



Curtea confirmă validitatea Directivei privind tarifele de aeroport

Aeroportul Luxemburg-Findel intră în domeniul de aplicare al directivei întrucât are cel mai mare trafic anual de pasageri și se bucură de o poziție privilegiată în calitate de punct de intrare în Luxemburg

Luxemburgul a sesizat Curtea de Justiție cu o acțiune în anularea parțială a Directivei 2009/12/CE care stabilește principii comune pentru perceperea tarifelor¹ plătite de companiile aeriene în beneficiul aeroporturilor din Uniunea Europeană². Directiva se aplică aeroporturilor, deschise traficului comercial, cu un trafic anual ce depășește 5 milioane de pasageri sau, dacă într-un stat membru niciun aeroport nu atinge acest prag minim, aeroportului cu cel mai mare trafic anual de pasageri care se bucură de o poziție privilegiată, în calitatea sa de punct de intrare în acest stat.

În temeiul acestei directive, statele membre trebuie să se asigure că tarifele de aeroport nu discriminează utilizatorii (companiile aeriene). Trebuie stabilită o procedură obligatorie de consultare a utilizatorilor sau a reprezentanților sau asociațiilor de utilizatori de către organul de administrare al aeroportului respectiv (cel puțin o dată pe an) în ceea ce privește funcționarea sistemului, nivelul tarifelor și, dacă este cazul, calitatea serviciilor.

Luxemburgul contesta faptul că Aeroportul Luxemburg–Findel, singurul aeroport din acest stat, cu un trafic anual de 1,7 milioane de pasageri, este supus obligațiilor administrative și financiare prevăzute de directivă, spre deosebire de alte aeroporturi regionale apropiate care nu sunt incluse în domeniul de aplicare al directivei, deși generează un trafic superior. Luxemburgul a citat cu titlu exemplificativ aeroporturile din Charleroi (Belgia) și din Hahn (Germania) - al căror trafic se ridică la 2,9 milioane și, respectiv, 4 milioane de pasageri pe an -, precum și aeroporturile din Bordeaux (Franța) și din Torino (Italia), situate în proximitatea unui centru urban de o anumită dimensiune sau care se caracterizează printr-un anumit nivel al activității economice – cu un trafic anual de 3,4 milioane și, respectiv, 3,5 milioane de pasageri.

Potrivit Luxemburgului, deși directiva urmărește evitarea oricărui risc de abuz de poziție dominantă a aeroporturilor care intră în domeniul său de aplicare, un astfel de risc nu există în cazul Aeroportului Findel, care se află, dimpotrivă, în concurență cu aeroporturile învecinate pe care operează companii „cu preț redus” situate la Hahn (Germania) sau la Charleroi (Belgia), precum și cu aeroporturi care constituie plăci turnante („hubs”) precum cele din Frankfurt (Germania) sau din Bruxelles (Belgia).

Pe lângă încălcarea principiului egalității de tratament prin tratamentul inegal aplicat unor situații comparabile – Aeroportul Findel fiind inclus în sfera directivei în timp ce aeroporturi regionale de aceeași dimensiune nu sunt incluse – Luxemburgul invocă, printre altele, o încălcare a principiului egalității de tratament pentru că Aeroportul Luxemburg-Findel ar fi tratat în mod identic cu aeroporturi cu un trafic anual ce depășește 5 milioane de pasageri, deși acesta nu ar avea nici

¹ Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport (JO L 70, p. 11). Un tarif de aeroport este „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”.

² Directiva trebuia să fie transpusă de statele membre, cel mai târziu la 15 martie 2011.

aceeași poziție de forță în raport cu companiile aeriene, nici aceeași putere economică precum aceste aeroporturi.

În hotărârea pronunțată astăzi, Curtea de Justiție constată că **trebuie să se considere că Aeroportul Luxemburg-Findel se bucură de o poziție privilegiată în calitatea sa de „punct de intrare” în acest stat membru în sensul directivei. În consecință, faptul că acesta este inclus în domeniul său de aplicare nu este contrar principiului egalității de tratament.**

Curtea arată că, prin adoptarea directivei, 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: cele care depășesc pragul minim de 5 milioane de pasageri pe an și cele care, precum Luxemburg-Findel, înregistrează cel mai mare trafic anual de pasageri într-un stat membru în care niciun aeroport nu atinge acest prag minim. Prin adoptarea acestui cadru comun, legiuitorul Uniunii a dorit ca anumite cerințe, precum transparența tarifelor, consultarea companiilor aeriene și nediscriminarea între acestea, să fie respectate.

