuni direct legate de transportul aerian.

126 Astfel cum rezultă din cuprinsul său și în special din expresia „în măsura în care se referă", utilizată în cadrul acestuia, articolul 2 din acord delimitează domeniul de aplicare al dispozițiilor enumerate în anexa la acord, excluzând o aplicare a acestor dispoziții în cazurile care nu se referă nici la transportul aerian, nici la aspecte legate direct de transportul aerian. Prin urmare, acest articol nu are nici drept obiect, nici drept efect extinderea aplicării dispozițiilor respective în cazul unor situații care nu intră în domeniul de aplicare al acestor dispoziții.

127 În special în ceea ce privește Regulamentul nr. 2408/92, singura extindere a domeniului său de aplicare în contextul acordului este cea rezultată din asimilarea, în temeiul anexei la acord, a Confederației Elveției și a operatorilor de transport aerian care își au locul principal de activitate în această țară cu statele membre ale Comunității și, respectiv, cu operatorii de transport aerian comunitari.

128 Sub rezerva acestei extinderi a domeniului său de aplicare, Regulamentul nr. 2408/92 nu se aplică, în contextul acordului, în situații care, în context comunitar, nu ar intra în domeniul de aplicare al acestui regulament.

129 Prin urmare, deși drepturile operatorilor aeroporturilor sau ale locuitorilor din proximitatea acestora ar constitui aspecte direct legate de transportul aerian, astfel cum arată Confederația Elvețiană, nici articolul 2, nici altă dispoziție din acord nu autorizează Comisia să țină seama de aceste drepturi cu ocazia aplicării articolului 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 2408/92 în contextul acordului.

130 În al doilea rând, nici argumentul Confederației Elveține întemeiat pe articolul 18 alineatul (1) din acord nu poate fi primit.

131 Astfel, această dispoziție prevede numai că, în calitate de parte la acord, Comunitatea este responsabilă pentru aplicarea corespunzătoare a prezentului acord pe teritoriul propriu, care include și teritoriul german. Prin urmare, aceasta nu acordă Comunității nicio autoritate suplimentară, neprevăzută prin regulamentele și directivele enumerate în anexa la acord sau, dacă este cazul, printr-o altă dispoziție a dreptului comunitar.

132 Rezultă că articolul 18 alineatul (1) din acord este lipsit de orice pertinență în speță.

— Cu privire la încălcarea principiului egalității de tratament

133 Confederația Elvețiană reproșează Comisiei încălcarea principiului egalității de tratament în decizia atacată.

134 În ceea ce privește argumentația Confederației Elveține întemeiată pe o încălcare a principiului egalității de tratament în raport cu locuitorii elvețieni din proximitatea aeroportului din Zürich și cu operatorul acestuia, se impune respingerea acesteia de la bun început. Astfel cum s-a arătat la punctul 127 de mai sus, în cadrul examinării măsurilor germane în litigiu, Comisia nu era obligată să ia în considerare astfel de interese.

135 În ceea ce privește argumentația Confederației Elveției privind o pretinsă discriminare a operatorilor de transport aerian elvețieni, printre care a companiei aeriene Swiss, trebuie amintit că, ținând seama de articolul 3 din acord, decizia atacată a considerat în mod întemeiat, în considerentul (35) litera (a), că interdicția discriminării „se aplică cu claritate" cu ocazia examinării unei măsuri în temeiul articolului 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 408/92, în contextul acordului, și că, prin urmare, măsurile germane în litigiu ar trebui examinate din această perspectivă.

136 În cadrul acestei examinări, Comisia a constatat mai întâi, în mod întemeiat, că măsurile germane în cauză nu realizau nicio distincție între operatorii de transport în funcție de naționalitatea sau de identitatea acestora [considerentul (36) al deciziei atacate]. Această constatare nu a fost contestată de Confederația Elvețiană.

