

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

12 mai 2011 *

În cauza C-176/09,

având ca obiect o acțiune în anulare formulată în temeiul articolului 230 primul paragraf CE, introdusă la 15 mai 2009,

Marele Ducat al Luxemburgului, reprezentat de domnul C. Schiltz, în calitate de agent, asistat de P. Kinsch, avocat,

reclamant,

susținut de:

Republica Slovacă, reprezentată de doamna B. Ricziová, în calitate de agent,

intervenientă,

* Limba de procedură: franceza.

împotriva

Parlamentului European, reprezentat de domnii A. Troupiotis și A. Neergaard, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

Consiliului Uniunii Europene, reprezentat de doamna E. Karlsson și de domnul M. Moore, în calitate de agenți,

pârâte,

susținute de:

Comisia Europeană, reprezentată de domnul K. Simonsson și de doamna C. Vrignon, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

intervenientă,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte de cameră, doamna R. Silva de Lapuerta, domnii G. Arestis, J. Malenovský și T. von Danwitz (raportor), judecători,

avocat general: domnul P. Mengozzi,
grefier: doamna R. Șereș, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 21 octombrie 2010,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 16 decembrie 2010,

pronunță prezenta

Hotărâre

- ¹ Prin acțiunea formulată, Marele Ducat al Luxemburgului solicită Curții anularea Directivei 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport (JO L 70, p. 11), pentru motivul că aceasta constituie o încălcare a principiilor egalității de tratament, proporționalității și subsidiarității.

Cadrul juridic

- ² Directiva 2009/12 a fost adoptată în temeiul articolului 80 alineatul (2) CE.

- 3 Potrivit celei de a treia teze a considerentului (1) al aceleiași directive, „organele de administrare a aeroporturilor care oferă facilități și servicii pentru care se percep tarife de aeroport ar trebui să depună eforturi pentru a-și desfășura activitatea pe baza principiului eficienței costurilor”.

- 4 Prima teză a considerentului (2) al directivei menționate prevede că „[e]ste necesar să se stabilească un cadru comun de reglementare a elementelor esențiale ale tarifelor de aeroport, precum și a modalității de stabilire a acestora, deoarece, în absența unui astfel de cadru, este posibil ca cerințe de bază în cadrul raportului dintre organele de administrare a aeroporturilor și utilizatorii aeroporturilor să nu fie respectate”.

- 5 În ceea ce privește domeniul de aplicare al Directivei 2009/12, considerentele (3) și (4) prevăd:

„(3) Prezenta directivă ar trebui să se aplice aeroporturilor [...] care depășesc o dimensiune minimă, deoarece administrarea și finanțarea aeroporturilor mici nu necesită aplicarea unui cadru comunitar.

(4) În plus, dacă într-un stat membru niciun aeroport nu atinge dimensiunea minimă prevăzută pentru aplicarea prezentei directive, aeroportul cu cel mai mare trafic de pasageri se bucură de o asemenea poziție privilegiată, în calitatea sa de punct de intrare în statul membru respectiv, astfel încât este necesar să i se aplice prezenta directivă, pentru a garanta respectarea anumitor principii de bază în cadrul raportului dintre organul de administrare a aeroportului și utilizatorii aeroportului, în special în ceea ce privește transparența tarifelor și nediscriminarea între utilizatorii aeroportului.”

6 Considerentul (15) al Directivei 2009/12 are următorul cuprins:

„Organelor de administrare a aeroporturilor ar trebui să li se permită aplicarea de tarife de aeroport corespunzătoare infrastructurii și/sau nivelului serviciilor furnizate, întrucât transportatorii aerieni au un interes legitim să solicite organelor de administrare a aeroporturilor servicii care să corespundă raportului preț/calitate. Cu toate acestea, accesul la un nivel diferențiat de infrastructură sau de servicii ar trebui să fie deschis în mod nediscriminatoriu tuturor transportatorilor care doresc să beneficieze de acestea. În cazul în care cererea depășește oferta, accesul ar trebui să fie determinat pe baza unor criterii obiective și nediscriminatorii care urmează să fie elaborate de către un organ de administrare a aeroportului. Orice diferențiere privind tarifele de aeroport ar trebui să fie transparentă, obiectivă și bazată pe criterii clare.”

7 Potrivit considerentului (19) al directivei menționate:

„Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume stabilirea de principii comune pentru perceperea de tarife de aeroport pe aeroporturile din Comunitate, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, întrucât astfel de sisteme de tarife de aeroport nu se pot institui la nivel național într-un mod care să asigure uniformitatea pe teritoriul Comunității, și, având în vedere amploarea și efectele sale, acest obiectiv poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.”

8 Potrivit articolului 1 alineatele (1) și (2), aceeași directivă „stabilește principii comune pentru perceperea tarifelor de aeroport pe aeroporturile comunitare” și se aplică „oricărui aeroport situat pe un teritoriu care face obiectul dispozițiilor tratatului [CE], este deschis traficului comercial și are un trafic anual care depășește 5 milioane de

pasageri, precum și aeroportului cu cel mai mare trafic de pasageri din fiecare stat membru”.

- 9 În temeiul articolului 2 punctul 4 din Directiva 2009/12, este considerată tarif de aeroport „o prelevare obținută în beneficiul organului de administrare a aeroportului și plătită de către utilizatorii aeroportului pentru utilizarea facilităților și a serviciilor care le sunt puse la dispoziție în exclusivitate de organul de administrare a aeroportului și care au legătură cu aterizarea, decolarea, iluminarea și gararea aeronavelor și cu tratamentul pasagerilor și al mărfurilor”.

- 10 Articolul 3 prima teză din aceeași directivă prevede că „[s]tatele membre se asigură că tarifele de aeroport nu discriminează utilizatorii aeroporturilor”.

- 11 În acest scop, Directiva 2009/12 prevede stabilirea unei proceduri obligatorii de consultare a utilizatorilor aeroportului sau a reprezentanților utilizatorilor sau a asociațiilor de utilizatori ai aeroportului de către organul de administrare a aeroportului și a unei căi de atac. În ceea ce privește aceste proceduri, articolul 6 din această directivă prevede:

„(1) Statele membre se asigură că este stabilită o procedură obligatorie referitoare la desfășurarea de consultări periodice între organul de administrare a aeroportului și utilizatorii aeroportului sau reprezentanții utilizatorilor sau asociațiile de utilizatori ai aeroportului, în ceea ce privește funcționarea sistemului de tarife de aeroport, nivelul tarifelor de aeroport și, dacă este cazul, calitatea serviciilor furnizate. O astfel de consultare are loc cel puțin o dată pe an, exceptând cazul în care s-a convenit altfel cu ocazia ultimei consultări. În cazul în care există un acord multianual între organul de administrare a aeroportului și utilizatorii aeroportului, consultările au loc în conformitate cu dispozițiile din respectivul acord. Statele membre își păstrează dreptul de a solicita consultări mai frecvente.

