



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
PAOLO MENGOLZI
prezentate la 17 septembrie 2015¹

Cauza C-205/14

**Comisia Europeană
împotriva**

Republicii Portugheze

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru — Transport aerian — Regulamentul (CEE) nr. 95/93 — Alocarea sloturilor orare pe aeroporturile Comunității — Articolul 4 alineatul (2) litera (b) — Independența coordonatorului — Noțiunea «parte interesată» — Organ de administrare a aeroportului — Separare funcțională — Sistem de finanțare”

1. În prezenta cauză, Comisia Europeană a sesizat Curtea, în temeiul articolului 258 al doilea paragraf TFUE, cu o acțiune prin care urmărește să se constate că, prin faptul că nu a garantat independența funcțională și financiară a coordonatorului sloturilor orare, Republica Portugheză nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare².
2. Atunci când un aeroport care se află pe teritoriul unui stat membru este supraîncărcat, cu alte cuvinte atunci când capacitatea sa este insuficientă, astfel încât nu pot fi evitate întârzieri semnificative, articolul 3 alineatul (5) din Regulamentul nr. 95/93 impune acestui stat să îl desemneze drept aeroport „coordonat”. Potrivit articolului 2 litera (g) din Regulamentul nr. 95/93, un aeroport coordonat este un aeroport unde transportatorii aerieni pot ateriza și pot decola numai dacă li s-a alocat un slot orar, slotul orar fiind definit la articolul 2 litera (a) din acest regulament ca o autorizație de a utiliza toate infrastructurile aeroportului necesare pentru aterizarea și pentru decolarea la o dată și la o oră precise.
3. Statul membru ce răspunde de un aeroport coordonat desemnează o persoană fizică sau juridică care exercită funcția de „coordonator”. Potrivit articolului 4 alineatele (5) și (6) din Regulamentul nr. 95/93, coordonatorul alocă sloturile orare transportatorilor aerieni și se asigură, în cooperare cu organul de administrare a aeroportului, că activitățile transportatorilor aerieni sunt conforme cu sloturile orare care le-au fost alocate. Articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 95/93 impune statului membru să asigure independența coordonatorului.

1 — Limba originală: franceza.

2 — JO L 14, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 204.

4. În prezenta cauză, Comisia reproșează Republicii Portugheze că nu a asigurat independența coordonatorului. Deși Curtea a analizat deja independența altor autorități naționale însărcinate cu punerea în aplicare a dreptului Uniunii în statele membre precum autoritatea însărcinată cu administrarea infrastructurilor feroviare³ sau autoritatea de supraveghere a prelucrării datelor cu caracter personal⁴, ea nu a examinat, în schimb, niciodată problema independenței coordonatorului unui aeroport. Prin urmare, ea va fi chemată să precizeze în cauză în ce condiții poate fi considerat independent coordonatorul unui aeroport.

I – Cadrul juridic

A – Dreptul Uniunii

5. În al doilea considerent al Regulamentului nr. 95/93 se arată că „alocarea de sloturi orare pe aeroporturile supraîncărcate ar trebui să aibă la bază norme neutre, transparente și nediscriminatorii”.

6. Al cincilea considerent al Regulamentului nr. 95/93 prevede că „este atribuția statului membru ce răspunde de un aeroport coordonat să asigure numirea unui coordonator a cărui neutralitate să fie de necontestat”.

7. În versiunea sa originală, articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 95/93 prevedea că „[u]n stat membru se asigură că acest coordonator își îndeplinește îndatoririle în temeiul prezentului regulament în mod independent”.

8. Regulamentul nr. 95/93 a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 793/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 de modificare a Regulamentului nr. 95/93⁵. Pentru facilitarea lecturii, vom desemna în continuare Regulamentul nr. 95/93 astfel cum rezultă din modificarea sa prin Regulamentul nr. 793/2004 prin „Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare”.

9. Articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, prevede că statul membru care are în răspundere un aeroport cu facilități orare sau un aeroport coordonat asigură „pe un aeroport coordonat, independența coordonatorului prin separarea funcțională a coordonatorului de orice parte interesată. Sistemul de finanțare a activităților coordonatorilor este astfel conceput încât să garanteze independența acestora”. Considerentul (6) al Regulamentului nr. 793/2004 justifică astfel această modificare:

„[...] pe aeroporturile coordonate, coordonatorul joacă un rol central în procesul de coordonare. Prin urmare, coordonatorii ar trebui să aibă o poziție complet independentă și ar trebui să se specifice detaliat responsabilitățile acestora”.

3 — Hotărârea Comisia/Austria, C-555/10, EU:C:2013:115, Hotărârea Comisia/Germania, C-556/10, EU:C:2013:116, Hotărârea Comisia/Franța, C-625/10, EU:C:2013:243, Hotărârea Comisia/Slovenia, C-627/10, EU:C:2013:511, Hotărârea Comisia/Luxemburg, C-412/11, EU:C:2013:462, Hotărârea Comisia/Italia, C-369/11, EU:C:2013:636.

4 — Hotărârea Comisia/Germania, C-518/07, EU:C:2010:125, Hotărârea Comisia/Austria, C-614/10, EU:C:2012:631, Hotărârea Comisia/Ungaria, C-288/12, EU:C:2014:237.

5 — JO L 138, p. 50, Ediție specială, 07/vol. 14, p. 14.

10. Comunicarea Comisiei din 30 aprilie 2008 către Parlamentul European, către Consiliu, către Comitetul Economic și Social European și către Comitetul Regiunilor privind aplicarea Regulamentului (CEE) nr. 95/93 privind normele comune de alocare a sloturilor pe aeroporturile comunitare, astfel cum a fost modificat⁶ (denumită în continuare „Comunicarea din 2008”), precizează întinderea articolului 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare. Potrivit punctului 1 al patrulea și al cincilea paragraf din Comunicarea din 2008:

„Comisia este de părere că «separare funcțională» înseamnă, între altele, că acțiunea coordonatorului ar trebui să fie independentă în raport cu organul de administrare a aeroportului, cu prestatorii de servicii sau cu operatorii de transport aerian, coordonatorul neputând primi instrucțiuni de la aceștia și neavând datoria de a le prezenta raportul.

În plus, Comisia consideră că sistemul de finanțare a activităților coordonatorului ar trebui elaborat în așa fel încât coordonatorul să fie independent din punct de vedere financiar de orice parte direct vizată de activitățile acestuia sau având un anumit interes în ceea ce privește aceste activități. Prin urmare, coordonatorul ar trebui să țină conturi și bugete separate și să nu se bazeze doar pe organul de administrare a aeroportului, pe un singur prestator de servicii sau pe un singur operator de transport aerian pentru finanțarea activităților sale.”

B – Dreptul portughez

11. Articolul 3 alineatul 1 din Decretul-lege nr. 109/2008 din 26 iunie 2008⁷ desemnează ca aeroporturi coordonate aeroporturile din Lisabona, Porto și Madeira (Portugalia). Articolul 3 alineatul 2 din acest decret-lege desemnează ca aeroport coordonat aeroportul din Faro (Portugalia), însă numai pentru perioada cuprinsă între ultima duminică din martie și ultima sâmbătă din octombrie.

12. Articolul 1 alineatul 2 din decretul-lege menționat desemnează drept coordonator național ANA, Aeroportos de Portugal, S.A. (denumit în continuare „ANA”).

13. Articolul 5 din același decret-lege are ca obiect independența coordonatorului. Potrivit acestei dispoziții:

„1. În exercitarea funcțiilor sale de facilitator și de coordonator național pentru alocarea sloturilor orare, [ANA] se asigură că această activitate este independentă în raport cu activitatea sa de administrator al aeroportului ca urmare a unei separări adecvate.

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

14. Articolul 11 din Decretul-lege nr. 109/2008 prevede instituirea, în favoarea ANA, a unei taxe pentru alocarea sloturilor. Potrivit acestui articol:

„1. Prestarea de servicii de coordonare și de alocare de sloturi orare este supusă, în schimbul utilizării lor, unei taxe pentru alocarea sloturilor, prelevată în același timp ca și taxele de aterizare și de decolare, pe mișcare, și stabilită prin decretul ministrului din domeniul aviației civile.

[...]

6 — COM(2008) 227 final.

7 — *Diário da República*, seria 1, nr. 122 din 26 iunie 2008, p. 3965.

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

II – Procedura precontencioasă

15. ANA a fost constituită sub forma unei întreprinderi publice în 1979. Ulterior a fost transformată în societate pe acțiuni prin Decretul-lege nr. 404/98 din 18 decembrie 1998 și i s-a atribuit, pentru o perioadă de patruzeci de ani, concesiunea serviciilor publice aeroportuare de asistență pentru aviația civilă pe aeroporturile din Lisabona, Porto, Madeira și Faro. Prin rezoluția Consiliului de Miniștri din 28 decembrie 2012⁸, ANA a fost privatizată: statul a cedat totalitatea capitalului ANA către Vinci-Concessions SAS.