137 Comisia a examinat de asemenea, în considerentele (37)-(39) ale deciziei atacate, existența unei eventuale discriminări indirecte în detrimentul operatorilor de transport elvețieni. În acest context, Comisia a admis, în considerentul (38), că exploatarea rețelelor radiale devenise răspândită în rândul operatorilor de transport aerian. Aceste rețele ar avea centrul în aeroporturi pivot, situate aproape întotdeauna în statul în care ar fi stabiliți operatorii de transport respectivi. Aeroporturile pivot ar avea, în sistemul radial al operatorului de transport vizat, rolul unei plăci turnante și ar permite operatorului de transport respectiv să ofere, pentru toate aeroporturile deservite de pe aeroportul pivot, zboruri indirecte cu escală pe aeroportul pivot. Astfel, operatorul de transport ar fi în măsură să își extindă rețeaua de zboruri, evitând investițiile necesare pentru stabilirea de legături directe.

138 Comisia a admis, în același considerent al deciziei atacate, că operatorii de transport care utilizează un aeroport drept placă turnantă a rețelei lor radiale posedă, ca urmare a acestui fapt, o parte foarte mare din traficul la plecarea sau la sosirea pe acel aeroport și, prin urmare, orice restricție privind operarea aeroportului respectiv ar avea, pentru aceștia, consecințe mult mai importante decât pentru concurenții lor. Totuși,

potrivit Comisiei, această diferență de tratament nu ar constitui, în sine, o discriminare, întrucât, dacă ar constitui o discriminare, orice restricție ar trebui considerată în mod automat discriminatorie, iar statele membre nu ar avea nicio posibilitate să impună reguli de exploatare în sensul articolului 8 alineatul (2) din Regulamentul nr. 2408/92.

139 Potrivit Comisiei [considerentul (39) al deciziei atacate], măsurile germane în litigiu nu pot constitui o discriminare indirectă decât în ipoteza în care ar afecta numai sau în principal zborurile operate de operatorii de transport elvețieni. Comisia a considerat că această ipoteză nu se confirmă, întrucât operatorii de transport elvețieni și comunitari ar fi afectați de măsurile menționate strict proporțional cu numărul zborurilor pe care le operează între Elveția și Comunitate.

140 În această privință, trebuie amintit că reiese dintr-o jurisprudență constantă, privitoare la principiul interzicerii oricărei discriminări în temeiul naționalității în domeniul de aplicare al dreptului comunitar, că normele privind egalitatea de tratament dintre cetățeni și cei care nu au calitatea de cetățeni interzic nu numai discriminările evidente întemeiate pe cetățenie sau sediu, în ceea ce privește societățile, ci și orice forme disimulate de discriminare care, prin aplicarea altor criterii de diferențiere, conduc, în fapt, la același rezultat (Hotărârea Curții din 13 iulie 1993, Commerzbank, C-330/91, Rec., p. I-4017, punctul 14, Hotărârea Curții din 19 martie 2002, Comisia/Italia, C-224/00, Rec., p. I-2965, punctul 15, și Hotărârea Curții din 27 octombrie 2009, ČEZ, C-115/08, Rep., p. I-10265, punctul 92).

141 Ținând seama de articolul 1 alineatul (2) din acord, această jurisprudență este pertinentă și în raport cu aplicarea Regulamentului nr. 2408/92 în contextul acordului, articolul 3 din acord fiind, în esență, identic cu articolul 12 primul paragraf CE.

142 În speță, Confederația Elvețiană arată că Republica Federală Germania acordă aeroportului din Zürich și, în consecință, companiei aeriene Swiss care îl utilizează drept placă turnantă a rețelei sale radiale un tratament diferențiat în raport cu aeroporturile germane și în special cu cele din München și Frankfurt am Main, utilizate de compania aeriană germană Lufthansa ca plăci turnante ale rețelei sale radiale.

143 Desigur, este adevărat că o astfel de diferență de tratament, presupunând că este reală, nu ar fi întemeiată direct pe naționalitatea sau pe sediul transportatorilor vizați. Totuși, aceasta poate conduce la același rezultat în măsura în care, astfel cum arată decizia atacată, transportatorii elvețieni, printre care Swiss, ar utiliza în mod normal drept plăci turnante ale rețelelor lor radiale aeroporturile situate în Elveția și în special pe cel din Zürich și, prin urmare, eventualele restricții referitoare la zborurile cu plecarea sau cu sosirea pe acest aeroport vor afecta aceste transporturi mult mai mult decât companiile aeriene care utilizează alt aeroport drept placă turnantă a rețelei lor radiale.