(2) Statele membre se asigură, atunci când este posibil, că modificările aduse sistemului de tarife de aeroport sau nivelului acestora se efectuează de organul de administrare a aeroportului în acord cu utilizatorii aeroportului. În acest scop, organul de administrare a aeroportului prezintă utilizatorilor aeroportului orice propuneri de modificare a sistemului de tarife de aeroport sau a nivelului acestora, împreună cu motivele care stau la baza acestora, în termen de cel mult patru luni înainte de intrarea în vigoare a modificărilor respective, cu excepția cazului în care intervin împrejurări excepționale, care trebuie justificate față de utilizatorii aeroportului. Organul de administrare a aeroportului organizează consultări cu utilizatorii aeroportului pe tema modificărilor propuse și ține cont de opiniile acestora înainte de a adopta o decizie. În mod normal, organul de administrare a aeroportului publică decizia sau recomandarea adoptată cel târziu cu două luni înainte de intrarea în vigoare a acesteia. Organul de administrare a aeroportului își justifică decizia față de opiniile utilizatorilor aeroportului în cazul în care nu se ajunge la niciun acord între organul de administrare a aeroportului și utilizatorii aeroportului cu privire la modificările propuse.

(3) Statele membre se asigură că, în cazul unui dezacord în ceea ce privește o decizie privind tarifele de aeroport adoptată de organul de administrare a aeroportului, fiecare parte poate solicita intervenția autorității independente de supraveghere, menționată la articolul 11, care examinează motivele respectivei modificări a sistemului de tarife de aeroport sau a nivelului acestora.

(4) În cazul în care o modificare a sistemului sau a nivelului tarifelor de aeroport decisă de organul de administrare a aeroportului este prezentată autorității independente de supraveghere, aceasta nu poate să producă efecte înainte ca autoritatea respectivă să fi examinat chestiunea. În termen de patru săptămâni de la data la care a fost sesizată, autoritatea independentă de supraveghere poate adopta o decizie provizorie privind intrarea în vigoare a modificării aduse tarifelor de aeroport, cu excepția cazului în care poate fi adoptată o decizie finală în interiorul aceluiași termen.

(5) Un stat membru poate decide să nu aplice alineatele (3) și (4) în ceea ce privește modificările aduse nivelului sau structurii tarifelor de aeroport în aeroporturile cu privire la care:

- (a) în conformitate cu legislația națională, există o procedură obligatorie prin care tarifele de aeroport sau nivelul maxim al acestora sunt stabilite sau aprobate de către autoritatea independentă de supraveghere sau
- (b) în conformitate cu legislația națională, există o procedură obligatorie prin care autoritatea independentă de supraveghere verifică în mod regulat sau ca răspuns la solicitările părților interesate dacă aceste aeroporturi fac obiectul unei concurențe efective. În urma acestei verificări, în cazurile justificate, statul membru respectiv decide ca tarifele de aeroport sau nivelul maxim al acestora să fie stabilite sau aprobate de către autoritatea independentă de supraveghere. Decizia respectivă se aplică atât timp cât se consideră necesar, în urma verificării efectuate de către autoritatea respectivă.

[...]"

- ¹² De fiecare dată când trebuie să aibă loc consultări, organul de administrare a aeroportului trebuie ca, în temeiul articolului 7 alineatul (1) din Directiva 2009/12, să furnizeze tuturor utilizatorilor aeroportului sau reprezentanților și asociațiilor de utilizatori ai aeroportului informații cu privire la componentele care servesc drept bază pentru stabilirea sistemului sau a nivelului tarifelor aplicate în fiecare aeroport de către organul de administrare a aeroportului.
- ¹³ În ceea ce privește instituirea și funcționarea autorității naționale de supraveghere, articolul 11 alineatele (1)-(3) și (5) din Directiva 2009/12 prevede:

„(1) Statele membre numesc sau instituie o autoritate independentă în calitate de autoritate independentă națională de supraveghere, pentru a asigura aplicarea corectă a măsurilor luate în vederea asigurării conformității cu prezenta directivă și a asumării cel puțin a sarcinilor atribuite în temeiul articolului 6. Această autoritate poate fi aceeași autoritate căreia statul membru i-a atribuit sarcina punerii în aplicare a măsurilor de reglementare suplimentare menționate la articolul 1 alineatul (5), inclusiv

aprobarea sistemului de tarifare și/sau a nivelului tarifelor de aeroport, cu condiția îndeplinirii cerințelor prevăzute la alineatul (3) din prezentul articol.

(2) Prezenta directivă nu împiedică autoritatea independentă de supraveghere ca, în conformitate cu legislația națională, să delege altor autorități independente de supraveghere, sub supravegherea și întreaga sa responsabilitate, punerea în aplicare a prezentei directive, cu condiția ca punerea în aplicare să se realizeze conform aceluiași standarde.

(3) Statele membre garantează independența autorității independente de supraveghere asigurându-se că aceasta reprezintă o entitate juridică diferită și independentă din punct de vedere funcțional de orice organ de administrare a aeroportului și de orice transportator aerian. Statele membre care păstrează dreptul de proprietate asupra aeroporturilor, a organelor de administrare a aeroporturilor sau a transportatorilor aerieni sau controlul asupra organelor de administrare a aeroporturilor sau transportatorilor aerieni se asigură că atribuțiile aferente unui astfel de drept de proprietate sau control nu sunt acordate autorității independente de supraveghere. Statele membre se asigură că autoritatea independentă de supraveghere își exercită competențele în mod imparțial și transparent.

[...]

(5) Statele membre pot stabili un mecanism de finanțare a autorității independente de supraveghere, mecanism ce poate include și aplicarea unui tarif utilizatorilor aeroportului și organelor de administrare a aeroporturilor.”

¹⁴ În temeiul articolului 12 alineatul (1) din Directiva 2009/12, până la 15 martie 2013, Comisia Europeană prezintă Parlamentului European și Consiliului Uniunii Europene un raport privind punerea în aplicare a acestei directive, evaluând progresele în atingerea obiectivelor sale.

- 15 Conform articolului 13 alineatul (1) primul paragraf din directiva menționată, statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma acesteia până la 15 martie 2011.

Concluziile părților și procedura în fața Curții

- 16 Marele Ducat al Luxemburgului solicită Curții:
- în principal, anularea articolului 1 alineatul (2) din Directiva 2009/12 în măsura în care prevede că aceasta se aplică aeroportului cu cel mai mare trafic de pasageri din fiecare stat membru;
 - în subsidiar, anularea Directivei 2009/12 în întregime și
 - obligarea Parlamentului European și a Consiliului la plata cheltuielilor de judecată.
- 17 Parlamentul European și Consiliul solicită Curții:
- în principal, respingerea acțiunii ca nefondată;
 - obligarea Marelui Ducat al Luxemburgului la plata cheltuielilor de judecată și
 - în subsidiar, în cazul în care Curtea ar anula Directiva 2009/12, menținerea efectelor acesteia până la adoptarea unui nou act.

