Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (pátého senátu)

2. června 2016*

„Nesplnění povinnosti státem — Letecká doprava — Nařízení (EHS) č. 95/93 — Přidělování letištních časů na letištích Evropské unie — Článek 4 odst. 2 písm. b) — Nezávislost koordinátora — Pojem ‚zúčastněná strana' — Řídící orgán letiště — Funkční oddělení — Systém financování"

Ve věci C-205/14,

jejímž předmětem je žaloba pro nesplnění povinnosti na základě článku 258 SFEU, podaná dne 24. dubna 2014,

Evropská komise, zastoupená P. Guerra e Andradem a F. Wilmanem, jako zmocněnci,

žalobkyně,

proti

Portugalské republice, zastoupené L. Inez Fernandesem a V. Mourou Ramosem, jako zmocněnci,

žalované,

SOUDNÍ DVŮR (pátý senát),

ve složení T. von Danwitz, předseda čtvrtého senátu, vykonávající funkci předsedy pátého senátu, D. Šváby (zpravodaj), A. Rosas, E. Juhász a C. Vajda, soudci,

generální advokát: P. Mengozzi,

vedoucí soudní kanceláře: M. Ferreira, vrchní rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 11. června 2015,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 17. září 2015,

vydává tento

Rozsudek

1 Evropská komise se ve své žalobě domáhá, aby Soudní dvůr konstatoval, že Portugalská republika nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 4 odst. 2 nařízení Rady (EHS) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. 1993, L 14, s. 1), ve znění

* Jednací jazyk: portugalština.

nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 545/2009 ze dne 18. června 2009 (Úř. věst. 2009, L 167, s. 24) (dále jen „nařízení č. 95/93“), když nezaručila funkční a finanční nezávislost koordinátora pro přidělování letištních časů.

Právní rámec

Unijní právo

2 Druhý, pátý, šestý, osmý a desátý bod odůvodnění nařízení č. 95/93 znějí následovně:

„[...] přidělování letištních časů na přetížených letištích by mělo být založeno na neutrálních, průhledných a nediskriminačních pravidlech;

[...]

[...] členský stát příslušný pro koordinované letiště by měl zajistit jmenování koordinátora s nezpochybnitelnou neutralitou;

[...] průhlednost informací je hlavním prvkem pro zajištění objektivního postupu pro přidělování letištních časů;

[...]

[...] politika Společenství směřuje ke zjednodušení hospodářské soutěže a podpoře přístupu na trh [...], a že tyto cíle vyžadují silnou podporu dopravců, kteří hodlají zahájit provoz na trasách Společenství;

[...]

[...] že měla by být přijata ustanovení umožňující nové vstupy na trh Společenství“.

3 Článek 2 uvedeného nařízení uvádí zejména následující definice:

„Pro účely tohoto nařízení se:

a) ‚letištním časem‘ rozumí povolení, které vydal koordinátor v souladu s tímto nařízením, k užívání veškeré letištní infrastruktury, která je nezbytná k provozu letecké dopravy na koordinovaném letišti, za účelem přistání nebo odletu v určitý den a čas, který koordinátor přidělil v souladu s tímto nařízením;

[...]

g) ‚koordinovaným letištěm‘ rozumí letiště, kde je pro uskutečnění přistání nebo vzletu nezbytné, aby letecký dopravce nebo jiný provozovatel letadla měl koordinátorem přidělený letištní čas s výjimkou státních letů, nouzových přistání a humanitárních letů;

[...]

j) ‚řídícím orgánem letiště‘ rozumí orgán, který ve spojení s ostatními činnostmi nebo jinak má podle vnitrostátních právních nebo správních předpisů za úkol spravovat a řídit letištní zařízení a koordinovat a kontrolovat činnosti jednotlivých provozovatelů přítomných na letišti nebo činných v rámci dotčeného letištního systému;

[...]“

4 Článek 4 téhož nařízení, nazvaný „Letištní zprostředkovatel a koordinátor“, zní následovně:

„1. Členský stát příslušný pro [...] koordinované letiště zajistí určení způsobilé fyzické nebo právnické osoby jako [...] koordinátora letiště po konzultaci s leteckými dopravci, kteří pravidelně používají letiště, jejich zastupujícími organizacemi, řídícím orgánem letiště a koordinačním výborem, pokud existuje. Stejný [...] koordinátor může být určen pro více než jedno letiště.