144 În consecință, având în vedere jurisprudența invocată la punctul 140 de mai sus, aprecierile din considerentele (38) și (39) ale deciziei atacate nu sunt prin ele însele suficiente pentru a exclude un eventual caracter discriminatoriu al măsurilor germane în litigiu, în raport cu transportatorii elvețieni, printre care în special Swiss.

145 Totuși, trebuie amintit că, potrivit aceleiași jurisprudențe, constatarea că o măsură ajunge la același rezultat ca și o discriminare pe motiv de naționalitate nu este suficientă pentru a se concluziona în sensul incompatibilității acesteia cu articolul 12 CE sau, în speță, cu articolul 3 din acord. Mai este necesar să se analizeze dacă măsura respectivă este justificată de împrejurări obiective și dacă este proporțională cu obiectivul pe care îl urmărește. Numai în cazul unui răspuns negativ, măsura trebuie

considerată ca fiind interzisă prin articolul 12 CE sau, în speță, prin articolul 3 din acord (a se vedea în acest sens Hotărârea Comisia/Italia, punctul 140 de mai sus, punctul 20, și Hotărârea ČEZ, punctul 140 de mai sus, punctul 108 și jurisprudența citată).

146 În speță, în ceea ce privește, în primul rând, existența unei eventuale justificări obiective a adoptării măsurilor în litigiu numai în raport cu aeroportul din Zürich, trebuie amintit că, potrivit considerentului (42) al deciziei atacate, „zona germană survolată de avioane la apropierea de Zürich este o destinație turistică importantă și, în consecință, este deosebit de vulnerabilă la emisiile sonore".

147 Confederația Elvețiană contestă această afirmație, arătând că numărul de locuitori care pot fi afectați de zgomotul provenit de la avioane în zona vizată nu este foarte mare. Or, chiar dacă această afirmație ar fi corectă, acest fapt nu repune nicidecum în discuție caracterul turistic al zonei germane vizate.

148 Aceeași concluzie este valabilă și pentru argumentul Confederației Elvețiene potrivit căruia sectorul turistic german din regiunea limitrofă a aeroportului din Zürich ar profita în măsură semnificativă ca urmare a acestui aeroport.

149 Astfel, acest argument confirmă caracterul turistic al zonei din teritoriul german vizat prin măsurile în cauză. În rest, este suficient să se arate că Republica Federală Germania are dreptul de a adopta măsurile pe care le consideră necesare pentru reducerea zgomotului.

150 În consecință, trebuie să se constate că apropierea dintre aeroportul din Zürich și o zonă cu caracter turistic, invocată în considerentul (42) al deciziei atacate și care nu a fost repusă în discuție prin argumentația Confederației Elvețiene, constituie o împrejurare obiectivă în sensul jurisprudenței menționate la punctul 145 de mai sus, care justifică adoptarea măsurilor germane în litigiu exclusiv în raport cu aeroportul din Zürich.

151 Astfel, nu reiese din dosar, iar Confederația Elvețiană nu a susținut că aeroporturile din München și din Frankfurt am Main ar fi fost situate de asemenea în apropierea unor zone turistice importante.

152 Trebuie arătat de asemenea că, spre deosebire de situația aeroporturilor din München și din Frankfurt am Main, Republica Federală Germania nu are nicio autoritate asupra aeroportului din Zürich și nu poate impune acestui aeroport o modificare a modului de utilizare a acestuia, în scopul reducerii zgomotului deasupra teritoriului german. Această diferență, invocată în considerentul (43) al deciziei atacate, constituie o a doua împrejurare obiectivă care poate justifica adoptarea măsurilor în litigiu numai în raport cu aeroportul din Zürich.

153 Din totalitatea considerațiilor de mai sus reiese, astfel cum rezultă și din decizia atacată, că în speță există împrejurări obiective, în sensul jurisprudenței menționate la punctul 154 de mai sus, care justifică adoptarea măsurilor germane în litigiu.

154 În al doilea rând, potrivit aceleiași jurisprudențe, trebuie să se examineze dacă măsurile respective sunt proporționale cu obiectivul pe care îl urmăresc, și anume reducerea zgomotului provenit de la avioane în partea din teritoriul german în care sunt aplicabile. Comisia a examinat acest aspect în considerentele (41)-(49) ale deciziei atacate și a concluzionat că măsurile amintite sunt proporționale cu obiectivul urmărit.