16. În urma desemnării sale prin Decretul-lege nr. 109/2008 drept coordonator al aeroporturilor din Lisabona, Porto, Madeira și Faro, ANA a creat în cadrul său o divizie de coordonare a acestora, Divisão de Coordenação Nacional de Slots (divizia de coordonare națională a sloturilor orare) (denumită în continuare „DCNS”).

17. Comisia a ridicat problema independenței DCNS, care exercită funcția de coordonator în aceste patru aeroporturi, în raport cu ANA, a cărei divizie este și care este organul de administrare a acestora aeroporturi. Prin urmare, Comisia a solicitat informații Republicii Portugheze în această privință, la 19 iulie 2010, la 4 octombrie 2010 și la 14 aprilie 2011. Republica Portugheză a răspuns la aceste cereri la 28 august 2010, la 28 octombrie 2010 și, respectiv, la 28 aprilie 2011.

18. La 30 aprilie 2012, Comisia a adresat o scrisoare de punere în întârziere Republicii Portugheze, în care reproșa acesteia că și-a încălcat obligațiile care îi reveneau în temeiul articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare. Potrivit Comisiei, nu exista o separare funcțională în sensul literei (b) a acestui articol între DCNS și ANA, prima fiind o divizie a celei de a doua. În plus, finanțarea DCNS nu era de natură să garanteze independența sa. O astfel de independență nu putea fi realmente asigurată decât prin intermediul unei contabilități și al unui buget proprii DCNS. Or DCNS era finanțată în întregime de ANA, dat fiind că taxa pentru alocarea sloturilor orare prevăzută la articolul 11 din Decretul nr. 109/2008 nu a fost aplicată niciodată.

19. Prin scrisoarea din 19 iulie 2012, Republica Portugheză a prezentat observații cu privire la scrisoarea de punere în întârziere menționată mai sus.

20. La 25 ianuarie 2013, Comisia a adresat Republicii Portugheze un aviz motivat pentru încălcarea articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare. Întrucât personalul alocat DCNS venea de la ANA, iar DCNS nu părea să aibă localuri proprii, nu exista, potrivit Comisiei, o separare funcțională între DCNS și ANA. În ceea ce privește independența financiară a DCNS, Comisia reitiera că, în lipsa taxei pentru alocarea sloturilor orare, ANA suportase până atunci toate cheltuielile DCNS.

21. Prin scrisoarea din 27 martie 2013, Republica Portugheză și-a prezentat observațiile cu privire la avizul motivat.

22. Întrucât a considerat neconvingătoare argumentele formulate de Republica Portugheză, Comisia a introdus prezenta acțiune.

8 — Rezoluția Consiliului de Miniștri nr. 111-F/2012 (*Diário da República*, seria 1, nr. 251 din 28 decembrie 2012).

III – Acțiunea Comisiei

23. Comisia reproșează Republicii Portugheze că nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, prin faptul că nu a garantat independența funcțională și financiară a coordonatorului.

24. Comisia susține că articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, trebuie să facă obiectul unei interpretări largi, în lumina celui de al cincilea considerent al acestui regulament, potrivit căruia „neutralitatea” coordonatorului trebuie să fie „de necontestat” și a obiectului său, astfel cum a fost definit în al doilea considerent al regulamentului menționat, respectiv alocarea de sloturi orare în temeiul unor „norme neutre, transparente și nediscriminatorii”. Comisia se întemeiază pe modificarea acestui articol 4 alineatul (2) prin Regulamentul nr. 793/2004, modificare care pune accentul, potrivit considerentului (6) al Regulamentului nr. 793/2004, pe poziția „complet independentă” a coordonatorului și înlocuiește, în consecință, simpla cerință potrivit căreia „acest coordonator își îndeplinește îndatoririle” care îi revin în temeiul acestui articol 4 „în mod independent”.

25. În ceea ce privește separarea funcțională a oricărei părți interesate, prevăzută la articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, Comisia susține că noțiunea de parte interesată trebuie interpretată în sens larg și include atât operatorii de transport aerian, cât și prestatorii de servicii, organismele publice din statele membre și organul de administrare a aeroporturilor în discuție. Ea subliniază, printre altele, că organul de administrare a aeroportului poate avea un interes comercial ca acesta să devină placa turnantă a unui operator de transport aerian dat și că este, așadar, indispensabil ca respectivul coordonator să fie independent de acest organism. Or, în speță, DCNS ar avea același personal și aceleași localuri ca și ANA. Prin urmare, nu există, în opinia Comisiei, o separare funcțională între DCNS și ANA. De altfel, declarând, în răspunsul la scrisoarea de punere în întârziere, că, în urma privatizării ANA, aceasta urma să înființeze un nou organism care ar fi însărcinat cu coordonarea sloturilor orare și că crearea acestui organism ar permite să se asigure independența totală a coordonatorului, Republica Portugheză ar fi recunoscut ea însăși că, la ora actuală, coordonatorul nu ar fi independent din punct de vedere funcțional.

26. În ceea ce privește sistemul de finanțare a coordonatorului, acesta nu poate, astfel cum prevede articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, să fie independent decât dacă coordonatorul ține o contabilitate și bugete separate și nu este finanțat de una sau de mai multe părți interesate. Or, în speță, DCNS ar fi finanțată în întregime de ANA, care ar aproba și bugetul său. Prin urmare, DCNS nu este, în opinia Comisiei, independentă în raport cu ANA pe plan financiar.

27. Comisia solicită Curții:

- să constate că, prin faptul că nu a garantat independența coordonatorului, Republica Portugheză nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare;
- obligarea Republicii Portugheze la plata cheltuielilor de judecată.

IV – Procedura în fața Curții

28. În memoriul în apărare, Republica Portugheză susține că DCNS îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare.

29. Republica Portugheză susține că ANA nu poate fi considerată o parte interesată de care DCNS ar trebui separată. Astfel, întrucât Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, nu definește părțile interesate, doar o examinare de la caz la caz ar permite calificarea unei părți drept „interesate”; or, deducând doar din calitatea sa de organ de administrare a aeroporturilor calificarea ANA ca parte interesată, Comisia ar fi omis să efectueze o asemenea examinare. În plus, interesul ANA ar fi de a primi un nivel maxim al tarifelor de aeroport. Prin urmare, ea ar avea interesul ca unui maximum de operatori de transport aerian să li se aloce sloturi orare, iar nu ca un anumit operator de transport aerian să fie favorizat de DCNS. Situația ar fi diferită în cazul în care ANA ar deține o participare la capitalul unui operator de transport aerian, ceea ce nu ar corespunde cazului în speță.

30. Presupunând că Ana este considerată o parte interesată, Republica Portugheză nu ar fi respectat totuși articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare. Astfel, această dispoziție nu ar impune ca coordonatorul să fie o entitate juridică distinctă a administratorului aeroportului: ea ar impune pur și simplu o separare funcțională. Or, ar exista într-adevăr o separare funcțională între DCNS și ANA, din moment ce DCNS administrează singură coordonarea sloturilor orare, fără a primi instrucțiuni din partea ANA și fără ca deciziile sale să trebuiască să fie aprobate de consiliul de administrație al ANA, ține o contabilitate separată și dispune de propriul personal.

31. În ceea ce privește sistemul de finanțare de natură să garanteze independența coordonatorului, prevăzut la articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, nu ar fi vorba despre o condiție a cărei nerespectare ar conduce în mod automat la încălcarea acestei dispoziții. Nu ar trebui să se vadă decât unul dintre elemente, secundar de altfel, luat în considerare pentru a se stabili dacă coordonatorul este independent. Prin urmare, neînstituirea taxei pentru alocarea sloturilor orare nu ar permite să se concluzioneze în sensul lipsei de independență a DCNS.

32. Republica Portugheză solicită Curții:

- să declare că coordonatorul îndeplinește cerința independenței funcționale, prevăzută la articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare;
- să declare că Republica Portugheză îndeplinește obligațiile care îi revin în temeiul dreptului Uniunii aplicabil;
- să respingă acțiunea ca nefondată și
- să oblige Comisia la plata cheltuielilor de judecată.

33. În memoriul său în replică, Comisia pretinde că, în calitate de organ de administrare a aeroporturilor, ANA trebuie considerată parte interesată în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, fără să fie necesar a dovedi că aceasta are în speță un interes ca sloturile orare să fie alocate mai degrabă unui anumit operator de transport aerian decât altui operator. Astfel, organul de administrare a unui aeroport poate avea interesul, în opinia Comisiei, ca sloturi orare să fie alocate cocontractanților săi, de exemplu, locatarilor spațiilor din aeroport, sau anumitor operatori de transport aerian. În această privință, Comisia arată că este ciudat că DCNS continuă să exercite activitatea de coordonator în urma privatizării ANA, în condițiile în care această activitate nu a fost atribuită ANA în cadrul concesiunii de servicii publice și, prin urmare, ANA o exercită cu titlu gratuit.