2. Členský stát příslušný [...] pro koordinované letiště zajistí:

[...]

b) nezávislost koordinátora na koordinovaném letišti tím, že funkčně oddělí koordinátora od každé zúčastněné strany. Systém financování činností koordinátora musí zaručit nezávislost postavení koordinátora;

c) aby koordinátor jednal v souladu s tímto nařízením nezávislým, nestranným [neutrálním], nediskriminačním a průhledným způsobem.

[...]

5. Koordinátor je jedinou osobou příslušnou pro přidělování letištních časů. Přiděluje letištní časy v souladu s tímto nařízením a činí opatření, aby v případě naléhavosti mohly být letištní časy přiděleny i mimo pracovní dobu.

6. [...] Koordinátor sleduje soulad provozu leteckých dopravců s přidělenými letištními časy. Kontrola souladu je prováděna ve spolupráci s řídícím orgánem letiště a orgány řízení letového provozu a zohledňuje čas a ostatní významné parametry vztahující se k dotyčnému letišti. [...]

[...]

8. Koordinátor poskytne na žádost, včas a bezplatně zúčastněným stranám, zejména členům nebo pozorovatelům koordinačního výboru v písemné nebo jiné snadno dostupné formě pro posouzení tyto informace:

a) historické letištní časy rozčleněné podle leteckých společností a seřazené chronologicky pro všechny letecké dopravce využívající letiště;

b) požadované letištní časy (první podání) rozčleněné podle leteckých dopravců a seřazené chronologicky pro všechny letecké dopravce;

c) všechny přidělené letištní časy a všechny nevyřízené žádosti o letištní časy rozčleněné podle leteckých dopravců a seřazené chronologicky pro všechny letecké dopravce;

d) zbylé dostupné letištní časy;

e) veškeré informace o kriteriích používaných při přidělování.“

5 Článek 5 odst. 1 nařízení č. 95/93 stanoví:

„Členský stát zajistí, aby byl na letišti určeném jako koordinované zřízen koordinační výbor. Stejný koordinační výbor může být určen pro více než jedno letiště. Účast ve výboru je otevřena přinejmenším leteckým dopravcům, kteří pravidelně užívají dotyčné letiště nebo dotyčná letiště, jejich zastupujícím organizacím, řídícímu orgánu letiště, příslušným orgánům řízení letového provozu a zástupcům všeobecného letectví, kteří letiště pravidelně užívají.

[…]“

Portugalská právní úprava

6 Decreto-Lei n. 109/2008 (nařízení s mocí zákona č. 109/2008) ze dne 26. června 2008 (*Diário da República*, 1. řada, č. 122 ze dne 26. června 2008, s. 3965) vymezuje v čl. 1 odst. 1 koordinovaná letiště v souladu s ustanoveními nařízení č. 95/93.

7 Článek 1 odst. 2 a 4 tohoto nařízení s mocí zákona určuje Aeroportos de Portugal SA (dále jen „ANA“) národním koordinátorem pro přidělování letištních časů na koordinovaných letištích. ANA, soukromá obchodní společnost, je rovněž řídícím orgánem portugalských letišť.

8 Článek 5 uvedeného nařízení s mocí zákona, nadepsaný „Nezávislost“, stanoví:

„1. Při výkonu funkcí [...] národního koordinátora pro přidělování letištních časů je ANA [...] povinna dbát na to, aby tato činnost byla nezávislá na její činnosti řídícího orgánu letiště, a to jejím náležitým oddělením.