155 Această concluzie este contestată de Confederația Elvețiană, care subliniază, mai întâi, că nivelul zgomotului provenit de la avioane în zona vizată de măsurile germane în cauză nu justifică adoptarea acestor măsuri.

156 Totuși, raportul EMPA, invocat de Confederația Elvețiană în susținerea acestei părți din argumentația sa (a se vedea punctul 98 de mai sus), nu demonstrează nicidecum că zgomotul nu constituie o problemă în regiunea germană limitrofă aeroportului din Zürich. Dimpotrivă, reiese din acest raport că nivelul zgomotului provenit de la avioane în această regiune poate varia de la 45 dB, în punctele relativ îndepărtate de aeroport, la 70 dB, în punctele cele mai apropiate. Astfel de niveluri pot constitui o problemă într-o zonă turistică, în special noaptea și la sfârșitul săptămânii, perioade în care sunt aplicabile măsurile germane în cauză.

157 În ceea ce privește argumentul Confederației Elvețiene potrivit căruia zgomotul provenit de la avioane în zona relevantă din teritoriul german nu ar depăși valorile limită, decizia atacată a subliniat în mod corect, în considerentul (42), că limitele menționate indică plafoanele acceptabile, iar nu nivelurile de confort, și, în consecință, statele membre au dreptul de a adopta măsuri de reducere a nivelurilor de zgomot la o valoare inferioară limitelor menționate, în special atunci când este vorba despre o regiune turistică, precum în speță.

158 Argumentul Confederației Elvețiene potrivit căruia unele dintre altitudinile minime de zbor stabilite în măsurile germane în cauză ar fi prea mari, iar stabilirea de altitudini inferioare nu ar spori cu nimic zgomotul în zona germană relevantă trebuie respins în măsura în care Confederația Elvețiană nu a precizat nici altitudinile inferioare care ar fi putut fi stabilite și, cu atât mai puțin, nici nu a afirmat că o astfel de reducere a altitudinilor minime de zbor ar avea o influență pozitivă asupra capacităților de decolare sau de aterizare pe aeroportul din Zürich.

159 Nici argumentația Confederației Elveției întemeiată pe Directiva 2002/30 nu poate fi primită. Trebuie să se constate că, în această privință, Confederația Elvețiană nu a precizat nici ce dispoziții ale acestei directive ar fi trebuit să se aplice în speță, nici care ar fi rezultatul aplicării acestora. În această privință, trebuie subliniat că Directiva 2002/30 nu stabilește niveluri de zgomot care trebuie tolerate în mod obligatoriu și nu interzice adoptarea de măsuri precum cele adoptate de Republica Federală Germania în speță.

160 În plus, astfel cum se amintește în mod întemeiat în considerentul (53) al deciziei atacate, articolul 4 din Directiva 2002/30 impune statelor membre adoptarea unei „abordări echilibrate" numai atunci când au în vedere probleme legate de zgomot în aeroporturile situate pe teritoriul lor.

161 În această privință, nu poate fi primit nici argumentul Confederației Elveției potrivit căruia o asemenea abordare trebuie adoptată și atunci când statele membre se confruntă cu astfel de probleme în aeroporturile situate în afara teritoriului lor. Astfel, reiese din definiția expresiei „abordare echilibrată" de la articolul 2 litera (g) din Directiva 2002/30 că această abordare necesită examinarea „efectului previzibil", în special „măsurile de amenajare și gestionare a terenului, procedurile operaționale de reducere a zgomotului, precum și restricțiile de exploatare". Or, este vorba despre măsuri pe care un stat membru nu le poate impune decât pe propriul său teritoriu.

162 În continuare, Confederația Elvețiană arată de asemenea că ar exista măsuri mai puțin oneroase care ar permite Republicii Federale Germania să îndeplinească obiectivul urmărit prin măsurile în litigiu, și anume reducerea zgomotului provenit de la avioane în zona vizată de pe teritoriul german.

163 În această privință, trebuie arătat de la bun început că se impune coroborarea concluziei din considerentul (49) al deciziei atacate, potrivit căreia Republica Federală Germania nu avea alt mijloc la dispoziție pentru obținerea reducerii dorite a zgomotului, cu considerentul (43) al aceleiași decizii. În acest din urmă considerent, Comisia arată, în esență, că toate celelalte mijloace de reducere a zgomotului deasupra teritoriului german, printre care se numără utilizarea diferită a aeroportului din Zürich, sunt de competența autorităților elvețiene și nu pot fi adoptate de Republica Federală Germania.