34. Nu ar exista, în opinia Comisiei, o separare funcțională între DCNS și ANA. Dat fiind că DCNS este o divizie a ANA, raportul și conturile sale anuale ar face obiectul unei examinări de către consiliul de administrație al ANA, în conformitate cu articolele 405 și 406 din Codul portughez al societăților comerciale. Doar conceptul de „ziduri chinezești” între DCNS și ANA ar fi de natură să garanteze independența DCNS.

35. Faptul că DCNS a ținut o contabilitate separată nu ar dovedi existența unei finanțări de natură să garanteze independența sa. Astfel, orice divizie a unei societăți comerciale ar putea ține o asemenea contabilitate, care este integrată apoi în cea a societății. În speță, în opinia Comisiei, ANA plătește cheltuielile efectuate de DCNS și acoperă creanțele acesteia, iar contul de rezultate pentru exercițiul ANA integrează soldul pentru exercițiul DCNS.

36. În sfârșit, Comisia subliniază că concluziile Republicii Portugheze, prin care a urmărit ca Curtea să declare că DCNS îndeplinește cerința independenței funcționale și că Republica Portugheză își îndeplinește obligațiile care îi revin în temeiul dreptului Uniunii, constituie cereri reconvenționale inadmisibile, întrucât, printre altele, Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene nu prevede o acțiune prin care Curtea ar constata conformitatea cu dreptul Uniunii.

37. În memoriul în duplică, Republica Portugheză subliniază că Comunicarea din 2008, care impune, printre altele, ca coordonatorul să nu fie finanțat în totalitate de organul de administrare a aeroportului, adaugă la textul Regulamentului nr. 95/93, cu modificările ulterioare. Or, comunicările Comisiei nu ar fi obligatorii pentru statele membre. În ceea ce privește noțiunea de parte interesată, Republica Portugheză reiterează că, în lipsa unei examinări a cazului în speță, Comisia s-ar fi limitat să demonstreze că ANA, în calitate de organ de administrare a aeroporturilor, poate fi o parte interesată, iar nu că aceasta este o parte interesată în mod efectiv. Republica Portugheză subliniază că alocarea sloturilor orare este o activitate de natură tehnică, ce nu este supusă consiliului de administrație al ANA. Ea menține cele două capete de cerere a căror inadmisibilitate este invocată de Comisie.

V – **Aprecieri**

38. Înainte de a ne apleca asupra fondului acțiunii, vom examina primele două capete ale concluziilor Republicii Portugheze, a căror inadmisibilitate este invocată de Comisie.

A – Cu privire la admisibilitatea primelor două capete ale concluziilor Republicii Portugheze

39. Republica Portugheză solicită nu numai respingerea acțiunii și obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată, ci solicită Comisiei, pe de o parte, și să declare că, „în Portugalia, actualul coordonator asigură respectarea cerințelor privind independența funcțională prevăzută la articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93”, cu modificările ulterioare, și, pe de altă parte, să declare că „Republica Portugheză își îndeplinește obligațiile care îi revin în temeiul dreptului Uniunii aplicabil”. În memoriul în duplică, Republica Portugheză precizează că, prin acest ultim capăt al concluziilor, urmărea să solicite Curții să declare că Republica Portugheză își îndeplinește obligațiile în temeiul Regulamentului nr. 95/93, cu modificările ulterioare.

40. Comisia susține că aceste cereri reconvenționale sunt inadmisibile.

41. În această privință, reamintim că articolul 259 TFUE permite unui stat membru să sesizeze Curtea cu o acțiune prin care urmărește ca aceasta să constate că un alt stat membru nu și-a îndeplinit obligațiile în temeiul dreptului Uniunii. El nu permite unui stat membru să sesizeze Curtea cu o acțiune prin care urmărește ca aceasta să constate că *el însuși* nu și-a încălcat obligațiile.

42. În plus, subliniem că nicio dispoziție a Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene nu conferă Curții competența de a lua poziție pe calea unei declarații pozitive. În cazul în care Curtea ar trebui să respingă prezenta acțiune, ea ar recunoaște că Republica Portugheză s-a conformat obligațiilor sale în temeiul articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, însă Republica Portugheză nu poate formula o cerere având un astfel de obiect.

43. De altfel, este irelevant faptul că cererea formulată de Republica Portugheză privește conformitatea cu Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, a acțiunii coordonatorului sau a celei a Republicii Portugheze. Astfel, încălcarea se impută statului membru, chiar dacă unul dintre organele sale se află la originea acesteia⁹, fie că este vorba despre legiuitorul național, despre instanța națională sau, în speță, despre coordonator, care are atribuții de reglementare (și anume alocarea sloturilor orare).

44. În consecință, primul și al doilea capăt ale concluziilor Republicii Portugheze trebuie declarate inadmisibile.

B – *Cu privire la fond*

45. Articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, prevede că coordonatorul trebuie să fie „separa[t] funcțional[...] de orice parte interesată”. În consecință, pentru a stabili că Republica Portugheză nu și-a îndeplinit obligațiile care îi reveneau în temeiul articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, incumbă Comisiei sarcina de a demonstra, pe de o parte, că ANA este o parte interesată și, pe de altă parte, că DCNS nu este separată funcțional de ANA. Vom aborda cele două aspecte în mod succesiv. Cu ocazia analizei separării funcționale, vom examina dacă cerința ca un „[s]istem[...] de finanțare a activităților coordonatorilor [să fie] astfel conceput încât să garanteze independența acestora”, prevăzută la a doua teză a acestui articol 4 alineatul (2) litera (b), trebuie considerată o condiție aparte, diferită de condiția separării funcționale, sau dacă finanțarea independentă constituie doar un indiciu al separării funcționale.

1. Cu privire la noțiunea de parte interesată

46. Ni se pare dificil de contestat că organul de administrare a unui aeroport poate fi calificat drept parte interesată.

47. Astfel, articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, prevede că coordonatorul trebuie separat din punct de vedere funcțional de „orice” parte interesată. Prin urmare, ni se pare că pot fi calificate drept părți interesate nu numai părțile care au un interes direct în alocarea sloturilor orare, cu alte cuvinte operatorii de transport aerian care sunt beneficiarii acestora, ci și părțile care au un interes indirect în alocarea respectivă precum organul de administrare a aeroportului coordonat.

48. Articolul 4 alineatul (8) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, vine în susținerea acestei poziții. Astfel, el prevede că coordonatorul pune la dispoziția „părților interesate, în special a membrilor [...] comitetului de coordonare”, informațiile referitoare la sloturile orare solicitate, alocate și disponibile încă. Or, organul de administrare face parte din comitetul de coordonare¹⁰. Prin urmare, el trebuie considerat o parte interesată.

49. Subliniem, de altfel, că Republica Portugheză nu contestă că organul de administrare *poate* fi calificat drept parte interesată.

9 — Hotărârea Comisia/Belgia, 77/69, EU:C:1970:34, punctul 15.

10 — A se vedea articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare.

50. Dificultatea constă în cauză în determinarea sarcinii probei care revine Comisiei. Aceasta susține că calificarea drept parte interesată rezultă doar din calitatea de organ de administrare a aeroportului, în timp ce Republica Portugheză afirmă că calificarea drept parte interesată nu poate fi dedusă din calitatea de organ de administrare și că interesul organului de administrare în alocarea sloturilor orare trebuie stabilit de la caz la caz.

51. Pentru a stabili dacă organul de administrare este prezumat a fi parte interesată sau dacă revine Comisiei sarcina de a demonstra că organul de administrare are în speță un interes în alocarea sloturilor orare, vom examina, într-o primă etapă, ce interes economic poate avea un organ de administrare în alocarea sloturilor orare și, într-o a doua etapă, concluziile care se pot deduce de aici în ceea ce privește dovada unui asemenea interes.

a) Cu privire la interesul organului de administrare în alocarea sloturilor orare

52. În primul rând, organul de administrare poate avea, după toate probabilitățile, interesul ca un anumit operator de transport aerian să fie privilegiat la alocarea sloturilor orare, dat fiind că deține o participare la capitalul acestui operator.