2. Pro účely ustanovení předchozího odstavce zaručí ANA [...] tuto nezávislost přinejmenším z funkčního hlediska a vede samostatné účetnictví pro činnosti související s koordinací letištních časů, jež musí být striktně odděleno od účetnictví vedeného pro ostatní činnosti.“

9 Článek 8 nařízení s mocí zákona č. 109/2008, nadepsaný „Kontrola a dohled“, zní takto:

„1. Instituto Nacional de Aviação Civil IP [Úřad pro civilní letectví, Portugalsko] je pověřen kontrolou přidělování letištních časů a dohledem nad ním, jakož i dohledem nad využíváním letištních časů leteckými dopravci.

[...]

4. Úřad pro civilní letectví dále dohlíží na dodržování podmínek nezávislosti a s tím spojených požadavků stanovených v článku 5; za tímto účelem může pověřit nezávislého auditora, aby ověřil, zda nedochází k přelévání finančních prostředků mezi službami koordinace letištních časů a jinými činnostmi.“

10 Článek 9 tohoto nařízení s mocí zákona, nadepsaný „Protiprávní jednání“, stanoví:

„1. Pro účely režimu pro protiprávní jednání v civilním letectví schváleného nařízením s mocí zákona č. 10/2004 ze dne 9. ledna 2004 se za velmi závažné protiprávní jednání považuje:

a) pokud ANA [...] funkčně neoddělí řízení letiště [...] od činnosti státního koordinátora pro přidělování letištních časů;

b) pokud ANA [...] neoddělí účetnictví pro činnosti související s koordinací letištních časů od ostatních činností;

[...]“

11 Článek 10 nařízení s mocí zákona č. 109/2008 upravující postup v případě protiprávního jednání stanoví:

„1. Úřad pro civilní letectví zavádí a upravuje postupy pro případy protiprávního jednání uvedené v tomto nařízení s mocí zákona a ukládá příslušné pokuty a další sankce.

[...]“

12 Článek 11 téhož nařízení s mocí zákona, nazvaný „Poplatky“, zní následovně:

„1. Jako protihodnota za využití služeb koordinace a přidělování letištních časů se zavádí poplatek za přidělování letištních časů, který je vybírán současně s poplatky za jednotlivá přistání a vzlety a jehož výši určí vyhláška ministra civilního letectví.

[...]

3. Poplatek uvedený v odstavci 1 představuje příjem ANA [...]“

13 Pokud jde o společnost ANA, Portugalská republika se na základě Resolução do Conselho de Ministros (rezoluce Rady ministrů) č. 111-F/2012 (*Diário da República*, 1. řada č. 251 ze dne 28. prosince 2012) rozhodla svoji stoprocentní účast na základním kapitálu ANA převést na společnost VINCI-Concessions SAS. Na základě tohoto rozhodnutí byla společnost ANA dne 21. února 2013 zprivatizována.

Postup před zahájením soudního řízení

14 Na základě informací o přidělování letištních časů na letištích v Portugalsku zaslala Komise Portugalské republice dne 30. dubna 2012 výzvu dopisem, v níž uvedla, že útvar plnící funkce koordinátora letištních časů (dále jen „DCNS“), který byl vytvořen v rámci společnosti ANA, nesplňuje podmínku nezávislosti stanovenou v čl. 4 odst. 2 nařízení č. 95/93.

15 Komise konkrétně tvrdí, že DCNS nebyl funkčně oddělen ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. b) uvedeného nařízení, neboť se jednalo o útvar společnosti ANA. Systém financování DCNS kromě toho není podle Komise s to zaručit jeho nezávislost. Takovou nezávislost lze totiž zaručit pouze tak, že bude mít DCNS samostatné účetnictví a vlastní rozpočet. Podle Komise je přitom DCNS v plném rozsahu financován z prostředků ANA a poplatek za přidělování letištních časů ve smyslu článku 11 nařízení č. 109/2008 nebyl vůbec zaveden.

16 Portugalská republika odpověděla dopisem ze dne 19. července 2012. Poukázala v něm na článek 5 nařízení s mocí zákona č. 109/2008, podle něhož ANA dbá na to, aby byla její činnost řídícího orgánu letiště nezávislá na jejích funkcích koordinátora pro přidělování letištních časů.