- 18 Prin Ordonanța președintelui Curții din 14 octombrie 2009, a fost admisă cererea de intervenție formulată de Republica Slovacă și de Comisie în susținerea concluziilor Marelui Ducat al Luxemburgului, respectiv ale Parlamentului European și ale Consiliului.

Cu privire la acțiune

Cu privire la primul motiv, întemeiat pe o încălcare a principiului egalității de tratament

Argumentele părților

- 19 Primul motiv al acțiunii, întemeiat pe încălcarea principiului egalității de tratament, cuprinde două aspecte distincte. Prin intermediul primului aspect al acestui motiv, Marele Ducat al Luxemburgului, susținut de Republica Slovacă, arată că acestuia i se aplică un tratament diferit față de modul în care sunt tratate statele membre în care marile aeroporturi regionale, cu un trafic anual de 1-5 milioane de pasageri, nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 2009/12, deși se află în aceeași situație cu singurul aeroport comercial luxemburghez, și anume Aeroportul Luxemburg-Findel, al cărui trafic anual se ridică la 1,7 milioane de pasageri. Ar fi vorba despre aeroporturile din Hahn (Germania) și din Charleroi (Belgia), al căror trafic ar fi de ordinul a 4 și, respectiv, a 2,9 milioane de pasageri, aeroporturi care se adresează clientelei din aceeași zonă ca și aeroportul luxemburghez, la o distanță pe șosea de mai puțin de 200 km, și care sunt concurente directe ale acestuia din urmă. În plus, ar fi vorba despre mari aeroporturi regionale aflate în proximitatea unui centru urban de o anumită dimensiune sau caracterizate printr-un anumit nivel al activității economice, precum

aeroporturile din Torino (Italia) sau din Bordeaux (Franța) cu 3,5 și, respectiv, cu 3,4 milioane de pasageri.

- 20 Prin intermediul celui de al doilea aspect al primului motiv, Marele Ducat al Luxemburgului susține că i se aplică același tratament ca și statelor membre pe teritoriul cărora se află aeroporturi cu un volum al traficului anual mai mare de 5 milioane de pasageri, precum, de exemplu, Republica Federală Germania și Regatul Belgiei.
- 21 Potrivit Marelui Ducat al Luxemburgului, în acest context, trebuie să se facă referire la clasificarea care decurge din Comunicarea din 9 decembrie 2005 a Comisiei referitoare la orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (JO C 312, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 14, p. 188) și să se limiteze domeniul de aplicare al Directivei 2009/12 la categoriile de aeroporturi al căror trafic anual depășește 5 milioane de pasageri.
- 22 Nu s-ar justifica nici diferența de tratament în raport cu marile aeroporturi regionale care sunt excluse din domeniul de aplicare al Directivei 2009/12, nici tratamentul identic aplicat Aeroportului Luxemburg-Findel și aeroporturilor al căror trafic anual depășește 5 milioane de pasageri. Administrarea și finanțarea aeroporturilor de dimensiune mică sau medie, cu un trafic anual mai mic de 5 milioane de pasageri, nu ar necesita, astfel cum în mod întemeiat ar rezulta din considerentul (3) al acestei directive, aplicarea unui „cadru comunitar”. În schimb, afirmația din considerentul (4) al acesteia, potrivit căreia aeroportul „cu cel mai mare trafic de pasageri se bucură de o asemenea poziție privilegiată, în calitate sa de punct de intrare în statul membru respectiv, astfel încât este necesar să i se aplice [Directiva 2009/12]”, ar fi lipsită de relevanță reală în raport cu obiectivul acesteia, și anume prevenirea unui abuz de poziție dominantă al anumitor aeroporturi. „Poziția privilegiată” ar putea fi luată în considerare numai dacă, în raport cu operatorii, ar crea în mod real același avantaj cu cel rezultat din deservirea unui număr mai mare de 5 milioane de pasageri pe an. Cel mai mare aeroport din fiecare stat membru nu s-ar afla în mod automat în această situație.

- 23 În ceea ce privește în special Aeroportul Luxemburg-Findel, acesta nu s-ar bucura de o astfel de poziție, în calitate de punct de intrare privilegiat în Luxemburg, și nu ar exista niciun risc de abuz de poziție dominantă în raport cu operatorii, având în vedere faptul că acest aeroport se află în concurență cu mai multe aeroporturi pe care operează companii care efectuează zboruri la preț redus situate în proximitatea acestuia, precum și cu aeroporturi care constituie plăci turnante („hubs”) precum cele din Frankfurt (Germania) sau din Bruxelles (Belgia). În plus, în termeni economici, aeroportul luxemburghez nu poate intra într-o categorie comparabilă cu cea în care se încadrează aeroporturile cu un trafic anual mai mare de 5 milioane de pasageri, chiar dacă vinde o parte mai importantă de bilete la clasa business decât aceste aeroporturi. În consecință, poziția de forță a organului său de administrare nu poate fi considerată echivalentă cu cea a unui organ de administrare a unui aeroport care găzduiește mai mult de 5 milioane de pasageri.
- 24 În schimb, riscul de abuz de poziție dominantă ar fi mai real pentru alte aeroporturi regionale mai importante, care nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 2009/12, care sunt situate în proximitatea unui centru urban de o anumită dimensiune sau care se caracterizează printr-un anumit nivel al activității economice, precum aeroporturile din Torino și din Bordeaux.
- 25 Desigur, ar fi adevărat că, în domeniile în care legiuitorul Uniunii trebuie să efectueze evaluări economice complexe, numai o eroare vădită de apreciere a acestuia din urmă poate afecta legalitatea acțiunii sale. Totuși, acest principiu ar presupune că acest legiuitor a realizat în mod efectiv o evaluare complexă a situației în litigiu, ceea ce nu se întâmplă în speță. Chiar dacă trebuia să se considere că legiuitorul a efectuat, cu privire la anumite aspecte, o evaluare a unei situații complexe, evaluarea referitoare la Aeroportul Luxemburg-Findel, a cărui clientelă este deosebit de redusă, nu ar fi complexă. Ar fi, așadar, evident că, prin includerea acestui aeroport, al cărui trafic anual de pasageri abia atinge o treime din limita dincolo de care se consideră necesar să se aplice în mod normal cadrul comunitar, legiuitorul menționat a săvârșit o eroare vădită de apreciere.

