



## Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

7 mars 2013\*

«Pourvoi — Relations extérieures — Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien — Règlement (CEE) n° 2408/92 — Accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires — Articles 8 et 9 — Champ d'application — Exercice des droits de trafic — Décision 2004/12/CE — Mesures allemandes concernant les approches de l'aéroport de Zurich — Obligation de motivation — Non-discrimination — Proportionnalité — Charge de la preuve»

Dans l'affaire C-547/10 P,

ayant pour objet un pourvoi au titre de l'article 56 du statut de la Cour de justice de l'Union européenne, introduit le 19 novembre 2010,

**Confédération suisse**, représentée par M<sup>e</sup> S. Hirsbrunner, Rechtsanwalt,

partie requérante,

les autres parties à la procédure étant:

**Commission européenne**, représentée par MM. T. van Rijn, K. Simonsson et K.-P. Wojcik, en qualité d'agents, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie défenderesse en première instance,

soutenue par:

**République fédérale d'Allemagne**, représentée par M. T. Henze, en qualité d'agent, assisté de M<sup>e</sup> T. Masing, Rechtsanwalt,

**Landkreis Waldshut**, représenté par M<sup>e</sup> M. Núñez Müller, Rechtsanwalt,

parties intervenantes en première instance,

LA COUR (troisième chambre),

composée de M<sup>me</sup> R. Silva de Lapuerta (rapporteur), faisant fonction de président de chambre, MM. K. Lenaerts, E. Juhász, T. von Danwitz et D. Šváby, juges,

avocat général: M. N. Jääskinen,

greffier: M. M.-A. Gaudissart, chef d'unité,

\* Langue de procédure: l'allemand.

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 26 avril 2012,  
 ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 13 septembre 2012,  
 rend le présent

### Arrêt

- 1 Par son pourvoi, la Confédération suisse demande l'annulation de l'arrêt du Tribunal de l'Union européenne du 9 septembre 2010, Suisse/Commission (T-319/05, Rec. p. II-4265, ci-après l'«arrêt attaqué»), par lequel celui-ci a rejeté son recours tendant à l'annulation de la décision 2004/12/CE de la Commission, du 5 décembre 2003, relative à l'application de l'article 18, paragraphe 2, première phrase, de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse relatif au transport aérien et du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil (Affaire TREN/AMA/11/03 – Mesures allemandes concernant les approches de l'aéroport de Zurich) (JO 2004 L 4, p. 13, ci-après la «décision litigieuse»).

### Le cadre juridique

#### *L'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien*

- 2 L'article 1<sup>er</sup> de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien, signé le 21 juin 1999 à Luxembourg, approuvé au nom de la Communauté par la décision 2002/309/CE, Euratom du Conseil et de la Commission concernant l'accord de coopération scientifique et technologique, du 4 avril 2002, relative à la conclusion de sept accords avec la Confédération suisse (JO L 114, p. 1, ci-après l'«accord CE-Suisse sur le transport aérien»), dispose:

«1. Le présent accord fixe des règles auxquelles doivent se conformer les parties contractantes dans le domaine de l'aviation civile. Ces dispositions s'appliquent sans préjudice de celles fixées par le traité CE, et notamment des compétences communautaires existantes dans le cadre des règles de concurrence et des dispositions d'application de ces règles, ainsi que de la législation communautaire pertinente énumérée dans l'annexe du présent accord.

2. Aux fins du présent accord, les dispositions contenues dans celui-ci ainsi que dans les règlements et directives figurant à l'annexe s'appliquent dans les conditions définies ci-après. Pour autant qu'elles soient identiques en substance aux règles correspondantes du traité [CE] et aux actes adoptés en application de ce traité, ces dispositions sont interprétées, aux fins de leur mise en œuvre et application, conformément aux décisions et arrêts de la Cour de justice et de la Commission des Communautés européennes rendus avant la date de signature du présent accord. Les décisions et arrêts rendus après la date de signature de l'accord seront communiqués à la Suisse. À la demande d'une des parties contractantes, les conséquences de ces décisions et arrêts ultérieurs seront déterminées par le Comité mixte en vue d'assurer le bon fonctionnement du présent accord.»

- 3 L'article 2 de l'accord CE-Suisse sur le transport aérien est libellé comme suit:

«Les dispositions du présent accord et de son annexe s'appliquent pour autant qu'elles concernent le transport aérien ou des objets directement liés au transport aérien, tel que mentionné dans l'annexe du présent accord.»

4 L'article 3 de cet accord prévoit:

«Dans le domaine d'application du présent accord, et sans préjudice des dispositions particulières qu'il prévoit, toute discrimination exercée en raison de la nationalité est interdite.»

5 L'article 15, paragraphe 1, dudit accord énonce:

«Sous réserve du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil[, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires (JO L 240, p. 8)], tel que visé à l'annexe du présent accord:

— les transporteurs aériens de la Communauté et de la Suisse reçoivent des droits de trafic entre tout point en Suisse et tout point dans la Communauté,

[...]»

6 Aux termes de l'article 18 de ce même accord:

«1. Sans préjudice du paragraphe 2 ainsi que du chapitre 2, chaque partie contractante est responsable de l'application correcte du présent accord sur son propre territoire, et notamment des règlements et directives visés à l'annexe.

2. Dans les cas susceptibles de concerner les services aériens devant être autorisés aux termes du chapitre 3 du présent accord, les institutions communautaires disposent des pouvoirs qui leur sont conférés en vertu des règlements et directives dont l'application est expressément confirmée dans l'annexe du présent accord. Toutefois, dans les cas où la Suisse a pris ou envisage de prendre des mesures de protection de l'environnement, en application soit de l'article 8, paragraphe 2, soit de l'article 9 du [règlement n° 2408/92], le Comité mixte, à la demande d'une des parties contractantes, statue sur la conformité de ces mesures avec le présent accord.

[...]»

7 En vertu de l'article 20 de l'accord CE-Suisse sur le transport aérien, toutes les questions concernant la validité des décisions prises par les institutions de la Communauté sur la base de leurs compétences aux termes de cet accord relèvent de la compétence exclusive de la Cour de justice des Communautés européennes.