17 Podle Portugalské republiky sice DCNS je nedílnou součástí ANA, avšak činnost koordinátora vykonává nezávisle, jelikož má vlastní lidské zdroje a jeho účetnictví je vedeno odděleně od účetnictví společnosti ANA. Nezávislost koordinátora je proto podle ní zaručena jak z funkčního, tak z finančního hlediska.

18 Komise tuto odpověď nepovažovala za uspokojivou a zaslala Portugalské republice dne 25. ledna 2013 odůvodněné stanovisko, v němž zopakovala své výhrady a vyzvala uvedený stát, aby předložil vyjádření do dvou měsíců od jeho doručení.

19 Portugalská republiky na něj odpověděla dne 27. března 2013, přičemž setrvala na svém původním stanovisku. Uznala však potřebu vytvořit po privatizaci společnosti ANA nový subjekt pověřený přidělováním letištních časů a uvedla, že zajistí jeho zřízení. Později dodala souhrnnou zprávu týkající se zřízení uvedeného subjektu.

20 Vzhledem k tomu, že Komise nepovažovala odpovědi na odůvodněné stanovisko za uspokojivé, podala projednávanou žalobu.

K žalobě

21 Komise tvrdí, že Portugalská republika nezajistila funkční a finanční nezávislost koordinátora pro přidělování letištních časů v rozporu s tím, co stanoví čl. 4 odst. 2 nařízení č. 95/93.

K prvnímu žalobnímu důvodu týkajícímu se funkčního oddělení koordinátora od zúčastněných stran

Argumentace účastnic řízení

22 V rámci prvního žalobního důvodu Komise vytýká Portugalské republice, že nezajistila nezávislost koordinátora tím, že by jej funkčně oddělila od zúčastněných stran ve smyslu čl. 4 odst. 2 nařízení č. 95/93.

23 Tvrdí, že toto ustanovení je třeba vzhledem k předmětu uvedeného nařízení vykládat extenzivně. V tomto kontextu podle ní s sebou nezávislost koordinátora nese zákaz diskriminace a jeho nestrannost, průhlednost informací, rovné rozdělování výhod vyplývajících z liberalizace a nerušenou hospodářskou soutěž, efektivní správu letištních časů, jakož i přístup nových hospodářských subjektů na trh Evropské unie.

24 Výraz „nezávislost“ podle Komise znamená, že koordinátor musí mít takové postavení, které mu umožňuje vykonávat činnost svobodně a autonomně, bez nátlaku a příkazů. Koordinátor hraje při přidělování letištních časů hlavní roli, takže i pouhé riziko toho, že by nemohl jednat svobodně, by mohlo narušit nezávislý výkon jeho činnosti.

25 Komise k funkčnímu oddělení upřesňuje, že výraz „každá zúčastněná strana“ ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93, který je třeba chápat extenzivně, označuje nejen letecké dopravce, kteří jsou přímo dotčeni rozhodnutími koordinátora, ale i osoby, které mohou mít zájem na tom, jak koordinátor přiděluje letištní časy na koordinovaném letišti. V tomto ohledu zdůrazňuje, že řídící orgán dotčeného letiště, který by mohl mít takový zájem spočívající např. v zisku z koordinace letištních časů ve formě letištních poplatků, musí být považován za zúčastněnou stranu, aniž je třeba prokazovat existenci takového zájmu. Je tedy nezbytné, aby byl koordinátor na tomto řídícím orgánu nezávislý.

26 V tomto případě přitom zavedlo nařízení s mocí zákona č. 109/2008 pouze obecné pravidlo o nezávislosti koordinátora. Komise tvrdí, že podle tohoto nařízení s mocí zákona musí ANA, která je koordinátorem, rovněž zaručit, že bude činnost koordinátora nezávislá na činnosti řídícího orgánu. Komise v tomto ohledu tvrdí, že Portugalská republika neupřesnila, jakým způsobem ANA zajistila, aby byla činnost DCNS, který je nedílnou součástí této společnosti, s níž sdílí personál i prostory, na ANA nezávislá, a jaké byly v tomto ohledu dány záruky.