- 26 Republica Slovacă adaugă că datele care privesc situația aeroportului din Bratislava (Slovacia), care împarte aceeași zonă geografică cu aeroportul din Viena (Austria), repun în discuție afirmația potrivit căreia aeroportul cel mai important dintr-un stat membru este „punctul de intrare” utilizat întotdeauna de o mare parte a călătorilor. Faptul că un aeroport este cel mai important dintr-un stat membru nu poate fi, prin urmare, un element determinant pentru a aprecia poziția concurențială a acestui aeroport pe o piață dată.
- 27 Potrivit Consiliului, în lumina obiectivului Directivei 2009/12, legiuitorul Uniunii a considerat în mod efectiv drept evident că aeroporturile principale, și anume cele precum Aeroportul Luxemburg-Findel, cu cel mai mare trafic anual de pasageri dintr-un stat membru, se bucură de o poziție privilegiată în statul membru pe teritoriul căruia sunt situate, astfel încât sunt asimilabile aeroporturilor care depășesc pragul de 5 milioane de pasageri pe an.
- 28 Cu toate acestea, marile aeroporturi regionale, precum cele din Charleroi și din Hahn, nu s-ar bucura de poziția privilegiată de care beneficiază aeroporturile principale din statul membru respectiv. Aceste aeroporturi nu ar constitui punctul de intrare principal în statul respectiv, astfel cum este cazul aeroportului cu cel mai mare trafic anual de pasageri din statul membru în care se află, precum Aeroportul Luxemburg-Findel.
- 29 Potrivit Parlamentului European, obiectivele Directivei 2009/12 constau, astfel cum reiese din considerentele (1) și (2) ale acesteia, în a acționa astfel încât organele de administrare a aeroporturilor să depună eforturi pentru a-și desfășura activitatea pe baza principiului eficienței costurilor și în a institui un cadru comun de reglementare a elementelor esențiale ale tarifelor de aeroport. Directiva menționată ar urmări, așadar, să garanteze că utilizatorii pot avea acces la serviciile aeroportuare în schimbul

plății unor tarife care respectă condițiile stabilite de această directivă, asigurând astfel nediscriminarea și transparența.

- ³⁰ Referindu-se la Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului din 24 ianuarie 2007 privind taxele de aeroport [COM(2006) 820 final, denumită în continuare „propunerea de directivă”], Comisia susține că obiectivul cadrului comun menționat este să faciliteze discuțiile dintre aeroporturi și companiile aeriene cu privire la tarifele de aeroport. Directiva 2009/12 ar încerca să evite ca organul de administrare a unui aeroport să se afle într-o poziție de forță în raport cu transportatorii aerieni, în ceea ce privește stabilirea tarifelor de aeroport, având în vedere „poziția privilegiată” a unui aeroport. Două categorii de aeroporturi s-ar putea afla într-o astfel de poziție, și anume aeroporturile principale din fiecare stat membru, care sunt în general situate în proximitatea capitalelor și care constituie „punctele de intrare” în acestea, precum și aeroporturile care, prin dimensiunea lor, se află într-o situație comparabilă cu cea a aeroporturilor din prima categorie. Aeroporturile din această primă categorie ar beneficia în mod evident, în special datorită localizării acestora în vecinătatea imediată a unor centre urbane foarte populate, de calitatea infrastructurilor acestora din urmă și de existența unei clientele de afaceri puțin sensibile la variațiile prețului biletelor de avion, dar în schimb reticente la pierderea timpului pentru a se deplasa la aeroporturi situate la distanțe mai mari de 100 de kilometri de aceste centre urbane.

Aprecierea Curții

- ³¹ Principiul general al egalității de tratament, în calitate de principiu general al dreptului Uniunii, impune ca situații comparabile să nu fie tratate în mod diferit și ca situații diferite să nu fie tratate în același mod, cu excepția cazului în care un astfel de tratament este justificat în mod obiectiv (a se vedea în special Hotărârea din 13 decembrie 1984, Sermide, 106/83, Rec., p. 4209, punctul 28, Hotărârea din 5 octombrie 1994,

Crispoltoni și alții, C-133/93, C-300/93 și C-362/93, Rec., p. I-4863, punctele 50 și 51, precum și Hotărârea din 11 iulie 2006, Franz Egenberger, C-313/04, Rec., p. I-6331, punctul 33, precum și Hotărârea din 16 decembrie 2008, Arcelor Atlantique et Lorraine și alții, C-127/07, Rep., p. I-9895, punctul 23).

- 32 Caracterul comparabil al unor situații diferite se apreciază având în vedere toate elementele care le caracterizează. Aceste elemente trebuie să fie determinate și evaluate în special în funcție de obiectul și de finalitatea actului Uniunii care instituie distincția în cauză. În plus, trebuie luate în considerare principiile și obiectivele domeniului din care face parte actul respectiv (a se vedea în acest sens Hotărârea Arcelor Atlantique et Lorraine și alții, citată anterior, punctele 25 și 26, precum și jurisprudența citată).
- 33 În această privință, trebuie arătat că Directiva 2009/12 se întemeiază pe articolul 80 alineatul (2) CE, care prevede că Consiliul poate decide în ce caz, în ce măsură și prin ce procedură se pot adopta dispoziții corespunzătoare în domeniul transporturilor maritime și aeriene.
- 34 Astfel, prin faptul că a împuternicit Consiliul să decidă atât momentul, cât și conținutul și întinderea intervenției sale în domeniul transporturilor maritime și aeriene, tratatul îi conferă importante atribuții normative în ceea ce privește adoptarea unor norme comune adecvate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 23 octombrie 2007, Comisia/Consiliul, C-440/05, Rep., p. I-9097, punctul 58; în ceea ce privește puterea legislativă a Consiliului în materie de politică comună în domeniul transporturilor, a se vedea de asemenea Hotărârea din 28 noiembrie 1978, Schumalla, 97/78, Rec., p. 2311, punctul 4, precum și Hotărârea din 17 iulie 1997, SAM Schiffahrt și Stapf, C-248/95 și C-249/95, Rec., p. I-4475, punctul 23).
- 35 În ceea ce privește controlul jurisdicțional al exercitării unei astfel de competențe, instanța Uniunii nu poate substitui aprecierea legiuitorului Uniunii cu propria apreciere, ci trebuie să se limiteze la a verifica dacă aceasta nu este afectată de o eroare

vădită sau de un abuz de putere ori dacă legiuitorul nu a depășit în mod vădit limitele puterii sale normative (a se vedea în acest sens, printre altele, Hotărârea din 29 februarie 1996, Comisia/Consiliul, C-122/94, Rec., p. I-881, punctul 18, Hotărârea din 12 noiembrie 1996, Regatul Unit/Consiliul, C-84/94, Rec., p. I-5755, punctul 58, Hotărârea SAM Schiffahrt și Stapf, citată anterior, punctul 24, precum și Hotărârea din 12 martie 2002, Omega Air și alții, C-27/00 și C-122/00, Rec., p. I-2569, punctul 64).

- ³⁶ Criteriile amintite la punctele 31-35 din prezenta hotărâre sunt cele în lumina cărora trebuie să se examineze motivul invocat de Marele Ducat al Luxemburgului, care susține, prin intermediul primului aspect al acestui motiv, că unor situații comparabile le-a fost aplicat un tratament diferențiat și, prin intermediul celui de al doilea aspect al motivului menționat, că situații diferite au fost tratate în mod identic.