8 Selon l'annexe dudit accord, dans tous les cas où les actes auxquels elle fait référence mentionnent les États membres de la Communauté européenne ou l'exigence d'un lien de rattachement avec ceux-ci, ces mentions sont réputées, aux fins de l'accord, renvoyer également à la Confédération suisse ou à l'exigence d'un lien identique de rattachement avec celle-ci.

9 Cette annexe vise notamment le règlement n° 2408/92.

*Le règlement n° 2408/92*

10 L'article 2 du règlement n° 2408/92 est libellé comme suit:

«Aux fins du présent règlement, on entend par:

[...]

f) *droit de trafic*: le droit d'un transporteur aérien de transporter des passagers, du fret et/ou du courrier sur une liaison aérienne desservant deux aéroports communautaires;

[...]»

11 L'article 3, paragraphe 1, de ce règlement énonce:

«Sous réserve du présent règlement, les transporteurs aériens communautaires sont autorisés par le ou les États membres concernés à exercer des droits de trafic sur des liaisons intracommunautaires.»

12 L'article 8, paragraphes 1 à 3, dudit règlement dispose:

«1. Le présent règlement n'affecte pas le droit d'un État membre de réglementer, sans discrimination fondée sur la nationalité ou l'identité du transporteur aérien, la répartition du trafic entre les aéroports situés à l'intérieur d'un système aéroportuaire.

2. L'exercice des droits de trafic est soumis aux règles d'exploitation communautaires, nationales, régionales ou locales publiées concernant la sécurité, la protection de l'environnement et la répartition des créneaux horaires.

3. La Commission, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, examine l'application des paragraphes 1 et 2 et, dans un délai d'un mois à partir de la date de réception de la demande et après consultation du comité visé à l'article 11, décide si l'État membre peut continuer à appliquer la mesure. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres.»

13 L'article 9 du même règlement prévoit:

«1. Lorsqu'il existe des problèmes graves de congestion et/ou en matière d'environnement, l'État membre responsable peut, sous réserve du présent article, imposer des conditions, limiter ou refuser l'exercice des droits de trafic, notamment lorsque d'autres modes de transport peuvent fournir un service satisfaisant.

2. Les mesures prises par un État membre conformément au paragraphe 1:

- ne comportent pas de discrimination fondée sur la nationalité ou l'identité des transporteurs aériens,
- ont une durée de validité limitée, ne dépassant pas trois ans, à l'issue de laquelle elles sont réexaminées,
- ne portent pas indûment atteinte aux objectifs du présent règlement,
- ne provoquent pas indûment une distorsion de la concurrence entre les transporteurs aériens,
- ne sont pas plus restrictives que nécessaires pour résoudre les problèmes.

3. Lorsqu'un État membre estime que les mesures visées au paragraphe 1 sont nécessaires, il en informe, au moins trois mois avant leur application, les autres États membres et la Commission en fournissant une justification adéquate pour ces mesures. Celles-ci peuvent être appliquées, à moins que, dans un délai d'un mois à partir de la réception de l'information, un État membre concerné ne les conteste ou que la Commission, conformément au paragraphe 4, ne décide de leur consacrer un examen plus approfondi.

4. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission examine les mesures visées au paragraphe 1. Si la Commission, dans un délai d'un mois après avoir été informée en vertu du paragraphe 3, décide d'examiner ces mesures, elle indique, en même temps, si les mesures peuvent être appliquées totalement ou partiellement durant l'examen, en tenant compte notamment de la possibilité d'effets irréversibles. Après avoir consulté le comité visé à l'article 11, la Commission décide, dans un délai d'un mois après avoir reçu toutes les informations nécessaires, si les mesures sont appropriées et conformes au présent règlement et en aucune autre façon contraires au droit communautaire. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres. Dans l'attente de cette décision, la Commission peut arrêter des mesures transitoires, y compris la suspension, totale ou partielle, des mesures, compte tenu notamment de la possibilité d'effets irréversibles.

[...]

### **Les faits à l'origine du litige**

- 14 L'aéroport de Zurich est situé à Kloten (Suisse), au nord-est de la ville de Zurich (Suisse) et à environ 15 km au sud-est de la frontière entre la Suisse et l'Allemagne. Il dispose de trois pistes, à savoir une piste ouest-est (10/28), une piste nord-sud (16/34), croisant la piste ouest-est, et une piste nord-ouest sud-est (14/32), indépendante des deux autres. Pendant le jour, la plupart des décollages ont lieu de la piste ouest-est vers l'ouest, tandis qu'au début de la matinée et en fin de soirée, la plupart des décollages se font depuis la piste nord-sud dans la direction du nord. Les avions à l'atterrissage utilisent majoritairement la piste nord-ouest sud-est en venant du nord-est. Étant donné la proximité de la frontière allemande, tous les vols atterrissant à Zurich du nord ou du nord-ouest doivent utiliser l'espace aérien allemand lors de leur atterrissage.
- 15 L'utilisation de l'espace aérien allemand pour approcher et quitter l'aéroport de Zurich était régie par un accord bilatéral entre la Confédération suisse et la République fédérale d'Allemagne du 17 septembre 1984, que la République fédérale d'Allemagne a dénoncé le 22 mars 2000, avec effet au 31 mai 2001, à la suite de problèmes de mise en œuvre.
- 16 Le 18 octobre 2001, la République fédérale d'Allemagne et la Confédération suisse ont signé un nouvel accord, qui n'a pas été ratifié.
- 17 Le 15 janvier 2003, les autorités fédérales allemandes de l'aviation ont publié le 213<sup>e</sup> règlement d'application de la réglementation allemande en matière de trafic aérien établissant des procédures pour les atterrissages et décollages aux instruments à l'aéroport de Zurich. Celui-ci prévoyait un certain nombre de mesures limitant les possibilités d'approche de l'aéroport de Zurich à compter du 18 janvier 2003.
- 18 Le 4 avril 2003, les autorités fédérales allemandes de l'aviation ont publié le premier règlement modifiant ce 213<sup>e</sup> règlement d'application (ci-après le «213<sup>e</sup> RA, tel que modifié»). Cette modification est entrée en vigueur le 17 avril 2003.
- 19 Les mesures prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, visaient, en substance, à empêcher, dans des conditions météorologiques normales, le survol à basse altitude du territoire allemand près de la frontière suisse entre 21 heures et 7 heures, les jours ouvrables, et entre 20 heures et 9 heures, les week-ends et les jours fériés, afin de réduire le bruit auquel la population locale était exposée. En conséquence, les deux approches d'atterrissage par le nord, qui constituaient précédemment les approches principales utilisées par les avions atterrissant à l'aéroport de Zurich, n'étaient plus possibles pendant ces heures.
- 20 Par ailleurs, le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, comprenait deux autres mesures destinées à réduire les nuisances sonores aux alentours de la frontière entre l'Allemagne et la Suisse.