27 Komise dále zdůrazňuje, že Código português das sociedades comerciais (portugalský zákon o obchodních společnostech) stanoví, že správní rada akciové společnosti, jako je ANA, řídí její činnost, což znamená, že tato rada kontroluje výroční zprávu a účetnictví takového útvaru ANA, jako je DCNS, a DCNS proto nemůže provozovat činnost autonomně a odděleně od uvedené společnosti.

28 Portugalská republika uvádí, že DCNS splňuje požadavky uvedené v čl. 4 odst. 2 nařízení č. 95/93. Tvrdí, že společnost ANA nelze jakožto řídící orgán považovat za zúčastněnou stranu, od níž by mělo být DCNS oddělen, a že nařízení č. 95/93 nedefinuje, kdo musí být kvalifikován jako zúčastněná strana, takže je třeba každý případ posuzovat zvlášť, což Komise neučinila.

29 K tomu, aby byla společnost ANA v tomto případě kvalifikována jako zúčastněná strana, je podle Portugalské republiky třeba zjistit a konkrétně zhodnotit její přímý či nepřímý zájem na přidělování letištních časů. Společnost ANA, řídící orgán letiště, přitom podle ní má z koordinace letištních časů zisk pouze nepřímo, a to z vybíraných letištních poplatků, které závisí na počtu uživatelů. Je proto nepravděpodobné, že by společnost ANA zvýhodňovala toho či onoho uživatele letiště, když z toho nemá žádný zisk. Jinak by tomu bylo, pokud by měla ANA podíl na kapitálu některého z leteckých dopravců, avšak tak tomu v daném případě není.

30 I kdyby mohla být ANA považována za zúčastněnou stranu, Portugalská republika tvrdí, že zaručuje nezávislost koordinátora podle čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93. Podle tohoto členského státu toto ustanovení nestanoví, že koordinátor a řídící orgán letiště musí být dva odlišné právní subjekty, nýbrž vyžaduje pouze funkční oddělenost. ANA je přitom podle ní od DCNS funkčně oddělena, neboť DCNS je z technického, funkčního, organizačního a řídícího hlediska skutečně autonomní, pokud jde o činnosti související s přidělováním letištních časů, takže ANA jeho rozhodnutí neposuzuje ani neschvaluje.

Závěry Soudního dvora

31 Podle čl. 4 odst. 2 písm. b) první věty nařízení č. 95/93 musí dotčený členský stát zajistit „nezávislost koordinátora [...] tím, že funkčně oddělí koordinátora od každé zúčastněné strany“.

32 V rámci prvního žalobního důvodu je proto třeba ověřit, zda je třeba společnost ANA jakožto řídící orgán letiště považovat za „zúčastněnou stranu“ ve smyslu tohoto ustanovení, a pokud ano, zda Portugalská republika stanovila potřebné záruky, aby zajistila funkční oddělenost koordinátora od této zúčastněné strany.

33 Nejprve je třeba uvést, že nařízení č. 95/93 nedefinuje pojem „funkční oddělenost“ koordinátora ani pojem „zúčastněná strana“, od níž musí být tento koordinátor oddělen. Pro účely vymezení těchto pojmů je třeba přihlédnout nejen ke znění čl. 4 odst. 2 písm. b) první věty nařízení č. 95/93 a k cíli spočívajícího v nezávislosti koordinátora na zúčastněné straně ve smyslu tohoto ustanovení, ale i k požadavkům stanoveným v čl. 4 odst. 2 písm. c) uvedeného nařízení. Toto ustanovení totiž uvádí, že je třeba, aby „koordinátor jednal v souladu s tímto nařízením nezávislým, nestranným [neutrálním], nediskriminačním a průhledným způsobem“, přičemž tyto tři prvky jsou znakem nezávislosti funkce koordinátora.

34 Pokud jde zaprvé o neutralitu koordinátora, z pátého bodu odůvodnění nařízení č. 95/93 vyplývá, že neutralita musí být „nezpochybnitelná“. Je nesporné, že takový požadavek musí být splněn ve vztahu ke každé zúčastněné straně.