164 În fața Tribunalului, Confederația Elvețiană a invocat o singură măsură de înlocuire, constând în stabilirea unui contingent de zgomot. O astfel de măsură ar fi și mai puțin oneroasă și ar permite Republicii Federale Germania să îndeplinească aceleași obiective ca și măsurile în litigiu, respectiv reducerea zgomotului provenit de la avioane într-o parte a teritoriului german limitrof Elveției, în timpul nopții și la sfârșitul săptămânii.

165 În această privință, trebuie arătat mai întâi că, în cursul ședinței, Confederația Elvețiană a arătat că menționase deja această măsură în cursul procedurii administrative, însă nu a făcut trimitere la un înscris precis din dosar în susținerea acestei afirmații. În schimb, Comisia a afirmat că ideea unui contingent de zgomot nu fusese discutată în cursul procedurii administrative. Pe de altă parte, Tribunalul nu a putut identifica nicio trimitere la o astfel de măsură nici în plângere, nici în observațiile Confederației Elvețiene prin care aceasta a răspuns la comunicarea privind obiecțiunile, care figurează în dosar.

166 În aceste condiții, întrucât afirmația Confederației Elvețiene potrivit căreia ar fi invocat stabilirea unui contingent de zgomot drept măsură de înlocuire posibilă nu a fost susținută prin niciun element de probă, nu se poate reproșa Comisiei o încălcare a obligației de motivare ca urmare a faptului că nu a precizat în decizia atacată motivele

pentru care o astfel de măsură nu poate înlocui în mod valabil măsurile germane în litigiu.

167 În ceea ce privește examinarea temeiniciei argumentului Confederației Elvețiene fondat pe posibilitatea de a se stabili un contingent de zgomot în vederea îndeplinirii acelorași obiective ca și cele ale măsurilor în litigiu, trebuie arătat că, în ședință, Comisia și intervenientele au explicat că acest contingent de zgomot este o valoare maximă de zgomot care nu trebuie depășită de zgomotul mediu produs de toate avioanele care utilizează un anumit aeroport. Acest zgomot mediu ar fi calculat pe baza nivelurilor sonore constatate într-o perioadă determinată, cel mai des pe o bază anuală.

168 Potrivit Comisiei și intervenientelor, rezultă că stabilirea unui contingent de zgomot nu permite îndeplinirea aceluiași obiectiv ca și măsurile germane în litigiu, respectiv reducerea zgomotului provenit de la avioane pe o parte a teritoriului german în timpul nopții și la sfârșitul săptămânii, în măsura în care nu se poate exclude că, prin calculul zgomotului mediu pentru verificarea respectării contingentului stabilit, eventualul zgomot excesiv constatat în cursul nopții sau la sfârșitul săptămânii va fi compensat prin valori mai puțin ridicate constatate la alte ore sau în alte zile.

169 Confederația Elvețiană a replicat, în ședință, că nimic nu s-ar opune stabilirii unui contingent de zgomot pentru anumite ore sau zile, în speță pentru perioada nopții și pentru sfârșitul săptămânii.

170 Totuși, acest argument nu poate fi primit.

171 În primul rând, Confederația Elvețiană nu a invocat niciun precedent privind un contingent de zgomot stabilit numai pentru anumite ore ale zilei sau pentru anumite zile ale săptămânii care să funcționeze satisfăcător în practică.

172 În al doilea rând, trebuie arătat că stabilirea unui contingent de zgomot numai pentru noapte și pentru sfârșitul săptămânii nu este neapărat o măsură mai puțin oneroasă decât măsurile germane în cauză, cu atât mai mult cu cât Confederația Elvețiană nu a precizat în niciun mod care ar putea fi valoarea unui astfel de contingent.

173 Astfel, dacă s-ar stabili o valoare foarte redusă pentru acest contingent, o astfel de măsură ar conduce în practică la același rezultat ca și măsurile germane în litigiu, respectiv ar face imposibilă, în perioada de aplicare, survolarea la joasă altitudine a teritoriului german de către avioane cu plecarea sau cu destinația pe aeroportul din Zürich.