- 21 Premièrement, concernant l'approche de l'aéroport par l'est, l'article 2, paragraphe 6, deuxième alinéa, du 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, établissait certaines altitudes minimales de vol à respecter pendant les heures susmentionnées.
- 22 Deuxièmement, l'article 3 du 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, prévoyait que le décollage en direction du nord devait être effectué de façon à respecter, lors de l'entrée sur le territoire allemand, des altitudes minimales de vol différentes selon le moment du décollage. Ainsi, si l'appareil décollait aux heures susmentionnées, il lui fallait d'abord se dérouter avant la frontière allemande pour n'entrer sur le territoire allemand qu'après avoir atteint l'altitude minimale de vol prescrite.
- 23 Le 10 juin 2003, la Confédération suisse a introduit une plainte auprès de la Commission et a invité cette dernière à prendre une décision tendant à:
- interdire à la République fédérale d'Allemagne de poursuivre l'application du 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié,
  - contraindre la République fédérale d'Allemagne à suspendre l'application du 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, jusqu'à ce que la Commission ait pris une décision.
- 24 Le 20 juin 2003, la Commission a demandé aux autorités allemandes de présenter leurs observations concernant cette plainte.
- 25 Par une lettre du même jour, la Commission a demandé aux autorités suisses de fournir des informations supplémentaires.
- 26 Le 26 juin 2003, les autorités allemandes et suisses ont conclu un accord sur différentes questions relatives à l'application du 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié.
- 27 Le 27 juin 2003, les autorités suisses ont notifié à la Commission cet accord, tout en précisant qu'il était sans conséquences sur ladite plainte.
- 28 Par un courrier du 30 juin 2003, la République fédérale d'Allemagne a également notifié à la Commission ledit accord en indiquant qu'elle déduisait de celui-ci que la plainte était nulle et qu'elle attendait que la Commission mette un terme à la procédure engagée.
- 29 À la suite de plusieurs échanges de courrier avec les autorités suisses et allemandes, la Commission a, le 14 octobre 2003, adressé une communication des griefs à ces autorités en invitant celles-ci à lui faire part de leurs observations.
- 30 La République fédérale d'Allemagne a soumis ses observations le 20 octobre 2003 et la Confédération suisse a présenté les siennes le 21 octobre 2003.
- 31 Par une lettre du 27 octobre 2003, la Commission a communiqué un projet de décision sur lequel la Confédération suisse a pu présenter ses observations lors de la séance du comité consultatif «Accès au marché (transport aérien)» du 4 novembre 2003.
- 32 Le 5 décembre 2003, la Commission a arrêté la décision litigieuse.
- 33 En vertu de l'article 1<sup>er</sup> de cette décision, la République fédérale d'Allemagne peut continuer à appliquer le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié.
- 34 Conformément à l'article 2 de ladite décision, la République fédérale d'Allemagne est destinataire de celle-ci.



### **La procédure devant le Tribunal et l'arrêt attaqué**

- 35 Par une requête déposée au greffe de la Cour le 13 février 2004, la Confédération suisse a introduit un recours visant à obtenir l'annulation de la décision litigieuse.
- 36 Par ordonnance du président de la Cour du 21 juillet 2004, la République fédérale d'Allemagne a été admise à intervenir à l'appui des conclusions de la Commission.
- 37 Par ordonnance du 14 juillet 2005, Suisse/Commission (C-70/04), la Cour a renvoyé cette affaire devant le Tribunal.
- 38 Par ordonnance du 7 juillet 2006, Suisse/Commission (T-319/05, Rec. p. II-2073), le Tribunal a admis la demande d'intervention du Landkreis Waldshut au soutien des conclusions de la Commission.
- 39 Une audience a eu lieu le 9 septembre 2009.
- 40 Par l'arrêt attaqué, le Tribunal a rejeté le recours introduit par la Confédération suisse sans se prononcer sur la recevabilité de celui-ci. Le Tribunal a notamment jugé qu'il ne saurait être reproché à la Commission, en premier lieu, d'avoir considéré que les mesures prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, ne relevaient pas du champ d'application de l'article 9, paragraphe 1, du règlement n° 2408/92, en deuxième lieu, de ne pas avoir pris en compte les droits de l'exploitant de l'aéroport de Zurich et des riverains de cet aéroport lors de l'examen de ces mesures à l'aune de l'accord CE-Suisse sur le transport aérien et en vertu de l'article 8, paragraphe 3, de ce règlement et, en troisième lieu, d'avoir décidé que lesdites mesures respectaient les principes d'égalité de traitement et de proportionnalité.

### **Les conclusions des parties**

- 41 Par son pourvoi, la Confédération suisse demande à la Cour:
- d'annuler l'arrêt attaqué;
  - d'annuler la décision litigieuse et, conformément à l'article 122, premier alinéa, du règlement de procédure de la Cour, de condamner la Commission aux dépens, y compris ceux relatifs à la procédure de première instance, et
  - à titre subsidiaire, de renvoyer l'affaire devant le Tribunal et de réserver à ce dernier la décision relative aux dépens.
- 42 La Commission demande à la Cour:
- de rejeter le pourvoi et
  - de condamner la Confédération suisse aux dépens de l'instance.
- 43 Le gouvernement allemand demande à la Cour:
- de rejeter le pourvoi et
  - de condamner la Confédération suisse aux dépens.