35 Zadruhé je třeba uvést, že podle šestého bodu odůvodnění nařízení č. 95/93 je průhlednost informací „hlavním prvkem pro zajištění objektivního postupu pro přidělování letištních časů“.

36 Zatřetí, aby mohl koordinátor efektivně plnit cíle nařízení č. 95/93, objektivita postupu pro přidělování letištních časů si žádá, aby úkoly, které mu uvedené nařízení svěřuje, plnil bez nátlaku.

37 Nezávislost koordinátora se tedy z funkčního hlediska vyznačuje tím, že má povinnost přidělovat letištní časy každému zájemci o ně objektivním a průhledným způsobem.

38 Pokud jde o pojem „zúčastněná strana“, Komise tvrdí, že tento pojem je třeba vykládat extenzivně, aby zahrnoval širší okruh osob včetně řídícího orgánu letiště.

39 Portugalská republika naopak tvrdí, že zúčastněnou stranu je třeba kvalifikovat případ od případu na základě posouzení *in concreto*, takže Komise měla v tomto případě prokázat, že řídící orgán měl zájem na přidělování letištních časů.

40 Posledně uvedený argument je však třeba odmítnout. Z hlediska cíle zajistit nezpochybnitelnou neutralitu koordinátora stanoveného v čl. 4 odst. 2 písm. b) první věty nařízení č. 95/93 je třeba konstatovat, že toto ustanovení má zcela vyloučit riziko, že koordinátor nebude plnit své úkoly nezávisle.

41 Za těchto podmínek je třeba konstatovat, že „zúčastněnou stranou“ je třeba rozumět jakýkoli subjekt, jehož zájmy by mohly být přidělováním letištních časů dotčeny. To platí i pro řídící orgány letišť, jak tvrdí Komise.

42 Z článku 4 odst. 1 nařízení č. 95/93 a z čl. 4 odst. 8 ve spojení s čl. 5 odst. 1 tohoto nařízení totiž vyplývá, že řídící orgány letišť patří stejně jako letečtí dopravci do skupiny osob, které mají právo na to být konzultovány před jmenováním koordinátora a být informovány o požadovaných, přidělených a volných letištních časech. Tato okolnost potvrzuje, že nařízení č. 95/93 vychází z předpokladu, že zájmy řídícího orgánu letiště mohou být dotčeny přidělením letištních časů, za něž odpovídá koordinátor.

43 Jak dále tvrdí Komise, řídící orgán letiště může mít zájem na tom, aby byly letištní časy přiděleny určitému leteckému dopravci i bez přímého či nepřímého podílu na jeho kapitálu, přičemž takový zájem může např. vyplývat ze smluv o pronájmu prostoru letiště uzavřených mezi určitým leteckým dopravcem a řídícím orgánem nebo z přání tohoto orgánu, aby se ono letiště stalo hlavním letištěm pro určitého leteckého dopravce.

44 Je proto třeba konstatovat, že ANA jakožto řídící orgán letiště v Portugalsku musí být považována za „zúčastněnou stranu“ ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93.

45 Vzhledem k tomuto závěru je třeba zkoumat, zda nařízení s mocí zákona č. 109/2008 zavedlo z právního hlediska dostatečné záruky zajišťující funkční oddělenost koordinátora ve smyslu uvedeného ustanovení.

46 Je třeba uvést, že podle nařízení s mocí zákona č. 109/2008 je to právě ANA, kdo je pověřen výkonem funkce koordinátora i řídícího orgánu letiště a kdo musí na základě čl. 5 odst. 1 a 2 a tohoto nařízení s mocí zákona dohlédnout na to, že bude činnost koordinátora nezávislá na činnosti řídícího orgánu letiště díky jejich náležitému oddělení, a že ANA zaručuje tuto nezávislost minimálně z funkčního hlediska. Uvedené nařízení s mocí zákona dále v článku 8 stanoví orgán kontroly a dohledu nad přidělováním letištních časů a v článcích 9 a 10 vymezuje závažná protiprávní jednání, jakož i způsob, jakým tento orgán má tato jednání postihovat.