53. În al doilea rând, organul de administrare poate avea interesul ca operatorii de transport aerian care îi plătesc tarifele de aeroport cele mai ridicate să fie privilegiați la alocarea sloturilor orare. Tarifele de aeroport, la care face aluzie Republica Portugheză fără a preciza obiectul lor, sunt, conform definiției date acestora în Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport¹¹, tarifele care sunt plătite de operatorii de transport aerian organului de administrare pentru serviciile pe care doar acesta le poate furniza, și anume punerea la dispoziție a facilităților aeroportuare și furnizarea de servicii care au legătură, printre altele, cu aterizarea și cu decolarea avioanelor¹². Or, Directiva 2009/12, deși interzice organului de administrare să aplice tarife discriminatorii, îi permite să pună la dispoziție servicii aeroportuare care să difere din perspectiva calității și a destinației și să diferențieze nivelul tarifelor în funcție de calitatea și de sfera acestor servicii¹³. Organul de administrare ar putea avea, așadar, interes ca operatorul de transport aerian căruia îi furnizează cel mai bun serviciu, de exemplu, prin punerea la dispoziție a unui terminal întreg¹⁴, și de la care primește, în consecință, tariful de aeroport cel mai ridicat să fie privilegiat la alocarea sloturilor orare.

54. În această privință, argumentul Republicii Portugheze, potrivit căruia interesul organului de administrare este acela de a aloca sloturi orare celui mai ridicat număr posibil de operatori de transport aerian, dat fiind că acesta ar percepe astfel mai multe tarife de aeroport, nu este convingător. Acest argument nu ține seama de diferențierea serviciilor, așadar, a tarifelor, descrisă la punctul anterior.

55. În al treilea rând, este posibil ca organul de administrare să nu se mulțumească să administreze infrastructurile aeroportuare, ci să exercite și alte activități, de exemplu, să fie prezent pe piața în aval a furnizării de servicii de handling la sol. Serviciile de handling la sol, care se deosebesc de serviciile remunerate din tarifele de aeroport menționate la punctul 53 din prezentele concluzii¹⁵, constau în special, conform definiției date acestora prin Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității¹⁶, în verificarea biletelor și a pașapoartelor pasagerilor, în încărcarea și în transportul bagajelor, în curățarea avionului

11 — JO L 70, p. 11.

12 — A se vedea articolul 2 punctul 4 din Directiva 2009/12.

13 — A se vedea articolul 10 alineatul (1) din Directiva 2009/12.

14 — Articolul 10 din Directiva 2009/12 menționează, printre serviciile pe care organul de administrare le poate diferenția din perspectiva calității și a destinației, punerea la dispoziție de terminale sau a unor părți din terminale.

15 — A se vedea articolul 1 alineatul (4) din Directiva 2009/12.

16 — JO L 272, p. 36, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 98.

sau în umplerea rezervorului cu combustibil¹⁷. Serviciile de handling la sol sunt servicii care pot fi furnizate operatorilor de transport aerian fie de către organul de administrare, fie de către prestatori independenți. Un operator de transport aerian poate să își furnizeze astfel de servicii și lui însuși. În consecință, în cazul în care organul de administrare este prezent pe piața furnizării serviciilor de handling la sol, el va avea operatori de transport aerian în calitate de clienți și de concurenți¹⁸. Prin urmare, acesta poate avea interesul ca operatorul de transport aerian care este un client important să fie privilegiat la alocarea sloturilor orare sau, invers, ca operatorul de transport aerian cu care se află în concurență pentru furnizarea serviciilor de handling la sol să fie defavorizat la alocarea sloturilor orare¹⁹.

56. În al patrulea rând, organul de administrare, în cazul în care este vorba despre o întreprindere publică sau deținută de stat, poate fi tentat să favorizeze operatorul de transport aerian național la alocarea sloturilor orare²⁰. Într-o asemenea ipoteză, organul de administrare nu urmărește propriul interes, ci pe cel al unui terț, operatorul național; el nu este mai puțin susceptibil să exercite o influență asupra coordonatorului²¹.

57. Am văzut mai sus că organul de administrare poate avea un interes în alocarea sloturilor orare. Trebuie ca acesta, în calitate de organ de administrare, să fie prezumat că are un asemenea interes sau revine Comisiei, în cadrul unei acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, sarcina să dovedească acest interes?

17 — A se vedea anexa la Directiva 96/67.

18 — A se vedea în această privință Papy, R., *L'aviation commerciale et le droit antitrust*, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2013, punctul 646: „de la instituirea liberalizării serviciilor de handling la sol [prin Directiva 96/67], numărul de aeroporturi gestionare implicate în serviciile de handling la sol nu s-a schimbat în mod semnificativ (în cadrul celor 15 state membre existente în 1996). Cotele de piață ale prestatorilor de servicii de handling la sol, filiale ale administratorilor de aeroporturi, s-au diminuat, însă rămân la un nivel ridicat. Această situație generează conflicte de interese potențiale care nu sunt prevăzute, toate, de directivă și aceasta poate necesita, așadar, în completare, intervenția dreptului concurenței. Restrângerile concurenței privesc în același timp accesul la piața însăși (refuzuri nejustificate de acces al prestatorilor), calitatea condițiilor de exploatare pe piață (atribuirea locurilor și a suprafețelor de exploatare discriminatorii) și costurile de acces la piață (redevențe discriminatorii)”.

A se vedea de asemenea Raportul COM(2006) 821 final al Comisiei din 24 ianuarie 2007 privind aplicarea Directivei 96/67, în care, la punctul 16, se arată: „într-un număr important de state membre ([...] Portugalia), administratorul aeroportului este activ pe piața serviciilor de handling la sol, furnizând servicii de handling, fiind astfel un concurent al furnizorilor de servicii de handling la sol și al transportatorilor aerieni care asigură aceste servicii părților terțe [...] [Î]n multe aeroporturi mari, unde un număr suficient de furnizori sunt interesați să își ofere serviciile sau în care și utilizatorii furnizează servicii de handling unei părți terțe, organismele de gestionare a aeroporturilor sunt active pe piață, furnizând servicii de handling. În multe aeroporturi de acest tip ele au o poziție puternică, care face dificilă câștigarea unei cote (suplimentare) de piață de către un concurent sau un începător”.

19 — A se vedea în această privință Decizia Consiliului Concurenței francez nr. 98-D-34 din 2 iunie 1998 privind situația concurenței pe piața serviciilor de handling la sol pe aeroportul din Orly și pe piața localurilor și a spațiilor necesare pentru activitățile companiilor aeriene puse la dispoziția lor de Aéroports de Paris pe aeroportul din Orly (citată de Papy, R., *op. cit.*). În această decizie, Consiliul Concurenței constată că, refuzând transportatorului aerian TAT deschiderea unor linii noi de la terminalul Ouest d'Orly pentru a-l autoriza să le deschidă de la terminalul Sud d'Orly, organul de administrare a aeroportului din Orly, Aéroports de Paris, a abuzat de poziția dominantă (un monopol) pe care o deține pe piața infrastructurilor aeroportuare ale aeroportului din Orly. Consiliul se întemeiază în special pe împrejurarea că, în timp ce TAT practica handlingul la sol cu propriii salariați la terminalul Ouest d'Orly, acest lucru nu era valabil pentru terminalul Sud d'Orly, unde TAT era, așadar, obligată să recurgă la serviciile de handling la sol furnizate de organul de administrare: „întrucât [...] societatea TAT, care, atunci când utilizează aerogara din Orly Ouest, asigură serviciile de handling la sol pentru zborurile sale cu salariații săi, pe care îi formează în mod special, a fost obligată de [Aéroports de Paris] să utilizeze în mod exclusiv echipe ale [Aéroports de Paris] pentru a asigura serviciul de conducere pentru pasarele, în urma transferului său către aerogara din Orly Sud [...]]; impunând astfel societății TAT să nu recurgă la propriii salariați, ci să utilizeze serviciile de handling la sol pe care le propune pe aerogara din Orly Sud, [Aéroports de Paris] a tratat în mod discriminatoriu societatea TAT”.

20 — În aceeași măsură organul de administrare poate fi tentat să confere operatorilor de transport naționali reduceri discriminatorii cu privire la taxele de aterizare: a se vedea Hotărârea Portugalia/Comisia, C-163/99, EU:C:2001:189, punctul 56: „sistemul de reducere este mai favorabil anumitor companii aeriene, în speță, *de facto*, companiile aeriene naționale”.

21 — A se vedea în această privință Decizia 95/364/CE a Comisiei din 28 iunie 1995 în temeiul articolului 90 alineatul (3) din Tratatul CE (JO L 216, p. 8), punctul 17: „în speță, [...] [Régie des Voies Aériennes, organul de administrare a aeroportului din Bruxelles-Zaventem] nu încearcă să-și fidelizeze clientela sau să atragă o nouă clientelă [...], însă statul, prin intermediul său, favorizează o anumită întreprindere, în speță compania națională Sabena”.

b) Cu privire la dovada interesului organului de administrare

58. La întrebarea ridicată la punctul precedent, în opinia noastră, trebuie să se răspundă că organul de administrare trebuie calificat în sine drept parte interesată, fără să fie nevoie să se examineze dacă are, în speță, un interes în alocarea sloturilor orare.