44 Le Landkreis Waldshut demande à la Cour:

- de rejeter le pourvoi;
- de maintenir sa demande, présentée en première instance, visant à obtenir le rejet du recours;
- à titre subsidiaire, d'annuler l'arrêt attaqué et de rejeter comme irrecevable le recours de la Confédération suisse, et
- de condamner la Confédération suisse aux dépens, y compris ceux relatifs à la procédure de première instance et les dépens extrajudiciaires du Landkreis Waldshut.

### **Sur le pourvoi incident**

- 45 Par son pourvoi incident, le Landkreis Waldshut soutient que le recours en annulation introduit par la Confédération suisse aurait dû être rejeté comme étant irrecevable par le Tribunal.
- 46 Selon le Landkreis Waldshut, la Confédération suisse ne saurait être assimilée à un État membre et n'est pas individuellement concernée par la décision litigieuse, au sens de l'article 263, quatrième alinéa, TFUE.
- 47 Dans la présente affaire, la Cour estime nécessaire de se prononcer d'emblée sur le fond de l'affaire (arrêt du 23 octobre 2007, Pologne/Conseil, C-273/04, Rec. p. I-8925, point 33).

### **Sur le pourvoi**

- 48 Au soutien de son pourvoi, la Confédération suisse soulève six moyens, tirés d'une violation des articles 9, paragraphe 1, et 8, paragraphe 3, du règlement n° 2408/92, de l'obligation de motivation, des principes de la libre prestation des services, d'égalité de traitement et de proportionnalité ainsi que des règles relatives à la répartition de la charge de la preuve.

#### *Sur le premier moyen*

#### Argumentation des parties

- 49 Par son premier moyen, la Confédération suisse soutient que, en jugeant, aux points 74 à 91 de l'arrêt attaqué, que l'article 9, paragraphe 1, du règlement n° 2408/92 n'était pas applicable aux mesures prévues par le 213° RA, tel que modifié, le Tribunal a interprété et appliqué de manière erronée en droit cette disposition.
- 50 En effet, selon elle, ledit article vise non pas uniquement des interdictions formelles de l'exercice des droits de trafic, mais également, de manière alternative, des limitations ou des interdictions matérielles, même partielles, c'est-à-dire des mesures ayant pour effet de limiter cet exercice.
- 51 À cet égard, la Confédération suisse considère que l'article 9, paragraphe 1, du règlement n° 2408/92 s'applique aux mesures prévues par le 213° RA, tel que modifié, puisque celles-ci limitent clairement l'exercice des droits de trafic à l'approche et au départ de l'aéroport de Zurich et soumettent cet exercice à des conditions, à savoir le respect de ces limitations, ayant pour effet de rendre l'approche de cet aéroport par le nord impossible durant les heures d'interdiction de vol à basse altitude.



52 Ainsi, selon la Confédération suisse, lesdites mesures constituent, au moins d'un point de vue matériel, une interdiction conditionnelle ou partielle de l'exercice des droits de trafic à laquelle l'article 9, paragraphe 1, du règlement n° 2408/92 s'applique.

53 La Commission, le gouvernement allemand et le Landkreis Waldshut contestent l'argumentation de la Confédération suisse.

#### Appréciation de la Cour

54 Il convient de rappeler que, conformément à l'article 8, paragraphe 2, du règlement n° 2408/92, l'exercice des droits de trafic est notamment soumis aux règles d'exploitation nationales, régionales ou locales publiées concernant la sécurité, la protection de l'environnement et la répartition des créneaux horaires.

55 Ainsi que l'a relevé le Tribunal aux points 75, 76 et 80 de l'arrêt attaqué, l'article 9 de ce règlement concerne une catégorie plus particulière de règles d'exploitation applicables à l'exercice des droits de trafic, à savoir, selon le paragraphe 1 de cet article, celles imposant des conditions, limitant ou refusant cet exercice.

56 À cet égard, il y a lieu de constater que, par l'arrêt attaqué, le Tribunal n'a nullement limité l'applicabilité dudit article 9 à des mesures d'interdiction formelle de l'exercice des droits de trafic, mais qu'il a, aux points 75 et 88 de cet arrêt, jugé que les mesures visées à ce même article 9 comportent, en substance, une interdiction, à tout le moins conditionnelle ou partielle, dudit exercice.

57 Dans ce contexte, c'est à juste titre que, au point 89 de l'arrêt attaqué, le Tribunal a précisé que la circonstance qu'un État membre soumette l'exercice des droits de trafic à des règles d'exploitation nationales, régionales ou locales publiées relatives, notamment, à la protection de l'environnement n'équivaut pas à l'imposition d'une condition, au sens de l'article 9, paragraphe 1, du règlement n° 2408/92, pour l'exercice de ces droits.

58 En effet, si tel était le cas, l'article 8, paragraphe 2, de ce règlement serait vidé de son contenu.

59 Il en résulte que l'appréciation du Tribunal, aux points 75 et 88 de l'arrêt attaqué, relative à la portée des mesures visées à l'article 9 dudit règlement n'est pas entachée d'une erreur de droit.

60 Or, ainsi que l'a relevé le Tribunal aux points 86 et 87 de l'arrêt attaqué, il ressort des considérants 1 à 6 et 44 de la décision litigieuse que les mesures prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, impliquent, pendant leur période d'application, non pas une interdiction, fût-elle conditionnelle ou partielle, de passage à travers l'espace aérien allemand des vols au départ ou à destination de l'aéroport de Zurich, mais une simple modification de la trajectoire de ceux-ci, après leur décollage ou avant leur atterrissage à cet aéroport.

61 En effet, ainsi que le souligne le Tribunal audit point 87, ces mesures se bornent, en substance, à empêcher, pendant ladite période, le survol à basse altitude de la partie du territoire allemand située près de la frontière suisse, tandis que le survol du même territoire à une altitude plus élevée demeure toujours possible.

62 Par conséquent, en jugeant que lesdites mesures ne relevaient pas du champ d'application de l'article 9, paragraphe 1, du règlement n° 2408/92, le Tribunal n'a commis aucune erreur de droit.