174 În al treilea rând, spre deosebire de stabilirea de altitudini minime de zbor, a cărei respectare poate fi controlată cu ușurință de organismele de control aerian competente, controlarea respectării unui contingent de zgomot precum cel propus de Confederația Elvețiană pare foarte dificilă și chiar imposibilă.

175 Astfel, autoritățile germane nu s-ar putea limita să fixeze un astfel de contingent, ci ar trebui de asemenea să prevadă un dispozitiv de control, cu măsurători periodice ale nivelului de zgomot provenit de la avioane pe teritoriul german vizat.

176 În plus, din moment ce măsurile impuse de Republica Federală Germania nu pot fi aplicate decât în perioada în care avioanele survolează teritoriul german, ar fi necesar

să se distingă, cu ocazia măsurării nivelului de zgomot, între zgomotul produs de avioanele care se află, la momentul măsurării, deasupra teritoriului german și zgomotul produs de avioanele care au traversat deja frontiera cu Elveția. O astfel de distincție pare imposibilă sau, cel puțin, foarte dificilă.

177 În sfârșit, în al patrulea rând, presupunând că este posibil să se efectueze măsurătorile necesare pentru a controla respectarea unui contingent de zgomot, este dificil de conceput care sunt sancțiunile pe care Republica Federală Germania le-ar putea impune pentru asigurarea respectării acestui contingent.

178 Astfel, dacă un avion încalcă altitudinile minime de zbor stabilite prin măsurile germane în litigiu, organismele de control aerian pot interveni imediat pentru asigurarea respectării acestora.

179 În schimb, întrucât respectarea contingentului de zgomot este controlată pe o perioadă determinată, cel mai des un an, o eventuală depășire a contingentului este constatată numai *ex post facto* și, prin definiție, nu poate fi atribuită niciunui avion și niciunei companii aeriene determinate. Prin urmare, este imposibil ca Republica Federală Germania să impună sancțiuni, precum o amendă, autorului depășirii contingentului.

180 În realitate, respectarea unui astfel de contingent nu poate fi asigurată decât în cooperare cu aeroportul vizat, care poate impune modificările necesare ale planului decolărilor și aterizărilor, în scopul de a reduce zgomotul mediu superior contingentului. Or, în speță, astfel cum a arătat Comisia în mod întemeiat în considerentul (43) al

deciziei atacate, Republica Federală Germania nu are nicio autoritate pe aeroportul din Zürich și nu îi poate impune o astfel de cooperare.

181 Ținând seama de toate considerațiile de mai sus, trebuie să se arate că, în mod întemeiat, decizia atacată a concluzionat că nu se poate pune la îndoială caracterul proporțional al măsurilor germane în litigiu, din moment ce Republica Federală Germania nu avea la dispoziție alte mijloace pentru a obține reducerea dorită a zgomotului.

182 În sfârșit, nici argumentația Confederației Elvețiene potrivit căreia decizia atacată minimalizează în mod nejustificat impactul măsurilor germane asupra aeroportului din Zürich nu poate fi reținută.

183 Astfel, din moment ce, după cum s-a arătat în cele de mai sus, Republica Federală Germania nu poate adopta o altă măsură decât măsurile în litigiu pentru îndeplinirea obiectivului de reducere a zgomotului, eventuala reducere a capacității aeroportului din Zürich în urma adoptării acestor măsuri nu poate fi suficientă pentru a se concluziona în sensul caracterului disproporționat al acestor măsuri.

184 Numai în ipoteza unor dezavantaje majore pentru aeroportul din Zürich, precum o reducere semnificativă a capacității sale care ar conduce la anularea permanentă a unor zboruri, ar putea fi reținut un astfel de caracter disproporționat.

185 Totuși, trebuie să se constate că existența sau chiar eventualitatea unor astfel de inconveniente majore nu a fost invocată și cu atât mai puțin dovedită de Confederația Elvețiană.

186 Astfel, dincolo de afirmațiile generale referitoare la diferența dintre capacitatea imaginabilă și capacitatea previzibilă a aeroportului din Zürich, precum și la importanța de a optimiza succesiunea seriilor de aterizări și de decolări, Confederația Elvețiană nu a invocat decât segmente înguste ale decolărilor sau ale aterizărilor la aeroportul din Zürich în perioade scurte de o zi. Or, astfel de segmente înguste, deși produc neplăceri pasagerilor și companiilor aeriene vizate, nu pot fi considerate drept inconveniente majore.