59. Astfel, ni se pare că dovedirea interesului organului de administrare în alocarea sloturilor orare poate apărea delicată. Pentru a dovedi că organul de administrare are, în speță, un interes în alocarea sloturilor orare, Comisia ar trebui să demonstreze că acesta deține efectiv o participare la capitalul unui operator de transport aerian care utilizează aeroportul coordonat, că închiriază un întreg terminal unui operator de transport aerian sau că este prezent pe piața serviciilor de handling la sol. Or, în cazul în care organul de administrare deține în totalitate capitalul unui operator de transport aerian, pare evident că acesta trebuie considerat parte interesată. Însă trebuie să fie considerat ca fiind o astfel de parte în cazul în care deține, de exemplu, doar o cincime din capitalul acestui operator? În cazul în care organul de administrare închiriază un terminal unui operator de transport aerian, pare evident că acesta trebuie calificat drept parte interesată. Însă trebuie să fie calificat astfel în cazul în care se mulțumește să închirieze anumite părți dintr-un terminal acestui operator de transport sau în cazul în care, deși prezent pe piața serviciilor de handling la sol, deține doar o cotă de piață modestă? Demonstrarea unui interes al organului de administrare în alocarea sloturilor orare implică efectuarea unei analize a pieței infrastructurilor aeroportuare și a piețelor în aval.

60. Pe de altă parte, într-o situație în care organul de administrare nu obține el însuși niciun profit din alocarea sloturilor orare, însă se limitează să privilegieze un operator de transport național cu care nu are nicio legătură²², este dificil de înțeles cum ar putea demonstra Comisia că organul de administrare însuși are un interes în alocarea sloturilor orare. Prin urmare, o asemenea situație riscă să scape de la aplicarea articolului 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, în condițiile în care, astfel cum am constatat, poate conduce la abuzuri.

61. În consecință, a impune Comisiei să demonstreze că organul de administrare este o parte interesată ar putea face ca situații în care interesul organului de administrare în alocarea sloturilor orare este scăzut (de exemplu, atunci când are o cotă redusă din piața serviciilor de handling la sol) sau pur și simplu viitor (atunci când preconizează să închirieze un terminal întreg unui operator de transport aerian) să scape de la examinarea separării funcționale cu coordonatorul. Or, doar o verificare sistematică a separării funcționale între coordonator și organul de administrare ni se pare de natură să răspundă obiectivului Regulamentului nr. 95/93, și anume alocarea sloturilor orare potrivit unor „norme neutre, transparente și nediscriminatorii”²³, ceea ce presupune ca coordonatorul să fie de o „neutralitate [...] de necontestat”²⁴. *A fortiori*, doar ea este de natură să răspundă obiectivului Regulamentului nr. 793/2004, de consolidare a independenței coordonatorului, plasându-l pe acesta pe „o poziție complet independentă”²⁵.

62. În această privință, am dori să menționăm Hotărârea Comisia/Germania²⁶, care, deși a fost pronunțată în alt domeniu, cel al prelucrării datelor cu caracter personal, ni se pare relevantă. Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date²⁷ prevede, la articolul 28 alineatul (1), că statele membre instituie autorități care să fie responsabile de supravegherea aplicării pe teritoriul lor a dispozițiilor de transpunere a directivei și că aceste autorități „acționează în condiții de independență deplină în exercitarea atribuțiilor cu care sunt

22 — A se vedea punctul 56 din prezentele concluzii.

23 — A se vedea considerentul (2) și articolul 4 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare.

24 — A se vedea considerentul (5) al Regulamentului nr. 95/93, cu modificările ulterioare.

25 — A se vedea considerentul (6) al Regulamentului nr. 793/2004.

26 — Hotărârea Comisia/Germania, C-518/05, EU:C:2010:125.

27 — JO L 281, p. 31, Ediție specială, 13/vol. 17, p. 10.

investite”. În Hotărârea Comisia/Germania, Curtea s-a pronunțat cu privire la reglementarea germană care supune autoritatea de supraveghere tutelei statului, mai precis a landului în cauză. Ea arată că guvernul landului respectiv „poate avea interesul să nu respecte dispozițiile referitoare la protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal” fie pentru că prelucrează el însuși astfel de date, fie pentru că are un interes să consulte, în special în scopuri fiscale sau represive, date cu caracter personal deținute de terți, fie pentru că are un interes ca societățile care au o pondere economică importantă pentru land să nu fie descurajate de autoritățile de supraveghere²⁸. Ea concluzionează de aici că, dată fiind tutela landului, autoritatea de supraveghere nu își exercită atribuțiile în mod independent, astfel cum prevede articolul 28 alineatul (1) din Directiva 95/46²⁹.

63. Cu alte cuvinte, într-o situație similară celei care ne preocupă – căci dacă Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, nu definește părțile interesate, nici Directiva 95/46 nu oferă mai multe informații cu privire la părțile față de care autoritățile de supraveghere trebuie să fie independente – Curtea consideră că se aduce atingere independenței autorității de supraveghere nu atunci când landul are un interes să influențeze acea autoritate, ci pur și simplu atunci când poate avea un astfel de interes. O asemenea soluție este cu atât mai remarcabilă cu cât avocatul general Mazák concluzionase în sens contrar: el considera că Comisia ar fi trebuit să facă dovada eșecului sistemului de tutelă sau a existenței unei practici constante a landului care să implice o perturbare a exercitării în condiții de independență a atribuțiilor de către autoritatea de supraveghere³⁰.

64. Propunem să se adopte, în prezenta cauză, un raționament asemănător celui urmat de Curte în Hotărârea Comisia/Germania. Ar fi suficient ca o parte să poată avea un interes în alocarea sloturilor orare pentru ca statul membru în cauză să fie obligat să asigure separarea funcțională dintre aceasta și coordonator. Or, în ceea ce privește organul de administrare, am demonstrat mai sus că acesta poate avea diverse interese în alocarea sloturilor orare. Aceste interese rezultă din calitatea sa de organ de administrare, astfel cum interesele landului enumerate de Curte în Hotărârea Comisia/Germania³¹ rezultă din calitatea acestuia de operator economic și de autoritate fiscală și represivă.

65. În consecință, calificarea de parte interesată trebuie dedusă, în opinia noastră, din simpla calitate de organ de administrare al aeroportului coordonat.

66. În speță, articolul 5 alineatul 1 din Decretul-lege nr. 109/2008 desemnează ANA ca organ de administrare a celor patru aeroporturi coordonate în discuție. Prin urmare, este irelevant dacă argumentele Comisiei privesc calificarea de parte interesată a organului de administrare în general, iar nu calificarea de parte interesată a organului de administrare în discuție în prezenta cauză, ANA³². Acesta trebuie, prin prisma simplei sale calități de organ de administrare, să fie considerat parte interesată în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare.

28 — Sublinierea noastră. Hotărârea Comisia/Germania, C-518/07, EU:C:2010:125, punctul 35, enunță: „guvernul landului în cauză poate avea interesul să nu respecte dispozițiile referitoare la protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal atunci când se pune problema prelucrării acestor date de către celelalte sectoare decât cel public. Acest guvern poate el însuși să fie o parte interesată de această prelucrare, dacă participă sau ar putea participa la aceasta, de exemplu în situația unui parteneriat public-privat sau în cadrul contractelor de achiziții publice cu sectorul privat. De asemenea, acest guvern poate să aibă un interes specific dacă îi este necesar sau pur și simplu util să consulte baze de date pentru a îndeplini anumite atribuții, în special în scopuri fiscale sau represive. Același guvern poate, pe de altă parte, să aibă și tendința de a privilegia interese economice în aplicarea dispozițiilor respective de către anumite societăți importante, din punct de vedere economic, pentru land sau regiune”.

29 — Hotărârea Comisia/Germania, C-518/07, EU:C:2010:125, punctul 36, dispune: „simplul risc ca autoritățile de tutelă să poată exercita o influență politică asupra deciziilor autorităților de supraveghere este suficient pentru a împiedica exercitarea în mod independent a atribuțiilor acestora”.

30 — Concluziile avocatului general Mazák prezentate în cauza Comisia/Germania, C-518/07, EU:C:2009:694, punctul 34, enunță: „[i]n opinia noastră, Comisia nu a îndeplinit sarcina probei care îi revine. Aceasta nu a demonstrat nici eșecul sistemului de tutelă, nici existența unei practici constante a autorităților de tutelă care ar consta într-un abuz de competențele lor ce ar implica o perturbare a exercitării în condiții de independență deplină a atribuțiilor încredințate autorităților de supraveghere în domeniul protecției datelor cu caracter personal”.

31 — Hotărârea Comisia/Germania, C-518/07, EU:C:2010:125.

32 — Cu excepția argumentului referitor la privatizarea ANA, menționat la punctul 33 din prezentele concluzii, care nu explică însă motivul pentru care ANA continuă să asigure coordonarea după privatizarea sa.