63 Dans ces conditions, le premier moyen doit être rejeté.

*Sur le deuxième moyen*

## Argumentation des parties

- 64 Par son deuxième moyen, la Confédération suisse soutient que, en jugeant que la décision litigieuse était suffisamment motivée en ce qui concerne l'inapplicabilité de l'article 9 du règlement n° 2408/92 aux mesures prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, ainsi qu'en prenant en considération une substitution de motifs présentée par la Commission au cours de la procédure de première instance, le Tribunal a, au point 84 de l'arrêt attaqué, interprété de manière erronée en droit l'obligation de motivation prévue à l'article 296 TFUE.
- 65 Selon la Confédération suisse, en l'absence d'une motivation relative à l'exclusion desdites mesures du champ d'application de l'article 9, paragraphe 1, du règlement n° 2408/92, la décision litigieuse aurait dû être annulée pour violation d'une forme substantielle.
- 66 La Commission, le gouvernement allemand et le Landkreis Waldshut contestent l'argumentation de la Confédération suisse.

## Appréciation de la Cour

- 67 Il convient de rappeler que, selon une jurisprudence constante, la motivation exigée par l'article 296 TFUE doit être adaptée à la nature de l'acte en cause et doit faire apparaître de façon claire et non équivoque le raisonnement de l'institution, auteur de l'acte, de manière à permettre aux intéressés de connaître les justifications de la mesure prise et à la juridiction compétente d'exercer son contrôle (voir, notamment, arrêts du 6 mars 2003, *Interporc/Commission*, C-41/00 P, Rec. p. I-2125, point 55, et du 29 septembre 2011, *Elf Aquitaine/Commission*, C-521/09 P, Rec. p. I-8947, point 147).
- 68 En l'occurrence, force est de constater que la Confédération suisse n'explique nullement dans quelle mesure la motivation prétendument insuffisante de la décision litigieuse l'aurait empêchée de connaître les justifications de cette dernière et de défendre utilement ses droits.
- 69 Par ailleurs, il ressort clairement de l'arrêt attaqué que le Tribunal a pu, sur le fondement du raisonnement suivi par la Commission dans la décision litigieuse, exercer son contrôle.
- 70 En effet, ainsi que l'a constaté le Tribunal, les considérants 1 à 6, 32 et 44 de la décision litigieuse font apparaître de façon claire et non équivoque que si la Commission a considéré que les mesures prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, ne relevaient pas du champ d'application de l'article 9 du règlement n° 2408/92, c'est au motif que, d'une part, ces mesures n'avaient pas été notifiées en application du paragraphe 3 de cet article 9 et que, d'autre part, lesdites mesures impliquaient, pendant leur période d'application, non pas une interdiction d'exercice des droits de trafic, mais une simple modification de la trajectoire des vols en provenance ou à destination de l'aéroport de Zurich.
- 71 Quant à la prétendue substitution des motifs de la décision litigieuse qui aurait été opérée par la Commission en cours d'instance, il suffit de constater que, alors même que cette décision fait déjà apparaître clairement les raisons pour lesquelles la Commission a considéré que l'article 9 du règlement n° 2408/92 était inapplicable aux mesures prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, la Confédération suisse n'indique pas en quoi consisterait la nouvelle motivation fournie par la Commission dans le cadre de la procédure devant le Tribunal ni dans quelle mesure celle-ci se substituerait aux motifs de ladite décision.
- 72 Par conséquent, c'est à bon droit que le Tribunal a jugé que la décision litigieuse était suffisamment motivée.

73 Il s'ensuit que le deuxième moyen doit être rejeté.

*Sur le troisième moyen*

Argumentation des parties

- 74 Par son troisième moyen, la Confédération suisse invoque une interprétation et une application erronées en droit de l'article 8, paragraphe 3, du règlement n° 2408/92, au motif que le Tribunal n'a pas tenu compte, aux points 118 à 132 de l'arrêt attaqué, des droits de l'exploitant de l'aéroport de Zurich ainsi que des riverains de celui-ci et n'a pas vérifié de manière appropriée, aux points 193 à 199 de cet arrêt, la compatibilité de ces mesures avec la libre prestation des services ainsi qu'avec les principes de proportionnalité et de respect des droits fondamentaux, inhérents à celle-ci.
- 75 La Confédération suisse soutient qu'une prise en considération des droits de cet exploitant et des riverains aurait inévitablement conduit le Tribunal à conclure au caractère disproportionné des mesures prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, puisque celles-ci obligent ledit exploitant à procéder à une réorganisation coûteuse de son système opérationnel et augmentent très sensiblement les nuisances sonores dues aux avions auxquelles les riverains de l'aéroport de Zurich sont exposés sur le territoire suisse.
- 76 Par conséquent, lesdites mesures ne seraient pas de nature à permettre la réalisation de l'objectif poursuivi par celles-ci, à savoir celui de réduire les nuisances sonores provoquées par les avions, et comporteraient une discrimination fondée sur la nationalité incompatible avec l'article 3 de l'accord CE-Suisse sur le transport aérien.
- 77 La Commission, le gouvernement allemand et le Landkreis Waldshut contestent l'argumentation de la Confédération suisse.

Appréciation de la Cour

- 78 À titre liminaire, il convient de rappeler que l'accord CE-Suisse sur le transport aérien s'inscrit dans le cadre d'une série de sept accords sectoriels entre les mêmes parties contractantes, signés le 21 juin 1999, postérieurement au rejet par la Confédération suisse, le 6 décembre 1992, de l'accord sur l'Espace économique européen, du 2 mai 1992 (JO 1994, L 1, p. 3), et que, par son refus, cette dernière n'a pas souscrit au projet d'un ensemble économique intégré avec un marché unique, fondé sur des règles communes entre ses membres, mais a préféré la voie d'arrangements bilatéraux avec l'Union européenne et ses États membres, dans des domaines précis (voir, en ce sens, arrêts du 12 novembre 2009, Grimme, C-351/08, Rec. p. I-10777, points 26 et 27, ainsi que du 11 février 2010, Fokus Invest, C-541/08, Rec. p. I-1025, point 27).
- 79 Dès lors, la Confédération suisse n'a pas adhéré au marché intérieur de l'Union qui vise à lever tous les obstacles pour créer un espace de liberté de circulation totale analogue à celui offert par un marché national, qui comprend, notamment, la libre prestation des services (voir arrêts Grimme, précité, point 27, ainsi que du 15 juillet 2010, Hengartner et Gasser, C-70/09, Rec. p. I-7233, point 41).
- 80 Par conséquent, l'interprétation donnée aux dispositions du droit de l'Union concernant ce marché intérieur ne peut pas être automatiquement transposée à l'interprétation de l'accord CE-Suisse sur le transport aérien, sauf dispositions expresses à cet effet prévues par cet accord lui-même (voir, en ce sens, arrêts précités Grimme, point 29; Fokus Invest, point 28, ainsi que Hengartner et Gasser, point 42).