Cu privire la primul aspect al primului motiv, întemeiat pe un tratament diferențiat al unor situații comparabile

- ³⁷ În ceea ce privește tratamentul diferențiat al unor situații comparabile, Marele Ducat al Luxemburgului susține, în esență, că Aeroportul Luxemburg-Findel face obiectul unui tratament diferențiat în raport cu cel aplicat aeroporturilor care sunt excluse din domeniul de aplicare al Directivei 2009/12 și al căror trafic anual este mai mare de 1 milion, dar mai mic de 5 milioane de pasageri, și care sunt, ca și aeroportul luxemburghez, încadrate în categoria marilor aeroporturi regionale potrivit orientărilor comunitare stabilite de Comunicarea din 9 decembrie 2005 a Comisiei. În special, ar fi vorba despre un tratament diferențiat în raport cu aeroporturile din Charleroi și din Hahn, precum și în raport cu cele care sunt situate în proximitatea unui centru

urban de o anumită dimensiune sau care se caracterizează printr-un anumit nivel al activității economice, precum aeroporturile din Torino sau din Bordeaux.

- 38 În această privință, din considerentele (3) și (4) ale Directivei 2009/12 reiese că, la momentul adoptării acesteia, legiuitorul Uniunii a apreciat că nu era necesar să includă în domeniul de aplicare al acestei directive toate aeroporturile Uniunii, ci numai două categorii de aeroporturi trebuiau să se încadreze în directiva menționată, și anume cele care depășesc o anumită dimensiune minimă și cele cu cel mai mare trafic anual de pasageri din statele membre în care niciun aeroport nu atinge această dimensiune minimă, precum Aeroportul Luxemburg-Findel.
- 39 Potrivit articolului 1 alineatul (1), această directivă „stabilește principii comune pentru perceperea tarifelor de aeroport” pe aeroporturi. Aceasta are de asemenea ca obiect să reglementeze raportul dintre organele de administrare a aeroporturilor și utilizatorii acestora în ceea ce privește tarifele de aeroport.
- 40 Prin adoptarea unui cadru comun, legiuitorul Uniunii a încercat să amelioreze raportul dintre organele de administrare a aeroporturilor și utilizatorii acestora și să evite ca anumite cerințe de bază care privesc acest raport, precum transparența tarifelor, consultarea utilizatorilor aeroportului și nediscriminarea între aceștia din urmă, să nu fie respectate, astfel cum reiese din considerentele (2), (4) și (15) ale Directivei 2009/12.
- 41 Caracterul comparabil al aeroporturilor menționate la punctul 37 din prezenta hotărâre trebuie astfel apreciat în special cu referire la situația acestora în raport cu utilizatorii acestor aeroporturi, și anume companiile aeriene.

- 42 Astfel cum rezultă din considerentul (4) al Directivei 2009/12, legiuitorul menționat a apreciat că aeroporturile situate în statele membre în care niciun aeroport nu atinge pragul minim prevăzut de această directivă și care au cel mai mare trafic anual de pasageri, precum Aeroportul Luxemburg-Findel, se bucură de o poziție privilegiată în raport cu utilizatorii aeroporturilor, în măsura în care acestea constituie punctul de intrare în aceste state membre. Acesta a considerat astfel că, după cum au arătat în special Consiliul și Comisia, în cazul aeroporturilor respective, există riscul ca organele de administrare a acestora să se afle într-o poziție de forță în raport cu utilizatorii și, prin urmare, un risc de a abuza de această poziție în ceea ce privește stabilirea tarifelor.
- 43 Aeroporturile menționate pot fi considerate drept aeroporturile principale în statele membre în care se află. Aceste aeroporturi sunt situate în general, astfel cum a subliniat Comisia, în proximitatea marilor centre politice și/sau economice din statele membre și atrag, în mare parte, o clientelă de afaceri pentru care prețul biletelor este numai unul dintre criteriile și care poate fi sensibilă în special la localizarea aeroportului, la posibilitățile de conectare cu alte mijloace de transport, precum și la calitatea serviciilor furnizate.
- 44 Or, astfel cum a subliniat avocatul general la punctul 64 din concluzii, în special în ceea ce privește clientela de afaceri, precum și segmentul de piață mediu sau superior, companiile aeriene din statele membre, ca și cele din statele terțe, au un interes strategic major de a propune zboruri de pe și spre un aeroport principal precum Luxemburg-Findel, fără ca valoarea tarifelor de aeroport sau volumul concret al traficului anual de pasageri să poată fi considerate drept criterii decisive pentru aceste companii.
- 45 În plus, dacă o companie aeriană are un interes strategic să ofere zboruri din și spre un anumit stat membru, aeroportul principal constituie unica posibilitate a acesteia de a oferi servicii în statele membre care au un singur aeroport, cum este, printre

altele, cazul Marelui Ducat al Luxemburgului. În statele membre în care există mai multe aeroporturi, pare în definitiv rezonabil să se considere că o companie aeriană care are interesul de a asigura un singur serviciu aerian într-un stat membru preferă aeroportul care are cel mai mare trafic anual de pasageri.

⁴⁶ Chiar dacă traficul anual concret de pasageri, precum și valoarea tarifelor de aeroport pot fi, desigur, criterii importante pentru companiile aeriene care propun zboruri de pe și spre un anumit aeroport dintr-un stat membru, în general, aceste companii aeriene au un interes strategic să ofere asemenea zboruri, astfel încât aceste criterii nu pot fi considerate drept decisive pentru aceste companii atunci când aleg aeroporturile de pe care efectuează zboruri.

⁴⁷ În aceste condiții, având în vedere larga putere normativă de care dispune legiuitorul Uniunii în materie de politică de transporturi aeriene, nu poate fi repusă în discuție aprecierea acestuia potrivit căreia, în statele membre în care niciun aeroport nu atinge pragul minim prevăzut de Directiva 2009/12, aeroportul cu cel mai mare trafic anual de pasageri trebuie considerat drept punctul de intrare în statul membru în cauză, ceea ce îi conferă o poziție privilegiată în raport cu utilizatorii aeroporturilor.

⁴⁸ În schimb, indiferent de traficul anual concret de pasageri, aeroporturile care nu sunt incluse în domeniul de aplicare al Directivei 2009/12 nu pot fi considerate drept aeroporturi principale în statele membre în care se află. Astfel cum a subliniat și avocatul general la punctele 65, 74 și 77 din concluzii, asemenea aeroporturi pot fi considerate

drept aeroporturi secundare ale statelor membre, având, în principiu, o importanță strategică diferită pentru companiile aeriene în raport cu aeroporturile principale, ceea ce le plasează în situații diferite în raport cu utilizatorii aeroporturilor în materie de stabilire a tarifelor de aeroport.

49 În special, având în vedere ceea ce s-a arătat la punctul 45 din prezenta hotărâre, un aeroport secundar nu poate fi considerat, în principiu, drept punctul de intrare, în sensul directivei, în statul membru în care se află, chiar dacă este vorba despre un mare aeroport regional situat în proximitatea unui centru urban, precum aeroporturile din Bordeaux sau din Torino. În plus, aceste aeroporturi secundare, în special cele care nu sunt situate în proximitatea unui centru urban, se pot dovedi mai atractive pentru așa-numitele companii „cu prețuri reduse”. Astfel, aceste companii aeriene se adresează unei clientele ale cărei cerințe sunt, în principiu, diferite de cele ale clientelei de afaceri și care este mai sensibilă la prețul biletelor și mai dispusă să parcurgă o distanță mai mare între orașul deservit și aeroport. Astfel de companii, pentru care cuantumurile tarifelor de aeroport sunt determinante, pot fi considerate ca deținând o anumită putere de presiune care le permite să influențeze stabilirea nivelului acestor tarife.