După ce a examinat situația aeroporturilor principale din perspectiva acestora în raport cu companiile aeriene, Curtea consideră că în statele membre în care niciun aeroport nu atinge pragul minim prevăzut de directivă, **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 companiile aeriene.** Astfel, aceste aeroporturi principale sunt situate în general în apropierea unui mare centru politic și/sau economic ce poate atrage, în mare parte, o clientelă de afaceri pentru care prețul biletelor este numai unul dintre criterii 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. Pentru acest segment de piață mediu sau superior, companiile aeriene au așadar un interes strategic major de a propune zboruri de pe și spre un aeroport principal precum Luxemburg-Findel – mai degrabă decât spre un aeroport secundar precum Hahn – fără ca valoarea tarifelor de aeroport sau volumul concret al traficului anual de pasageri să poată fi considerate drept criterii decisive pentru aceste companii.

Prin urmare, Aeroportul Luxemburg-Findel, în calitate de aeroport principal, trebuie să fie supus obligațiilor prevăzute de directivă referitoare la riscul de a abuza de poziția sa privilegiată în ceea ce privește stabilirea tarifelor.

În schimb, aeroporturile secundare – nesupuse obligațiilor prevăzute de directivă – nu pot fi în principiu considerate drept „punct de intrare” în sensul directivei, indiferent de traficul anual de pasageri și chiar dacă unele dintre acestea sunt situate în proximitatea unui centru urban, precum aeroporturile din Bordeaux sau din Torino. În plus, aceste aeroporturi secundare, în special cele nesituate în proximitatea unui mare centru urban, se pot dovedi mai atrăgătoare pentru așa-numitele companii „cu prețuri reduse”. Astfel, aceste companii, care se orientează în principiu după o strategie diferită, se adresează unei clientele care, spre deosebire de clientela de afaceri, este mai sensibilă la prețurile biletelor și mai dispusă să parcurgă o distanță mai mare între orașul deservit și aeroport. În aceste condiții, legiuitorul nu a comis o eroare vădită și nu a depășit limitele puterii sale prin faptul că a considerat că aeroporturile secundare nu se află în aceeași situație precum aeroporturile principale.

În plus, faptul că situația unui aeroport precum cel din Findel nu este identică cu cea a aeroporturilor al căror trafic depășește 5 milioane de pasageri pe an nu înseamnă că supunerea celor două categorii de aeroporturi acelorași obligații de transparență tarifară prevăzute de directivă contravine principiului egalității de tratament. Astfel, faptul că acestea aeroporturi se bucură de o poziție privilegiată în raport cu companiile aeriene justifică aplicarea directivei.

În această privință, cadrul principiilor comune stabilit de directivă este apt și necesar pentru a realiza obiectivul directivei. În ceea ce privește caracterul proporțional, sarcinile care rezultă din sistemul instituit de directivă nu sunt vădit disproporționale în raport cu avantajele care decurg din acesta. În special, **nu rezultă că, astfel cum susține Luxemburgul, costurile legate de procedura de consulare instituită de directivă și obligatorie pentru Findel pot determina companiile aeriene să decidă abandonarea acestui aeroport.** În sfârșit, în ceea ce privește

principiul subsidiarității, legiuitorul Uniunii a considerat, în mod întemeiat, că nu era necesar să fie incluse în domeniul de aplicare al directivei aeroporturile cu un trafic mai mic de 5 milioane de pasageri pe an, în cazul în care acestea nu constituie aeroportul principal din statul membru în care se află.

MENȚIUNE: Acțiunea în anulare are ca obiect anularea acelor acte ale instituțiilor Uniunii care sunt contrare dreptului Uniunii. Cu respectarea anumitor condiții, statele membre, instituțiile europene și particularii pot sesiza Curtea de Justiție sau Tribunalul cu o acțiune în anulare. Dacă acțiunea este întemeiată, actul este anulat. Instituția autoare a actului trebuie să ia măsuri pentru a elimina eventualul vid juridic creat prin anularea acestuia.

Document neoficial, destinat presei, care nu angajează răspunderea Curții de Justiție.

[Textul integral](#) al hotărârii se publică pe site-ul CURIA în ziua pronunțării.

Persoana de contact pentru presă: Claudiu Ecedi-Stoisavlevici ☎ (+352) 4303 3720