- 81 Or, force est de constater que l'accord CE-Suisse sur le transport aérien ne comporte aucune disposition spécifique visant à faire bénéficier les transporteurs aériens concernés des dispositions du droit de l'Union relatives à la libre prestation des services. Il en résulte que l'interprétation donnée à ces dispositions ne saurait être transposée à celle dudit accord.
- 82 Dans ces conditions, étant donné que la libre prestation des services ne trouve pas à s'appliquer dans le cadre de l'accord CE-Suisse sur le transport aérien, c'est à bon droit que le Tribunal a, aux points 193 à 198 de l'arrêt attaqué, jugé que, par la décision litigieuse, la Commission n'a pas violé le principe de la libre prestation des services.
- 83 Il en va de même en ce qui concerne la violation, alléguée par la Confédération suisse, des principes de proportionnalité et de respect des droits fondamentaux, inhérents à la libre prestation des services.
- 84 Par ailleurs, en jugeant que c'est sans commettre d'erreur de droit que la Commission n'a pas tenu compte, lors de l'examen, en vertu de l'article 8, paragraphe 3, du règlement n° 2408/92, des mesures prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, des éventuels droits de l'exploitant de l'aéroport de Zurich et des riverains de celui-ci, le Tribunal a correctement interprété et appliqué cette disposition.
- 85 À cet égard, il y a lieu de rappeler que, selon l'article 15, paragraphe 1, de l'accord CE-Suisse sur le transport aérien, c'est sous réserve du règlement n° 2408/92 que les transporteurs aériens de l'Union et de la Confédération suisse reçoivent des droits de trafic entre tout point en Suisse et tout point dans l'Union.
- 86 Ainsi qu'il ressort, notamment, des articles 2, sous f), et 3, paragraphe 1, du règlement n° 2408/92, ce dernier régit l'octroi et l'exercice des droits de trafic des transporteurs aériens.
- 87 Dans ce contexte, l'article 8, paragraphe 2, de ce même règlement soumet l'exercice desdits droits aux règles d'exploitation, notamment, nationales, régionales ou locales publiées concernant la sécurité, la protection de l'environnement et la répartition des créneaux horaires. Dès lors, l'examen prévu au paragraphe 3 de cet article 8, qui concerne l'application des paragraphes 1 et 2 dudit article, ne saurait porter que sur les conditions d'exercice de ces mêmes droits sur les liaisons aériennes concernées, compte tenu de l'application de ces règles ou des mesures visées audit paragraphe 1.
- 88 Par conséquent, c'est à juste titre que le Tribunal a jugé que les éventuels droits des exploitants d'aéroports ou des riverains de ceux-ci ne sauraient être pris en compte lors de l'examen prévu à l'article 8, paragraphe 3, du règlement n° 2408/92.
- 89 Dans ces conditions, le troisième moyen doit être rejeté.

#### *Sur le quatrième moyen*

##### Argumentation des parties

- 90 Par son quatrième moyen, la Confédération suisse reproche au Tribunal d'avoir commis une erreur de droit en n'ayant pas constaté, aux points 133 à 192 de l'arrêt attaqué, une violation du principe d'égalité de traitement.
- 91 D'abord, la Confédération suisse considère que, en ne tenant pas compte, dans le cadre de l'examen de la conformité des mesures prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, avec le principe de non-discrimination énoncé à l'article 3 de l'accord CE-Suisse sur le transport aérien, des droits de l'exploitant de l'aéroport de Zurich et des riverains de cet aéroport, le Tribunal a commis une erreur de droit dans l'interprétation et l'application de cette disposition.

- 92 Ensuite, la Confédération suisse reproche au Tribunal d'avoir, aux points 146 à 153 de l'arrêt attaqué, dans le cadre de l'examen du caractère justifié et proportionné des mesures prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, reconnu que le caractère touristique de la zone concernée par ces dernières et l'absence d'autorité de la République fédérale d'Allemagne sur l'aéroport de Zurich constituaient des circonstances objectives justifiant ces mesures.
- 93 En effet, d'une part, en jugeant que la proximité de l'aéroport de Zurich d'une zone à caractère touristique n'avait pas été contestée par la Confédération suisse, le Tribunal aurait dénaturé l'argumentation de cette dernière selon laquelle cette zone n'était pas «importante» et n'était pas «caractérisée par une activité touristique exceptionnelle». En tout état de cause, des raisons économiques ne sauraient permettre de justifier la discrimination résultant desdites mesures.
- 94 D'autre part, la reconnaissance de l'absence de compétence juridique des autorités allemandes sur l'aéroport de Zurich en tant que circonstance objective justifiant les mesures prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, aurait pour effet d'empêcher l'intervention de la Commission.
- 95 Dans ce contexte, la Confédération suisse estime que, ainsi qu'il ressort du point 149 de l'arrêt attaqué, le Tribunal a refusé d'examiner lesdites mesures sous l'angle de leur nécessité.
- 96 Enfin, la Confédération suisse soutient que les constatations effectuées par le Tribunal au point 156 de l'arrêt attaqué sont erronées en droit au motif qu'elles résultent d'une dénaturation des éléments de preuve, d'un éclaircissement insuffisant des faits ainsi que d'une méconnaissance de l'étendue de son pouvoir de contrôle, du droit d'être entendu et de l'obligation de motivation.
- 97 La Commission, le gouvernement allemand et le Landkreis Waldshut contestent l'argumentation de la Confédération suisse.