187 În ceea ce privește afirmația Confederației Elvețiene potrivit căreia decizia atacată s-ar fi referit în mod eronat la planul zborurilor companiei aeriene Swiss, trebuie să se arate pe de o parte că, în considerentul (46) al deciziei atacate, Comisia a invocat, în mod general, orarele de zbor din vara anului 2003 și din iarna 2003/2004, care cuprind toate zborurile cu plecarea sau cu sosirea pe aeroportul din Zürich, iar nu numai pe cele operate de Swiss.

188 Pe de altă parte, trebuie arătat că nu s-a invocat de Confederația Elvețiană niciun element, precum zborurile care ar fi trebuit anulate în urma aplicării măsurilor germane în litigiu, de natură a repune în discuție concluzia din considerentul (47) al deciziei atacate, potrivit căreia, ținând seama de orarele menționate în considerentul (46) al aceleiași decizii, impactul eventual al măsurilor germane în cauză ar fi limitat.

189 Rezultă că argumentația Confederației Elvețiene întemeiată pe impactul măsurilor germane în cauză asupra capacității aeroportului din Zürich trebuie respinsă. Prin urmare, trebuie să se concluzioneze că decizia atacată a considerat în mod justificat că măsurile menționate nu încălcau principiul proporționalității.

190 Din moment ce rezultă din considerațiile de mai sus că măsurile germane în litigiu sunt justificate de împrejurări obiective și că sunt proporționale cu obiectivul pe care îl urmăresc, trebuie să se concluzioneze, având în vedere jurisprudența invocată la punctele 140 și 145 de mai sus, că acestea nu sunt discriminatorii în raport cu companiile aeriene elvețiene, printre care în special Swiss.

191 Pe de altă parte, presupunând că, spre deosebire de cele arătate la punctul 123 de mai sus, cu ocazia analizei măsurilor germane în cauză, Comisia ar fi trebuit să țină seama de asemenea de drepturile locuitorilor din proximitatea aeroporturilor și ale operatorilor aeroporturilor și în special de drepturile locuitorilor din proximitatea aeroportului din Zürich și ale companiei care operează pe acest aeroport, trebuie să se concluzioneze, din aceleași motive, că măsurile menționate nu prezintă caracter discriminatoriu în detrimentul acestor persoane.

192 Rezultă că în mod întemeiat decizia atacată nu a considerat că măsurile germane încalcă principiul egalității de tratament, consacrat la articolul 3 din acord.

— Cu privire la încălcarea liberei prestări a serviciilor în sectorul transportului aerian

193 Trebuie amintit că s-a arătat de către Confederația Elvețiană că decizia atacată este afectată de o eroare de drept, în măsura în care a considerat, în considerentul (35) litera (b), că libera prestare a serviciilor „nu exist[a]” în cadrul acordului și că, astfel, aceasta a refuzat să ia în considerare faptul că măsurile germane în cauză implică restricții privind libera prestare a serviciilor în sectorul transportului aerian.

194 Or, trebuie amintit că obiectivul real al măsurilor germane în litigiu este reducerea zgomotului într-o regiune turistică a Germaniei, ceea ce constituie un aspect specific al protecției mediului.

195 Potrivit jurisprudenței constante, protecția mediului se numără printre motivele imperative de interes general care pot justifica restricții privind libertățile fundamentale garantate de Tratatul CE, printre care se numără și libera prestare a serviciilor (a se vedea în acest sens Hotărârea Curții din 20 septembrie 1988, Comisia/Danemarca, 302/86, Rec., p. 4607, punctul 9, și Hotărârea Curții din 14 decembrie 2004, Radlberger Getränkegesellschaft și S. Spitz, C-309/02, Rec., p. I-11763, punctul 75).

196 Desigur, independent de existența unui obiectiv legitim, justificarea unei restricții privind libertățile fundamentale consacrate de tratat presupune ca măsura în cauză să fie de natură să asigure realizarea obiectivului pe care îl urmărește și să nu depășească ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv (a se vedea Hotărârea Curții din 16 octombrie 2008, Renneberg, C-527/06, Rec., p. I-7735, punctul 81 și jurisprudența citată).