50 În aceste condiții, exercitarea de către legiuitorul Uniunii a competenței sale nu este afectată de o eroare vădită sau de un abuz de putere și, prin faptul că a considerat că aeroporturile secundare din statele membre nu se află în aceeași situație, în raport cu utilizatorii aeroporturilor, precum aeroporturile principale, acesta nu a depășit în mod vădit limitele puterii normative largi de care dispune în această materie. În orice caz, legiuitorului menționat îi este permis să recurgă la o clasificare potrivit unor criterii obiective și pe baza unor constatări globale pentru a putea institui o reglementare generală și abstractă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 aprilie 2010, Gualtieri/Comisia, C-485/08 P, Rep., p. I-3009, punctul 81). Acest lucru este valabil cu atât mai mult în cazul în care punerea în aplicare de către legiuitorul Uniunii a unei politici comune implică necesitatea de a evalua o situație economică complexă, cum este în general cazul în materie de transporturi aeriene (a se vedea în acest sens Hotărârile citate anterior SAM Schiffahrt și Stapf, punctul 25 și jurisprudența citată, precum și Omega Air și alții, punctul 65).

51 În aceste condiții, se impune respingerea primului aspect al primului motiv, întemeiat pe un tratament diferențiat al unor situații comparabile.

Cu privire la al doilea aspect al primului motiv, întemeiat pe un tratament egal al unor situații diferite

52 În ceea ce privește al doilea aspect al primului motiv, întemeiat pe un tratament egal al unor situații diferite, Marele Ducat al Luxemburgului arată în esență că aeroporturile cu cel mai mare trafic anual de pasageri din statele membre în care niciun aeroport nu atinge pragul de 5 milioane de pasageri pe an sunt tratate în mod identic cu aeroporturile care deservește mai mult de 5 milioane de pasageri pe an, deși acestea nu ar avea nici aceeași poziție de forță în raport cu utilizatorii aeroporturilor, nici aceeași putere economică precum acestea din urmă.

53 În această privință, părțile din acțiunea principală nu contestă faptul că aeroporturile cu un trafic anual care depășește 5 milioane de pasageri au, tocmai datorită acestui trafic, o poziție privilegiată în raport cu utilizatorii și că includerea acestei categorii de aeroporturi în domeniul de aplicare al Directivei 2009/12 se justifică atât din perspectiva obiectului, cât și a scopului acesteia.

54 Faptul că situația acestor aeroporturi nu este identică cu cea a aeroporturilor cu cel mai mare trafic anual de pasageri din statele membre în care niciun aeroport nu atinge pragul de 5 milioane de pasageri pe an nu înseamnă, astfel cum a subliniat avocatul general la punctul 82 din concluzii, că includerea acestei categorii de aeroporturi în domeniul de aplicare al Directivei 2009/12 contravine principiului egalității de tratament. Astfel, aceste două categorii de aeroporturi sunt, în mod întemeiat, considerate ca având o poziție privilegiată în raport cu utilizatorii acestor aeroporturi, astfel cum

s-a arătat la punctele 47 și 53 din prezenta hotărâre, și ca aflându-se astfel în situații comparabile. Faptul că originea acestei poziții se întemeiază, într-un caz, pe poziția strategică a aeroporturilor în cauză, iar în celălalt caz, pe importanța traficului anual nu poate afecta, având în vedere obiectul și scopul directivei menționate, legalitatea aprecierii efectuate de legiuitorul Uniunii.

- 55 În aceste condiții, se impune respingerea celui de al doilea aspect al primului motiv, întemeiat pe un tratament egal al unor situații diferite, și, prin urmare, respingerea acestui motiv în întregime.

Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe încălcarea principiului proporționalității

Argumentele părților

- 56 Potrivit Marelui Ducat al Luxemburgului, articolul 1 alineatul (2) din Directiva 2009/12 constituie o încălcare a principiului proporționalității, întrucât criteriul care definește domeniul de aplicare al acestei directive este lipsit de relevanță în raport cu obiectivele acesteia. În plus, deși aplicarea principiilor privind corelarea cu nivelul costurilor, nediscriminării și transparenței în privința Aeroportului Luxemburg-Findel nu ridică, desigur, probleme, procedurile și sarcinile administrative, precum și mecanismele formale care decurg din această directivă ar fi, în schimb, excesive și disproporționate în raport cu dimensiunea acestui aeroport. Mecanismele de consultare și de supraveghere ar genera costuri atât pentru Aeroportul Luxemburg-Findel, cât și pentru statul luxemburghez. Astfel, costul aplicării directivei menționate la tarifele de aeroport ar fi fost estimat la 839 500 de euro, care, după ce ar fi suportat

de pasageri, ar determina o creștere cu 16% a tarifelor actuale pentru serviciile care privesc pasagerii.

- 57 Potrivit Republicii Slovace, Parlamentul European și Consiliul nu au justificat, prin criteriile obiective și proporționale cu obiectivul urmărit de Directiva 2009/12, includerea în domeniul de aplicare al acesteia a aeroporturilor situate în statele membre în care niciun aeroport nu atinge pragul de 5 milioane de pasageri pe an și care au cel mai mare trafic de pasageri din statul membru în cauză. Includerea unui astfel de aeroport în domeniul de aplicare al acestei directive pentru simplul motiv că este cel mai important aeroport din acest stat membru nu ar contribui la atingerea obiectivului principal al acesteia, și anume îmbunătățirea concurenței dintre aeroporturi și limitarea abuzurilor de poziție dominantă. La atingerea acestui obiectiv nu ar contribui nici garanția că, în fiecare stat membru, directiva menționată se aplică cel puțin unui aeroport, indiferent dacă acest aeroport deține o poziție dominantă pe piață sau dacă poziția sa este total ne semnificativă.
- 58 Consiliul amintește jurisprudența potrivit căreia numai caracterul vădit inadecvat al unei măsuri în raport cu obiectivul pe care instituția competentă urmărește să îl atingă poate afecta legalitatea unei astfel de măsuri. În opinia sa, cererea introductivă nu a demonstrat că Directiva 2009/12 este vădit inadecvată în raport cu obiectivul pe care aceasta îl urmărește.
- 59 Potrivit Parlamentului European, trebuie luat în considerare faptul că legiuitorul Uniunii s-ar fi limitat să adopte norme minime și că acesta ar fi furnizat statelor membre instrumentele unei aplicări flexibile a acestor norme. În plus, faptul că Directiva 2009/12 nu se aplică tuturor aeroporturilor nu ar dovedi că sistemul stabilit de această directivă nu este necesar.
- 60 Comisia precizează că la momentul elaborării Directivei 2009/12 au fost avute în vedere mai multe posibilități. Atât din propunerea de directivă, cât și din analiza de

impact [SEC(2006) 1688] ar rezulta că cea mai coercitivă dintre posibilitățile analizate ar fi fost înlăturată, în special ca urmare a faptului că ar fi generat o creștere semnificativă a costurilor administrative. În pofida eficienței sale scăzute, posibilitatea reținută în cele din urmă, care se limita la stabilirea unor principii comune, ar fi fost preferată datorită impactului său financiar mai puțin important.