67. Prin urmare, pentru a dovedi că Republica Portugheză nu și-a îndeplinit obligațiile în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, Comisia trebuie să demonstreze că aceasta nu a asigurat separarea funcțională între DCNS și ANA.

2. Cu privire la separarea funcțională a activităților coordonatorului

68. Reamintim că articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, impune ca statul membru care are în răspundere un aeroport coordonat să asigure independența coordonatorului prin separarea funcțională a acestuia de orice parte interesată și ca sistemul de finanțare a activităților coordonatorilor să fie astfel conceput încât să garanteze independența acestora.

69. Separarea funcțională dintre coordonator și părțile interesate, prevăzută la articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, trebuie să implice, în opinia noastră, o separare a funcțiilor, cu alte cuvinte a activităților. Cea de a doua teză a articolului 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, face, de altfel, referire în mod expres la „activitățile” coordonatorului, atunci când impune un sistem de finanțare „a activităților coordonatorilor” care să fie astfel conceput încât să garanteze independența acestora. De asemenea, înainte de modificarea sa prin Regulamentul nr. 793/2004, articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 95/93 făcea referire la „îndatoririle” coordonatorului: el prevedea că coordonatorul „își îndeplinește îndatoririle în temeiul prezentului regulament în mod independent”. În consecință, articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, impune statelor membre să se asigure ca activitățile coordonatorului, astfel cum sunt definite prin acest regulament, respectiv, printre altele, alocarea de sloturi orare operatorilor de transport aerian și controlarea respectării acestor sloturi de către operatorii de transport aerian³³, să fie separate de activitățile părților interesate. În special, activitățile coordonatorului trebuie să fie separate de cele ale organului de administrare a aeroportului coordonat, fie că este vorba despre administrarea infrastructurilor aeroportuare sau despre alte sarcini pe care le poate efectua, de exemplu, furnizarea de servicii de handling la sol.

70. Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, nu oferă nicio indicație cu privire la criteriile separării funcționale.

71. În opinia Comisiei, deși articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, nu impune ca coordonatorul să fie o entitate juridică diferită de părțile interesate, trebuie însă să se țină seama de acest aspect în vederea aprecierii separării funcționale în cazul în care statul membru în cauză a instituit o asemenea entitate. Or, în speță, DCNS este o divizie a ANA, iar personalul și birourile DCNS sunt cele ale ANA. În plus, din moment ce ANA este o societate pe acțiuni, consiliul său de administrație administrează, în conformitate cu articolele 405 și 406 din Codul portughez al societăților comerciale, activitățile societății, inclusiv pe cele ale DCNS. Prin urmare, în opinia Comisiei, nu poate exista o separare funcțională între DCNS și ANA.

72. Ni se pare că, impunând doar o separare a activităților, Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, nu impune o separare juridică, cu alte cuvinte permite statelor membre să decidă dacă intenționează să creeze o entitate juridică distinctă pentru funcția de coordonator. Vom examina pe scurt acest aspect mai jos, înainte de a propune, prin analogie cu jurisprudența Curții în alte domenii, criterii de apreciere a separării funcționale. Vom ridica apoi problema sistemului de finanțare independent, expres prevăzut la articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, pentru a stabili dacă trebuie considerat un criteriu al separării funcționale sau o cerință aparte.

33 — A se vedea articolul 4 alineatele (5)-(8) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare.

a) Cu privire la crearea unei entități juridice distincte

73. Ni se pare de necontestat faptul că articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, nu impune statelor membre să creeze o entitate juridică distinctă însărcinată cu alocarea sloturilor orare.

74. Astfel, dacă intenția legiuitorului Uniunii ar fi fost de a impune crearea unei entități juridice distincte, el ar fi spus-o în mod expres, așa cum a procedat în alte domenii³⁴. În plus, propunerea Comisiei, formulată în cadrul lucrărilor pregătitoare ale Regulamentului nr. 793/2004, cu privire la o „separare instituțională” între coordonator și părțile interesate³⁵ nu a fost reținută.

75. În definitiv, Comisia nu susține, așa cum am văzut, că coordonatorul trebuie să fie o entitate juridică distinctă. Aceasta este și poziția pe care o adoptase în Comunicarea din 2008³⁶.

76. Prin urmare, este irelevant, pentru a se stabili dacă Republica Portugheză nu și-a îndeplinit obligațiile în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, faptul că aceasta nu a acordat DCNS personalitate juridică³⁷.

34 — A se vedea printre altele Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (JO L 75, p. 29, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 66), al cărei articol 14 alineatul (2) impune ca administratorul infrastructurii să fie „independent pe plan *juridic*, organizatoric sau decizional de orice întreprindere feroviară” (sublinierea noastră). Într-o cauză în care se pune în discuție independența organismului însărcinat cu alocarea traselor, Direction des circulations ferroviaires [Direcția circulației feroviare], Curtea a statuat că reglementarea franceză nu asigură independența pe plan juridic a acestui organism, dat fiind că exista o divizie a unei întreprinderi feroviare, Société nationale des chemins de fer français [Societatea Națională a Căilor Ferate Franceze]. Ea a arătat în special că organismul respectiv „nu beneficiază de o personalitate juridică distinctă de cea a SNCF” (Hotărârea Comisia/Franța, C-625/10, EU:C:2013:243, punctul 52).

A se vedea și Directiva 2002/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 martie 2002 privind un cadru de reglementare comun pentru rețelele și serviciile de comunicații electronice (Directivă-cadru) (JO L 108, p. 33, Ediție specială, 13/vol. 35, p. 195), al cărei articol 3 alineatul (2) prevede că „[s]tatele membre garantează independența autorităților naționale de reglementare, asigurându-se că acestea sunt *distincte din punct de vedere juridic* și independente din punct de vedere funcțional de toate organizațiile care furnizează rețele, echipamente sau servicii de comunicații electronice” (sublinierea noastră).

A se vedea și Directiva 2003/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 iunie 2003 privind normele comune pentru piața internă de energie electrică și de abrogare a Directivei 96/92/CE (JO L 176, p. 37, Ediție specială, 12/vol. 2, p. 61), al cărei articol 10 alineatul (1) prevede că, „[a]tunci când operatorul de rețele de transport face parte dintr-o întreprindere integrată pe verticală, acesta este independent, cel puțin *în ceea ce privește forma sa juridică*, organizarea și procesul de luare a deciziilor, față de alte activități care nu au legătură cu transportul”. (sublinierea noastră).

35 — Propunerea de regulament COM(2001) 335 final al Parlamentului European și al Consiliului din 22 iunie 2001 de modificare a Regulamentului nr. 95/93, prezentată de Comisie la 22 iunie 2001, (JO C 270, p. 131). A se vedea articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93 potrivit căruia: un stat membru „[...] se asigură că în cazul unui aeroport coordonat, independența de fapt a coordonatorului este asigurată în plus prin separarea *instituțională* și financiară a oricărei părți interesate” (sublinierea noastră).

36 — A se vedea punctul 9 din prezentele concluzii. Comunicarea din 2008 definește separarea funcțională în sensul că înseamnă, „între altele”, că „acțiunea coordonatorului ar trebui să fie independentă” în raport cu organul de administrare a aeroportului, cu operatorii de transport aerian, cu prestatorii de servicii prezenți în aeroportul în cauză, „coordonatorul neputând primi instrucțiuni de la aceștia și neavând datoria de a le prezenta raportul”, dar tace cu privire la crearea unei entități juridice distincte.

37 — Este adevărat că Curtea a interpretat articolul 6 din Directiva 88/301/CEE a Comisiei din 16 mai 1988 privind concurența pe piețele echipamentelor terminale pentru telecomunicații (JO L 131, p. 73, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 13), care prevedea că omologarea terminalelor de telecomunicații se încredințează „unui organism independent” de întreprinderile publice sau private care furnizează bunuri sau servicii în sectorul telecomunicațiilor, în sensul că interzice încredințarea eliberării unei asemenea omologări unei direcții a ministerele des postes et télécommunications [Ministerul Poștelor și Telecomunicațiilor], întrucât acesta era însărcinat, printre altele, și cu exploatarea rețelei (Hotărârea Taillandier, C-92/91, EU:C:1993:854, punctul 15). Cu toate acestea, pe lângă faptul că această dispoziție face trimitere la un „organism independent”, într-o situație în care articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, se limitează să impună „independența” coordonatorului, o asemenea interpretare ar fi contrară lucrărilor pregătitoare ale Regulamentului nr. 793/2004, menționate la punctul 74 din prezentele concluzii.

b) Cu privire la criteriile separării funcționale

77. Pentru a stabili care sunt criteriile separării funcționale, jurisprudența referitoare la articolul 28 alineatul (1) din Directiva 95/46³⁸ poate furniza, ni se pare, câteva indicații utile pentru prezenta cauză. Printre criteriile luate în considerare de către Curte pentru a stabili dacă autoritatea națională de supraveghere acționează în condiții de independență deplină în sensul articolului 28 alineatul (1) din Directiva 95/46, figurează: instrucțiunile unui terț (statul), care sunt obligatorii pentru autoritatea națională de supraveghere³⁹, legătura ierarhică dintre personalul autorității de supraveghere și stat, care permite acestuia să controleze activitățile respectivului personal și să împiedice, dacă este cazul, promovarea sa⁴⁰, împrejurarea că personalul autorității naționale de supraveghere este compus în întregime din funcționari federali, cu alte cuvinte că aceasta este interconectată cu administrația federală⁴¹, și posibilitatea de a pune capăt în mod anticipat mandatului autorității naționale de supraveghere⁴².