197 Totuși, trebuie amintit că, în decizia atacată, Comisia a examinat cu titlu subsidiar caracterul proporțional al măsurilor germane în cauză și a concluzionat, în mod întemeiat, că sunt proporționale cu obiectivul urmărit.

198 În aceste condiții, trebuie să se constate că motivul formulat de Confederația Elvețiană și întemeiat pe încălcarea prin decizia atacată a principiului liberei prestări a serviciilor este inoperant. Astfel, chiar și în cazul în care concluzia deciziei atacate din considerentul (35) litera (b) și reluată la punctul 193 de mai sus ar fi eronată, o astfel de

eroare nu poate conduce la anularea deciziei atacate în măsura în care, astfel cum s-a arătat deja, în această decizie s-a considerat în mod întemeiat că măsurile germane în cauză urmăreau un obiectiv legat de protecția mediului și erau proporționale cu acest obiectiv.

199 Este inoperant și motivul întemeiat pe neluarea în considerare a Hotărârii Malpensa, punctul 33 de mai sus. Astfel cum afirmă însăși Confederația Elvețiană, luarea în considerare a acestei hotărâri ar fi trebuit să determine Comisia să examineze măsurile germane în cauză și din perspectiva implicațiilor acestora asupra liberei prestări a serviciilor în domeniul transportului aerian. Or, astfel cum tocmai s-a arătat, o asemenea examinare nu ar fi putut conduce la o concluzie diferită de cea la care s-a ajuns în decizia atacată.

— Cu privire la încălcarea de către Republica Federală Germania a obligației de cooperare loială

200 Motivul Confederației Elvețiene întemeiat pe neluarea în considerare de Comisie a unei pretinse încălcări de către Republica Federală Germania a obligației de cooperare loială care decurge din articolul 17 din acord trebuie de asemenea respins.

201 În această privință, trebuie amintit că s-a concluzionat deja că măsurile germane în cauză nu erau contrare principiului egalității de tratament, consacrat la articolul 3 din acord.

202 Pe de altă parte, s-a concluzionat de asemenea că, presupunând că principiul liberei prestări a serviciilor era aplicabil în domeniul acordului, eventualele restricții ale acestei libertăți rezultate din aplicarea măsurilor germane în cauză erau justificate de obiectivul protecției mediului, astfel încât libera prestare a serviciilor nu se poate opune aplicării măsurilor menționate.

203 În sfârșit, Confederația Elvețiană nu a identificat nicio prevedere din cadrul acordului de natură să se opună aplicării măsurilor germane. În consecință, chiar dacă acordul ar presupune o obligație de cooperare loială a Republicii Federale Germania, care nu este parte la acesta, decizia atacată nu a constatat, în mod justificat, nicio încălcare a acestei obligații ipotetice.

204 Din toate considerațiile care precedă rezultă că acest motiv trebuie să fie respins, ca și acțiunea în totalitate.

Cu privire la cheltuielile de judecată

205 Potrivit articolului 87 alineatul (2) din Regulamentul de procedură al Tribunalului, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Confederația Elvețiană a căzut în pretenții, se impune ca, pe lângă propriile cheltuieli de judecată, să fie obligată să suporte și cheltuielile de judecată efectuate de Comisie, conform concluziilor acesteia din urmă.

206 Pe de altă parte, în temeiul articolului 87 alineatul (4) primul paragraf din Regulamentul de procedură, statele membre care intervin în litigiu suportă propriile cheltuieli de judecată. Prin urmare, Republica Federală Germania, în calitate de intervenientă, va suporta propriile cheltuieli de judecată.

207 Potrivit articolului 87 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul de procedură, Tribunalul poate dispune ca un intervenient să suporte propriile cheltuieli de judecată. În speță, Landkreis Waldshut, intervenient în susținerea Comisiei, va suporta propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera a cincea)

declară și hotărăște:

1) Respinge acțiunea.

2) Obligă Confederația Elvețiană să suporte propriile cheltuieli de judecată, precum și cheltuielile de judecată efectuate de Comisia Europeană.

3) Republica Federală Germania și Landkreis Waldshut suportă propriile cheltuieli de judecată.

Vilaras Prek Ciucă

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 9 septembrie 2010.

Semnături