#### Appréciation de la Cour

- 98 S'agissant, en premier lieu, de l'erreur de droit que, selon la Confédération suisse, le Tribunal a commise en jugeant qu'il n'y avait pas lieu de prendre en considération, lors de l'examen de la conformité des mesures prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, avec le principe de non-discrimination énoncé à l'article 3 de l'accord CE-Suisse sur le transport aérien, les droits de l'exploitant de l'aéroport de Zurich et des riverains de cet aéroport, il suffit de rappeler que, ainsi qu'il ressort des points 84 à 88 du présent arrêt, cet accord et le règlement n° 2408/92 ne prévoient pas la prise en compte de ces droits, mais visent uniquement l'exercice des droits de trafic par les transporteurs aériens.
- 99 Par ailleurs, il convient de rappeler que, conformément aux articles 256, paragraphe 1, second alinéa, TFUE et 58, premier alinéa, du statut de la Cour de justice de l'Union européenne, le pourvoi est limité aux questions de droit. Le Tribunal est dès lors seul compétent pour constater et apprécier les faits pertinents ainsi que pour apprécier les éléments de preuve. L'appréciation des faits et des éléments de preuve ne constitue dès lors pas, sous réserve du cas de leur dénaturation, une question de droit soumise, comme telle, au contrôle de la Cour dans le cadre d'un pourvoi (voir, notamment, arrêts du 18 juillet 2006, Rossi/OHMI, C-214/05 P, Rec. p. I-7057, point 26; du 18 décembre 2008, Les Éditions Albert René/OHMI, C-16/06 P, Rec. p. I-10053, point 68, et du 2 septembre 2010, Calvin Klein Trademark Trust/OHMI, C-254/09 P, Rec. p. I-7989, point 49).
- 100 Une telle dénaturation doit ressortir de façon manifeste des pièces du dossier, sans qu'il soit nécessaire de procéder à une nouvelle appréciation des faits et des preuves (voir, notamment, arrêts Les Éditions Albert René/OHMI, précité, point 69; du 3 septembre 2009, Moser Baer India/Conseil, C-535/06 P, Rec. p. I-7051, point 33, et Calvin Klein Trademark Trust/OHMI, précité, point 50).



- 101 Or, s'agissant du caractère touristique de la zone concernée par les mesures prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, force est de constater que, bien qu'elle allègue une dénaturation des faits par le Tribunal, la Confédération suisse se limite à contester l'appréciation d'éléments factuels par ce dernier sans fournir d'indications précises de nature à établir l'existence d'une dénaturation de ces éléments.
- 102 En tout état de cause, il y a lieu de relever que, en constatant la proximité de l'aéroport de Zurich d'une zone à caractère touristique, le Tribunal n'a pas qualifié cette zone d'«importante» ni affirmé que celle-ci était «caractérisée par une activité touristique exceptionnelle».
- 103 En outre, les mesures prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, répondent non pas à des raisons purement économiques, mais à des considérations liées à la protection des personnes et de l'environnement, puisque leur objectif est de réduire la nuisance sonore en provenance d'avions dans la partie du territoire allemand dans laquelle ces mesures sont applicables.
- 104 Quant à l'absence d'autorité de la République fédérale d'Allemagne sur l'aéroport de Zurich, il suffit de constater que celle-ci constitue une circonstance objective incontestable, dont la reconnaissance n'a pas empêché la Commission de procéder, au titre de l'article 8, paragraphe 3, du règlement n° 2408/92, à l'examen desdites mesures.
- 105 Concernant l'argument de la Confédération suisse relatif au prétendu refus du Tribunal d'examiner la nécessité des mesures prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, il y a lieu de relever que celui-ci procède d'une interprétation manifestement erronée du point 149 de l'arrêt attaqué, qui doit être compris à la lumière de son contexte (voir, en ce sens, arrêt du 12 novembre 1996, *Ojha/Commission*, C-294/95 P, Rec. p. I-5863, points 48 et 49). En effet, le Tribunal a, audit point 149, simplement constaté que les autorités allemandes étaient en droit de prendre de telles mesures. Toutefois, il ressort des points 154 et suivants de l'arrêt attaqué que, par cette affirmation, le Tribunal n'a nullement entendu limiter son pouvoir de contrôle sur le caractère proportionné desdites mesures. En particulier, le Tribunal a, aux points 163 et suivants de cet arrêt, examiné de manière précise et détaillée la question de savoir s'il existait des mesures moins onéreuses, permettant à la République fédérale d'Allemagne d'atteindre l'objectif poursuivi par les dispositions du 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié.
- 106 Enfin, les constatations effectuées par le Tribunal au point 156 de l'arrêt attaqué relèvent de l'appréciation des faits et des éléments de preuve par le Tribunal et, ainsi qu'il a été rappelé au point 99 du présent arrêt, ne peuvent donc pas, sous réserve du cas de leur dénaturation, faire l'objet d'un contrôle par la Cour dans le cadre d'un pourvoi.
- 107 Or, la Confédération suisse ne fournit pas d'indications précises de nature à établir l'existence d'une dénaturation des faits et des éléments de preuve et, au demeurant, cette éventuelle dénaturation ne ressort pas des pièces du dossier soumis à la Cour. De même, il n'apparaît pas que lesdites constatations procèdent d'un éclaircissement insuffisant des faits ou d'une méconnaissance, par le Tribunal, de l'étendue de son pouvoir de contrôle, du droit d'être entendu et de l'obligation de motivation.
- 108 En outre, le Tribunal a, au point 157 de l'arrêt attaqué, clairement indiqué le motif pour lequel le niveau de la nuisance sonore en cause est suffisant pour justifier l'adoption de mesures telles que celles prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié.
- 109 Il résulte des considérations qui précèdent que le quatrième moyen doit être rejeté.