78. Curtea a reținut criterii similare pentru a aprecia dacă organismul responsabil cu aprobarea terminalelor de telecomunicații era, astfel cum prevede articolul 6 din Directiva 88/301, „independent”⁴³ (personal compus din membri ai terțului interesat)⁴⁴ sau pentru a aprecia dacă autoritatea responsabilă să își exprime opinia cu privire la incidența unui plan asupra mediului îndeplinea cerința „separării funcționale” (mijloace administrative și umane proprii autorității)⁴⁵.

79. Criteriile enumerate la punctele 77 și 78 din prezentele concluzii ni se pare că pot fi transpuse în aprecierea separării funcționale a coordonatorului, prevăzută la articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare. Este, astfel, dificil de înțeles cum ar putea pretinde coordonatorul să fie independent în condițiile în care primește instrucțiuni obligatorii pentru el din partea unei părți interesate, nu dispune de propriul personal sau există o legătură ierarhică între acest personal și o parte interesată. Alte criterii ar trebui luate în considerare, în special circumstanța, eventual, că coordonatorul dispune de personalitate juridică: astfel cum susține Comisia, deși Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, nu impune crearea unei entități juridice distincte, un asemenea element nu este mai puțin pertinent în vederea aprecierii independenței coordonatorului.

38 — A se vedea punctul 62 din prezentele concluzii. Este adevărat că, contrar articolului 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, această dispoziție nu impune separarea funcțională a autorităților de supraveghere a prelucrării datelor cu caracter personal. Totuși, ea face trimitere la exercitarea „în mod independent” a sarcinilor lor de către aceste autorități și face astfel trimitere la articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, potrivit căruia separarea funcțională a coordonatorului este doar un mijloc de asigurare a independenței sale. Statul membru trebuie astfel să asigure „independența coordonatorului *prin* separarea funcțională a coordonatorului de orice parte interesată” (sublinierea noastră).

39 — Hotărârea Comisia/Austria, C-614/10, EU:C:2012:631, punctul 42, și Hotărârea Comisia/Ungaria, C-288/12, EU:C:2014:237, punctul 52.

40 — Hotărârea Comisia/Austria, C-614/10, EU:C:2012:631, punctele 48-51.

41 — Hotărârea Comisia/Austria, C-614/10, EU:C:2012:631, punctul 61.

42 — Hotărârea Comisia/Ungaria, C-288/12, EU:C:2014:237, punctul 55.

43 — A se vedea nota de subsol 37 din prezentele concluzii.

44 — Hotărârea Tranchant, C-91/94, EU:C:1995:374, punctul 21, arată că directorul laboratorului însărcinat să efectueze încercările prelabile omologării terminalelor de telecomunicații era un agent al France Télécom, care exploatează rețeaua de telecomunicații.

45 — Directiva 2001/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2001 privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului (JO L 197, p. 30, Ediție specială, 15/vol. 7, p. 135) prevede, la articolul 6 alineatul (3), că statele membre desemnează autoritățile care trebuie consultate cu privire la efectele asupra mediului ale anumitor planuri și programe. În condițiile în care această dispoziție nu impune ca autoritățile respective să fie independente și nici ca acestea să fie separate din punct de vedere funcțional de părțile care elaborează aceste planuri, Curtea a introdus o asemenea cerință. Aceasta a statuat că, în cazul în care, potrivit reglementării unui stat membru, aceeași autoritate este responsabilă atât de elaborarea unui plan, cât și de exprimarea opiniei asupra efectelor acestuia asupra mediului, o „separare funcțională” trebuie organizată în cadrul său. Curtea a definit această separare funcțională în sensul că „implică în special [că entitatea în discuție] are mijloace administrative și umane proprii” [Hotărârea Seaport (NI) și alții, C-474/10, EU:C:2011:681, punctul 42].

c) Cu privire la sistemul de finanțare independent

80. În ceea ce privește sistemul de finanțare independent prevăzut în mod expres la articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, este vorba despre un criteriu de apreciere a separării funcționale a coordonatorului sau despre o condiție aparte, care s-ar adăuga la cea a separării funcționale?

81. În cazul în care sistemul de finanțare independent ar trebui considerat o condiție aparte, atunci încălcarea articolului 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, ar trebui constatată din moment ce coordonatorul nu este independent din punct de vedere financiar, chiar dacă îndeplinește cerința separării funcționale a părților interesate, definită prin intermediul criteriilor rezumate la punctele 77-79 din prezentele concluzii. În cazul în care, în schimb, finanțarea independentă este doar unul dintre criteriile separării funcționale, atunci încălcarea articolului 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, nu poate fi stabilită doar pe baza lipsei independenței financiare a coordonatorului.

82. Apreciem că existența unui sistem de finanțare independent trebuie considerată un simplu criteriu al separării funcționale a coordonatorului.

83. Astfel, nicio conjuncție de coordonare nu leagă cele două teze ale articolului 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare. Nimic din litera acestei dispoziții nu sugerează, așadar, că cea de a doua teză, care formulează cerința unui sistem de finanțare independent, se adaugă la prima teză, care prevede obligația statelor membre de a asigura separarea funcțională între coordonator și părțile interesate.

84. În plus, subliniem că, în cadrul lucrărilor pregătitoare ale Regulamentului nr. 793/2004, Comisia propusese să se modifice articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 95/93 astfel încât să prevadă ca „independența de fapt a coordonatorului să fie asigurată, în plus, prin separarea instituțională și financiară a oricărei părți interesate” și ca statul membru să se asigure „ca resurse suficiente să fie disponibile pentru ca finanțarea activităților de coordonare să nu afecteze independența sa”⁴⁶. În ceea ce privește Consiliul Economic și Social, acesta subliniase că „statele membre trebuie să ramburseze cheltuielile coordonatorilor astfel încât să le permită să își continue mandatul și să respecte principiile care au fost stabilite pentru aceștia în deplină libertate”⁴⁷. Or, aceste propuneri nu au fost reținute: articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, nu prevede ca cheltuielile coordonatorului să îi fie rambursate (să i se „ramburseze cheltuielile”, conform expresiei Consiliului Economic și Social) și cu atât mai puțin ca acesta să dispună de propriul buget.

85. Prin urmare, reiese din lucrările pregătitoare că statele membre nu au obligația de a pune la dispoziția coordonatorului resursele suficiente pentru a acoperi cheltuielile sale de funcționare. Acestea nu au, ni se pare, nici obligația de a le asigura un buget *separat*, întrucât legiuitorului Uniunii nu i s-a permis să impună *separarea* financiară a coordonatorului. În aceste condiții, ar fi incoerent, în opinia noastră, să se considere că sistemul de finanțare independent este o condiție aparte, întrucât statele membre păstrează o marjă de manevră considerabilă în ceea ce privește mijloacele pentru asigurarea unei asemenea finanțări. În special, această marjă de manevră merge până acolo încât le permite să nu asigure coordonatorului resurse suficiente pentru acoperirea cheltuielilor sale de funcționare, ceea ce pare însă condiția *sine qua non* a independenței sale financiare.

46 — A se vedea nota de subsol 35 din prezentele concluzii (sublinierea noastră).

47 — Avizul Comitetului Economic și Social din 20 martie 2002 privind „Propunerea de regulament al Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93” (JO C 125, p. 8), punctele 4.5.2.1 și 5.2.

86. Subliniem, în această privință, că Comunicarea din 2008, care face referire la ținerea unei contabilități separate de către coordonator, precum și a unui buget distinct și la diversificarea surselor sale de finanțare⁴⁸, nu poate fi considerată, în niciun caz, că impune asemenea obligații statelor membre. Astfel, Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, are drept temei juridic articolul 84 alineatul (2) din Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene, care atribuia competența Consiliului, hotărând cu majoritate calificată, pentru adoptarea dispozițiilor în domeniul aerian. Prin urmare, doar Consiliul era competent să impună statelor membre obligații care nu sunt prevăzute de Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, iar nu Comisia, prin intermediul unei comunicări.