Aprecierea Curții

- 61 Dintr-o jurisprudență constantă rezultă că principiul proporționalității face parte dintre principiile generale ale dreptului Uniunii și impune ca mijloacele puse în aplicare printr-o dispoziție de drept al Uniunii să fie apte să realizeze obiectivele legitime urmărite de reglementarea în cauză și să nu depășească ceea ce este necesar pentru atingerea acestora (Hotărârea din 8 iunie 2010, Vodafone și alții, C-58/08, Rep., p. I-4999, punctul 51 și jurisprudența citată).
- 62 În ceea ce privește controlul jurisdicțional al respectării acestor condiții, în domenii în care legiuitorul dispune de o largă putere normativă, precum în materie de transporturi aeriene (a se vedea Hotărârea Comisia/Consiliul, citată anterior, punctul 58), numai caracterul vădit inadecvat al unei măsuri adoptate în unul dintre aceste domenii în raport cu obiectivul pe care instituțiile competente urmăresc să îl atingă poate afecta legalitatea unei astfel de măsuri (a se vedea în acest sens Hotărârea Omega Air și alții, citată anterior, punctul 64).
- 63 Cu toate acestea, chiar în prezența unei astfel de competențe, legiuitorul Uniunii este obligat să își întemeieze alegerea pe criterii obiective. În plus, în cadrul aprecierii constrângerilor legate de diferite măsuri posibile, acesta trebuie să examineze dacă obiectivele urmărite de măsura reținută sunt de natură să justifice consecințe economice negative, chiar considerabile, pentru anumiți operatori (Hotărârile citate

anterior Arcelor Atlantique et Lorraine și alții, punctul 58, precum și Vodafone și alții, punctul 53 și jurisprudența citată).

- ⁶⁴ Prin urmare, pe baza criteriilor menționate la cele trei puncte anterioare, Curtea este obligată să examineze dacă, astfel cum susține în principal Marele Ducat al Luxemburgului, Directiva 2009/12 încalcă principiul proporționalității prin faptul că include în domeniul de aplicare al acesteia aeroporturile situate în statele membre în care niciun aeroport nu atinge pragul minim prevăzut de această directivă și care au cel mai mare trafic anual de pasageri, indiferent de traficul anual concret de pasageri.
- ⁶⁵ În această privință, trebuie amintit că, înainte de a elabora propunerea de directivă, Comisia a efectuat o analiză de impact, posibilitățile avute în vedere fiind de asemenea rezumate în cadrul acestei propuneri. Din aceasta reiese că au fost examinate diferite posibilități în această materie, printre care figurau în special elaborarea și adoptarea de către operatorii din sectorul aerian a unor măsuri de autoreglementare voluntară, adoptarea unui cadru juridic prin care să se impună respectarea principiilor comune de stabilire a tarifelor de aeroport la nivel național, precum și instituirea unui cadru juridic prin care să se impună perceperea și stabilirea tarifelor de aeroport pe baza unei metode de calcul unice.
- ⁶⁶ În ceea ce privește aspectul dacă adoptarea unui cadru prin care să se impună respectarea principiilor comune de stabilire a tarifelor de aeroport la nivel național, soluție care a fost reținută în cele din urmă de Directiva 2009/12, este aptă să realizeze obiectivul directivei menționate, părțile nu contestă faptul că, în cazul în care există riscul ca organele de administrare a aeroporturilor să se afle într-o poziție de forță în raport cu utilizatorii aeroporturilor și, prin urmare, un risc de a abuza de această poziție în ceea ce privește stabilirea tarifelor de aeroport, un astfel de cadru este, în principiu, apt să împiedice ca un astfel de risc să se realizeze. Această concluzie este valabilă și

pentru aeroporturile situate în statele membre în care niciun aeroport nu atinge un trafic anual de 5 milioane de pasageri și care au cel mai mare trafic de pasageri.

- 67 În ce privește caracterul necesar al unui astfel de cadru, trebuie să se constate că Marele Ducat al Luxemburgului nu a menționat măsuri mai puțin coercitive care să permită atingerea acestui obiectiv într-un mod la fel de eficient precum un cadru care prevede principii comune în materie de tarife de aeroport.
- 68 În ceea ce privește caracterul proporțional al Directivei 2009/12, acesta este contestat pentru motivul că această directivă ar impune proceduri și sarcini administrative excesive și disproporționate în raport cu dimensiunea aeroporturilor situate în statele membre în care niciun aeroport nu atinge un trafic anual de 5 milioane de pasageri și care au cel mai mare trafic de pasageri, precum Aeroportul Luxemburg-Findel.
- 69 În această privință, nimic nu permite să se constate că sarcinile care rezultă din sistemul instituit de Directiva 2009/12, pentru aeroporturile în cauză sau pentru statele membre, sunt vădit disproporționate în raport cu avantajele care decurg din acesta.
- 70 În ceea ce privește, pe de o parte, impactul Directivei 2009/12 asupra funcționării aeroporturilor în cauză, trebuie să se considere că articolul 6 din aceasta se limitează să prevadă că statele membre trebuie să asigure instituirea de către organele de administrare a aeroporturilor a unei proceduri de consultare periodică a utilizatorilor acestora care are loc, în principiu, o singură dată pe an, fără ca la acest articol să fie precizate modalitățile concrete de desfășurare a acestei proceduri de consultare. Astfel, aceste aeroporturi sunt, în principiu, libere să organizeze această procedură în funcție de dimensiunea lor, de mijloacele financiare și de personalul de care dispun. Același articol precizează la alineatul (5) că statele membre pot decide ca, în anumite condiții, să nu prevadă intervenția autorității independente naționale de supraveghere desemnate în conformitate cu articolul 11 din directiva menționată.

- 71 Pe de altă parte, în ceea ce privește această autoritate, respectivul articol 11 se limitează să prevadă obligația statelor membre de a numi sau de a institui o astfel de autoritate și nu le impune să prevadă măsuri de organizare specifice care să presupună ca aceasta să aibă o anumită dimensiune. La aceasta se adaugă faptul că, în temeiul alineatului (2) al aceluiași articol, este posibilă delegarea punerii în aplicare a acestei directive altor autorități independente de supraveghere. În sfârșit, astfel cum subliniază avocatul general la punctul 103 din concluzii, nu rezultă că punerea în aplicare a Directivei 2009/12 ar genera costuri care să poată determina companiile aeriene să decidă să abandoneze un aeroport precum Luxemburg-Findel.
- 72 Din considerațiile de mai sus rezultă că al doilea motiv invocat de Marele Ducat al Luxemburgului în susținerea acțiunii sale, întemeiat pe o încălcare a principiului proporționalității, trebuie respins ca neîntemeiat.

Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe o încălcare a principiului subsidiarității

Argumentele părților

- 73 Prin intermediul celui de al treilea motiv, Marele Ducat al Luxemburgului susține că reglementarea la nivelul Uniunii a unei situații care ar putea fi reglementată la nivel național, din moment ce nu este atins pragul de 5 milioane de pasageri pe an, este incompatibilă cu principiul subsidiarității. Această incompatibilitate ar fi demonstrată de faptul că aeroporturi care au totuși o dimensiune mai mare decât Aeroportul Luxemburg-Findel sunt scutite de respectarea obligațiilor care decurg din Directiva 2009/12.

74 În această privință, Consiliul arată că cererea introductivă nu a precizat în ce ar consta pretinsa încălcare a principiului subsidiarității. Potrivit acestuia, trebuie să se examineze dacă obiectivul urmărit de articolul 1 alineatul (2) din Directiva 2009/12 putea fi realizat mai bine la nivelul Uniunii. Astfel, principiile esențiale ale acestei directive, în special transparența, nediscriminarea și consultarea utilizatorilor aeroporturilor, ar facilita în mod direct desfășurarea activităților companiilor aeriene. Aceeași concluzie ar fi valabilă în privința aeroporturilor, a căror poziție ar fi consolidată în raport cu cele mai mari companii aeriene, întrucât acestea din urmă nu ar mai avea posibilitatea de a impune tarife preferențiale în favoarea lor. În lumina acestor elemente, precum și a caracterului internațional inerent pieței transportului aerian, Consiliul apreciază că obiectivele directivei menționate pot fi realizate numai la nivelul Uniunii.

75 Parlamentul European consideră că cererea introductivă nu pare să critice însăși existența intervenției legiuitorului Uniunii. Ar fi, așadar, dificil să se înțeleagă pe ce s-ar întemeia o încălcare a principiului subsidiarității. Dacă, în schimb, Marele Ducat al Luxemburgului înțelege prin subsidiaritate marja de acțiune lăsată statelor membre, ar trebui să se constate că această marjă ar fi amplu recunoscută, întrucât Directiva 2009/12 nu prevede modul de calcul al tarifelor și nu impune nici veniturile care trebuie luate în considerare. Pe de altă parte, cerințele în ceea ce privește organizarea autorității de supraveghere ar fi relativ limitate.

Aprecierea Curții

76 În această privință, trebuie amintit că principiul subsidiarității este enunțat la articolul 5 al doilea paragraf CE și se concretizează prin Protocolul privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, anexat la tratat, potrivit căruia, în domeniile care nu sunt de competența sa exclusivă, Comunitatea nu intervine decât în cazul și în măsura în care obiectivele acțiunii preconizate nu pot să fie realizate într-un mod satisfăcător de către statele membre, ci pot fi realizate mai bine la nivel comunitar din cauza dimensiunilor sau a efectelor acțiunii preconizate. Acest protocol stabilește de

asemenea, la alineatul (5), linii directoare pentru a stabili dacă sunt îndeplinite aceste condiții (Hotărârea Vodafone și alții, citată anterior, punctul 72).

- 77 În ceea ce privește actele legislative, protocolul menționat precizează la alineatele (6) și (7) că Comunitatea legiferează numai în măsura în care este necesar și că măsurile Comunității trebuie să permită o marjă de decizie cât mai mare posibilă în plan intern, această marjă trebuind să rămână totuși compatibilă cu realizarea obiectivului măsurii și să respecte cerințele tratatului (Hotărârea Vodafone și alții, citată anterior, punctul 73).
- 78 Protocolul precizează în plus la alineatul (3) că principiul subsidiarității nu pune în discuție competențele conferite Comunității prin tratat, astfel cum sunt interpretate de Curte.
- 79 Principiul subsidiarității se aplică atunci când legiuitorul comunitar utilizează articolul 80 CE drept temelie juridică, în măsura în care acesta nu îi conferă o competență exclusivă pentru a adopta norme în materie de transporturi aeriene.
- 80 În speță, Marele Ducat al Luxemburgului nu și-a precizat în mod detaliat cel de al treilea motiv, astfel încât să permită controlul jurisdicțional al limitei până la care o reglementare națională ar putea realiza în mod satisfăcător obiectivul urmărit de Directiva 2009/12 într-un stat membru în care principalul aeroport nu atinge pragul minim prevăzut la articolul 1 alineatul (2) din această directivă.
- 81 În plus, argumentul invocat de acest stat membru în susținerea celui de al treilea motiv potrivit căruia nu este necesar un cadru comun în ceea ce privește aeroporturile cu un trafic anual mai mic de 5 milioane de pasageri nu poate fi admis, având în vedere în special ceea ce s-a arătat la punctele 47, 48 și 53-55 din prezenta hotărâre. Din

cuprinsul acestor puncte reiese astfel că sunt considerate a avea o poziție privilegiată nu numai aeroporturile care au un trafic anual mai mare de 5 milioane de pasageri, ci și cele care constituie aeroportul principal din statul membru în care se află, indiferent de traficul anual concret de pasageri.

- 82 În ceea ce privește împrejurarea că o parte dintre aeroporturile cu un trafic anual mai mic de 5 milioane de pasageri nu se încadrează în domeniul de aplicare al Directivei 2009/12, aceasta nu poate fi invocată pentru a dovedi o încălcare a principiului subsidiarității, o astfel de împrejurare putând să demonstreze numai că legiuitorul Uniunii a considerat, în mod întemeiat având în vedere cele constatate la punctele 38 și 48 din prezenta hotărâre, că nu era necesar ca astfel de aeroporturi să fie incluse în acest domeniu de aplicare în cazul în care nu constituie aeroportul principal din statul membru în care se află.
- 83 În aceste condiții, al treilea motiv invocat de Marele Ducat al Luxemburgului în susținerea acțiunii sale, întemeiat pe o încălcare a principiului subsidiarității, trebuie respins ca neîntemeiat.
- 84 Întrucât niciunul dintre motivele invocate de Marele Ducat al Luxemburgului în susținerea acțiunii sale nu poate fi admis, se impune respingerea acesteia.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 85 În temeiul articolului 69 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Parlamentul European și Consiliul au solicitat obligarea Marelui Ducat al Luxemburgului la plata cheltuielilor de judecată, iar acesta a căzut în pretenții, se impune obligarea acestuia la plata cheltuielilor de judecată. În conformitate cu alineatul (4)

primul paragraf din același articol, intervenientele în prezentul litigiu suportă propriile cheltuieli de judecată.

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

- 1) Respinge acțiunea.**

- 2) Obligă Marele Ducat al Luxemburgului la plata cheltuielilor de judecată.**

- 3) Republica Slovacă și Comisia Europeană suportă propriile cheltuieli de judecată.**

Semnături