*Sur le cinquième moyen*

## Argumentation des parties

- 110 Par son cinquième moyen, la Confédération suisse invoque une interprétation arbitraire des règles relatives à la répartition de la charge de la preuve ainsi que du devoir de coopération et de l'obligation de démonstration au motif que, au point 158 de l'arrêt attaqué, le Tribunal lui reproche de ne pas avoir précisé les altitudes inférieures de vol qui auraient pu être prescrites sans augmenter la nuisance sonore dans la zone du territoire allemand concernée par les mesures prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié.
- 111 En effet, selon elle, le Tribunal exige ainsi une preuve qu'elle est dans l'impossibilité de fournir alors que c'est à l'auteur desdites mesures qu'il appartient de prouver la nécessité de celles-ci.
- 112 La Commission, le gouvernement allemand et le Landkreis Waldshut contestent l'argumentation de la Confédération suisse.

## Appréciation de la Cour

- 113 La simple invocation, par la Confédération suisse, d'une interprétation arbitraire des règles en matière de charge de la preuve ne saurait suffire à mettre en cause l'appréciation du Tribunal figurant au point 158 de l'arrêt attaqué.
- 114 En effet, dans la mesure où la décision litigieuse et l'arrêt attaqué comportent une analyse détaillée de la justification et de la proportionnalité des mesures prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, il appartenait à la Confédération suisse d'indiquer de façon précise les arguments permettant, selon elle, de contester cette analyse.
- 115 À cet égard, c'est à juste titre que le Tribunal a jugé que l'allégation de la Confédération suisse selon laquelle certaines des altitudes minimales de vol prescrites en vertu du 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, seraient trop élevées et la fixation d'altitudes inférieures serait sans incidence sur la nuisance sonore dans la zone visée par ces mesures est insuffisante si, pour étayer cette allégation, cet État ne précise pas les altitudes inférieures qui auraient ainsi pu être prescrites.
- 116 Par conséquent, le cinquième moyen doit être rejeté.

*Sur le sixième moyen*

## Argumentation des parties

- 117 Par son sixième moyen, la Confédération suisse reproche au Tribunal d'avoir commis une erreur de droit en excluant l'existence de mesures moins restrictives que celles prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, au motif que la Confédération suisse n'avait évoqué aucun précédent d'un contingent de bruit fixé uniquement pour certaines heures de la journée ou pour certains jours de la semaine.
- 118 En effet, cette affirmation du Tribunal, figurant au point 171 de l'arrêt attaqué, serait en contradiction manifeste avec le point 105 du même arrêt, selon lequel, au contraire, la Confédération suisse a mentionné l'existence d'un contingent de bruit pendant les heures de nuit imposé, à partir de l'été de l'année 2002, pour l'aéroport de Francfort-sur-le-Main.
- 119 La Commission, le gouvernement allemand et le Landkreis Waldshut contestent l'argumentation de la Confédération suisse.

## Appréciation de la Cour

- 120 Il convient de relever que, par son sixième moyen, la Confédération suisse se borne à contester l'affirmation du Tribunal figurant au point 171 de l'arrêt attaqué, selon laquelle cet État n'a évoqué aucun précédent relatif à un contingent de bruit fixé uniquement pour certaines heures de la journée ou pour certains jours de la semaine et qui fonctionnerait de manière satisfaisante dans la pratique.
- 121 Or, contrairement à ce que soutient la Confédération suisse, cette affirmation n'est pas en contradiction manifeste avec le point 105 dudit arrêt, puisque, dans ce dernier point, le Tribunal relève uniquement que cet État a mentionné l'existence d'un contingent de bruit pendant les heures de nuit, à partir de l'été de l'année 2002, pour l'aéroport de Francfort-sur-le-Main, sans préciser si ce contingent fonctionne de manière satisfaisante dans la pratique.
- 122 En tout état de cause, force est de constater que, aux points 171 et suivants de l'arrêt attaqué, le Tribunal s'est fondé sur plusieurs motifs pour conclure au caractère proportionné des mesures prévues par le 213<sup>e</sup> RA, tel que modifié, et que chacun de ces motifs permet, de manière indépendante, de justifier cette conclusion.
- 123 Par conséquent, à supposer même que le sixième moyen soit fondé, celui-ci n'est pas de nature à invalider l'arrêt attaqué et doit être écarté comme inopérant, puisque ladite conclusion demeure fondée sur d'autres motifs (voir, en ce sens, arrêts du 26 avril 2007, Alcon/OHMI, C-412/05 P, Rec. p. I-3569, point 41, et du 19 avril 2012, Artogodan/Commission, C-221/10 P, point 110).
- 124 Il en résulte que le sixième moyen doit être rejeté comme inopérant.
- 125 Dès lors, le pourvoi n'étant fondé en aucun de ses moyens, il y a lieu de le rejeter dans son ensemble.

**Sur les dépens**

- 126 Selon l'article 184, paragraphe 2, du règlement de procédure, lorsque le pourvoi n'est pas fondé ou lorsque le pourvoi est fondé et que la Cour juge elle-même définitivement le litige, elle statue sur les dépens. Conformément à l'article 138, paragraphe 1, de ce règlement, applicable à la procédure de pourvoi en vertu de l'article 184, paragraphe 1, du même règlement, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. La Commission ayant conclu à la condamnation de la Confédération suisse et cette dernière ayant succombé en ses moyens, il y a lieu de la condamner à supporter, outre ses propres dépens, la totalité des dépens exposés par la Commission tant en première instance que dans le cadre du présent pourvoi.
- 127 L'article 184, paragraphe 4, deuxième phrase, du règlement de procédure prévoit que lorsqu'une partie intervenante en première instance participe à la procédure de pourvoi, la Cour peut décider qu'elle supporte ses propres dépens. Conformément à cette disposition, il y a lieu de décider que la République fédérale d'Allemagne et le Landkreis Waldshut supportent leurs propres dépens.

Par ces motifs, la Cour (troisième chambre) déclare et arrête:

- 1) **Le pourvoi est rejeté.**
- 2) **La Confédération suisse est condamnée à supporter, outre ses propres dépens, la totalité des dépens exposés par la Commission européenne tant en première instance que dans le cadre du présent pourvoi.**
- 3) **La République fédérale d'Allemagne et le Landkreis Waldshut supportent leurs propres dépens.**

Signatures