87. În definitiv, nu aceasta pare să fi fost intenția Comisiei. Astfel, Comunicarea din 2008 precizează, în introducere, că scopul său este pur și simplu „de a expune poziția Comisiei”⁴⁹. În plus Comisia face referire, la modul condițional, la ținerea unei contabilități separate de către coordonator, precum și la bugetul distinct și la finanțarea de către mai multe părți⁵⁰.

88. Subliniem, în sfârșit, că Comunicarea din 2008 nu a făcut obiectul unei publicări în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, că aceasta a fost adoptată la patru ani după Regulamentul nr. 793/2004 și că, deși Comisia a prezentat, la 1 decembrie 2011, o propunere care reia în parte conținutul Comunicării din 2008, aceasta nu a condus, până astăzi, la o modificare a Regulamentului nr. 95/93⁵¹.

89. Prin urmare, Comisia nu se poate întemeia în mod util pe Comunicarea din 2008 pentru a dovedi că Republica Portugheză nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin⁵².

d) Aplicarea în speță

90. În opinia noastră, Comisia nu a demonstrat că nu exista o separare funcțională între DCNS și ANA.

91. Desigur, împrejurarea că DCNS este mai degrabă o divizie a ANA decât o entitate distinctă care dispune de personalitate juridică nu pledează în favoarea independenței sale. Situația este valabilă și pentru împrejurarea că DCNS este finanțată în întregime de ANA, întrucât taxa pentru alocarea sloturilor prevăzută la articolul 11 din Decretul-lege nr. 109/2008 nu a fost instituită, iar bugetul său este aprobat de ANA.

92. Totuși, aceste două elemente trebuie puse în balanță cu împrejurarea că DCNS dispune de propriul personal și că Comisia nu a demonstrat că ANA are posibilitatea de a interveni în alocarea sloturilor orare.

48 — A se vedea punctul 9 din prezentele concluzii.

49 — A se vedea Comunicarea din 2008, p. 3. A se vedea și Concluziile Comunicării din 2008, p. 8, care prevăd că, „[...] în lumina rezultatelor, Comisia va decide dacă este necesar să prezinte o propunere de modificare a regulamentului”.

50 — A se vedea Comunicarea din 2008, punctul 1, p. 4: „[p]rin urmare, coordonatorul *ar trebui* să țină conturi și bugete separate și să nu se bazeze doar pe organul de administrare a aeroportului, pe un singur prestator de servicii sau pe un singur operator de transport aerian pentru finanțarea activităților sale” (sublinierea noastră).

51 — Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile Uniunii Europene (reformare) din 1 decembrie 2011 [COM(2011) 827 final]. Propunerea Comisiei introduce un nou paragraf la articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare [devenit articolul 5 alineatul (3) litera (c)]: „[f]inanțarea prevăzută la litera (c) este asigurată de transportatorii aerieni care operează pe aeroporturi coordonate și de aeroporturi, astfel încât să se garanteze o distribuție echitabilă a sarcinii financiare între toate părțile interesate și să se evite ca finanțarea să depindă în principal de o singură parte interesată. Statele membre se asigură că coordonatorul beneficiază în permanență de resursele necesare (financiare, umane, tehnice și materiale), precum și de expertiza necesară pentru a-și desfășura activitatea în condiții bune”.

52 — A se vedea în această privință Concluziile avocatului general Jääskinen prezentate în cauza Comisia/Germania, C-556/10, EU:C:2012:528, punctul 60, și Hotărârea Comisia/Germania, C-556/10, EU:C:2013:116, punctul 62.

93. În primul rând, Comisia nu contestă că DCNS are propriul personal, care se consacră exclusiv activităților de alocare a sloturilor orare. Ea nu prezintă niciun element prin care să urmărească să demonstreze că există o legătură ierarhică între personalul DCNS și cel al ANA, de exemplu, că conducerea ANA decide cu privire la promovarea personalului DCNS sau îi poate impune sancțiuni. Unicul argument dezvoltat de Comisie în această privință privește inexistența unor „ziduri chinezești” între DCNS și ANA, cu alte cuvinte a unei organizări interne proprii ANA care împiedică circulația informațiilor confidențiale între DCNS și celelalte divizii ale ANA. Un asemenea argument nu este convingător: este dificil de înțeles cum cerința unor „ziduri chinezești” ar putea fi dedusă din articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, care nu face nicio referire la personalul coordonatorului.

94. În al doilea rând, Comisia nu a dovedit că ANA poate da instrucțiuni DCNS. În acest sens, ea nu se poate limita la considerații generale referitoare la dreptul portughez al societăților, potrivit cărora consiliul de administrație al oricărei societăți pe acțiuni precum ANA administrează activitățile societății, inclusiv ale diviziilor, și examinează raportul anual și conturile anuale ale societății, inclusiv contabilitatea separată a DCNS. Astfel, a susține că nu există o separare funcțională între DCNS și ANA, întrucât consiliul de administrație al ANA administrează activitățile societății, echivalează, ni se pare, în realitate, cu a susține că nu are loc o separare funcțională deoarece DCNS este o divizie a societății pe acțiuni, care este ANA. Or, întrucât articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, nu impune statelor membre o separare juridică între coordonator și părțile interesate, ci o simplă separare „funcțională”, argumentația dezvoltată de Comisie nu poate fi primită⁵³.

95. Subliniem, în această privință, că Comisia nu a examinat procesul decizional al DCNS, nu a căutat să stabilească dacă organele de conducere ale acestei divizii le informau pe cele ale ANA și le consultau înaintea adoptării unor decizii, dacă erau susceptibile să primească din partea ANA instrucțiuni cu privire la cazuri individuale, simple orientări generale sau dacă nu primeau de la ANA nicio directivă. O asemenea analiză ar fi fost cu atât mai necesară cu cât Republica Portugheză afirmă, în memoriile în apărare și în duplică, că deciziile DCNS nu sunt supuse nici aprecierii, nici aprobării consiliului de administrație al ANA.

96. În al treilea rând, nu se contestă că DCNS ține o contabilitate separată. Articolul 5 alineatul 2 din Decretul-lege nr. 109/2008 prevede în mod expres acest lucru⁵⁴.

97. În ceea ce privește împrejurarea că, cu ocazia privatizării ANA, Republica Portugheză a anunțat crearea unei entități independente care va fi responsabilă cu alocarea sloturilor orare, subliniem, pe de o parte, că decizia de a privatiza ANA precede cu doar o lună avizul motivat⁵⁵ și că se pare că privatizarea a fost realizată la o lună de la emiterea avizului motivat⁵⁶ și, pe de altă parte, că, în cazul în care statul portughez nu dorește să delege activitatea de coordonare unei întreprinderi private, ceea ce Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, nu îi interzice, el este constrâns să creeze o nouă entitate în acest scop, din moment ce privatizează organismul de administrare, al cărui coordonator era o divizie.

98. În sfârșit, este adevărat că, interogată în ședință, Republica Portugheză nu a putut preciza procedura și modalitățile de desemnare a coordonatorului. Cu toate acestea, pe lângă faptul că Comisia nu a abordat acest aspect nici în cererea introductivă, nici în memoriul în replică, subliniem că aceste elemente intră mai degrabă sub incidența articolului 4 alineatul (1) din Regulamentul

53 — A se vedea în această privință Hotărârea Comisia/Franța, C-625/10, EU:C:2013:243, punctul 67.

54 — A se vedea punctul 13 din prezentele concluzii.

55 — Decizia de a privatiza ANA a fost adoptată la 28 decembrie 2012, iar avizul motivat la 25 ianuarie 2013. A se vedea punctele 15 și 20 din prezentele concluzii.

56 — Potrivit Comisiei, cesiunea ar fi avut loc la 21 februarie 2013.

nr. 95/93, cu modificările ulterioare, care impune statelor membre să asigure numirea ca coordonator a unei persoane calificate, decât a articolului 4 alineatul (2) din același regulament. Or, Comisia reproșează Republicii Portugheze că nu și-a îndeplinit obligațiile doar în temeiul alineatului (2), nementionând nicăieri alineatul (1).

99. În consecință, Comisia nu a demonstrat că Republica Portugheză nu și-a îndeplinit obligația care îi revine în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93, cu modificările ulterioare, de a se asigura ca coordonatorul să fie independent de organul de administrare a aeroporturilor coordonate.

VI – Concluzie

100. Având în vedere considerațiile ce precedă, propunem Curții:

- 1) respingerea ca inadmisibile a cererilor Republicii Portugheze prin care se urmărește ca Curtea să declare că actualul coordonator respectă cerințele privind independența funcțională prevăzută la articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 793/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004, și că Republica Portugheză își îndeplinește obligațiile care îi revin în temeiul dreptului Uniunii;
- 2) respingerea acțiunii;
- 3) obligarea Comisiei Europene la plata cheltuielilor de judecată.