47 Je však třeba konstatovat, že záruky stanovené v předmětné portugalské právní úpravě jsou vágní a nezajišťují skutečnou funkční oddělenost požadovanou v čl. 4 odst. 2 písm. b) první větě nařízení č. 95/93. Uvedená právní úprava totiž spoléhá pouze na sebeomezení společnosti ANA a nevytyčuje v tomto ohledu odpovídající a přesné hranice.

48 I kdyby byla tvrzení Portugalské republiky, že ANA v praxi nikdy nevyvíjela nátlak a že Úřad pro civilní letectví jakožto regulátor civilního letectví v Portugalsku nikdy neobdržel na jednání koordinátora stížnost, pravdivá, taková faktická tvrzení jsou irelevantní pro účely otázky, zda Portugalská republika přijala nezbytné právní předpisy k tomu, aby zajistila nezávislost koordinátora na všech zúčastněných stranách.

49 Jelikož tedy nařízení s mocí zákona č. 109/2008 nestanovilo dostatečně konkrétní právní pravidla, aby zajistilo „nezávislost koordinátora [...] tím, že funkčně oddělí koordinátora od každé zúčastněné strany“ ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. b) první věty nařízení č. 95/93, je třeba konstatovat, že první žalobní důvod Komise je opodstatněný.

Ke druhému žalobnímu důvodu týkajícímu se systému financování koordinátora

Argumentace účastnic řízení

50 Článek 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 vyžaduje, aby systém financování činnosti koordinátora zaručoval jeho nezávislost. To podle Komise znamená, že koordinátor musí vést oddělené účetnictví, řídí oddělené rozpočty a že financování jeho činnosti nezávisí na zúčastněných stranách či jedné zúčastněné straně, v tomto případě na řídícím orgánu letiště. V projednávané věci však financování koordinátora závisí výlučně na tomto orgánu, který schvaluje jeho rozpočet. I když je koordinátor zvláštním finančním střediskem, řídící orgán hradí veškeré jeho náklady, z čehož nelze usuzovat, že by byl systém financování koordinátora na tomto orgánu nezávislý.

51 Podle Portugalské republiky je systém financování, který může zajistit nezávislost koordinátora ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93, pouze ukazatelem, s jehož pomocí lze změřit míru nezávislosti koordinátora, a nejde o podstatný znak. Nezavedení poplatku za přidělování letištních časů tedy podle ní nepostačuje k závěru o tom, že DCNS není nezávislé.

52 Portugalská republika tvrdí, že v této věci je účetnictví DCNS a ANA striktně odděleno tak, že je DCNS zvláštním nákladovým střediskem.

Závěry Soudního dvora

53 Podle čl. 4 odst. 2 písm. b) druhé věty nařízení č. 95/93 musí „systém financování činností koordinátora [...] zaručit nezávislost postavení koordinátora“.

54 Jak vyplývá z bodu 44 tohoto rozsudku, ANA je v tomto případě zúčastněnou stranou. Je tedy nezbytné, aby DCNS měl účetnictví, rozpočet a vlastní finanční zdroje zaručující, že bude plnit funkci koordinátora v souladu s nařízením č. 95/93 a bez ovlivňování ze strany ANA.

55 Mechanismus financování prostřednictvím vlastních zdrojů však v tomto případě chybí. Je totiž nesporné, že portugalská legislativa takový mechanismus nestanoví a zdroje DCNS pochází výlučně od ANA.

56 Portugalská republika dále nezpochybňuje, že provozní rozpočet a výroční zprávy koordinátora spadají do výlučné pravomoci správní rady ANA.

57 Pokud jde o argument Portugalské republiky, podle něhož je DCNS zvláštním nákladovým střediskem, tato skutečnost nemá vliv na konstatování, že je koordinátor zcela financován zúčastněnou stranou, a sice společností ANA. Systém financování činnosti koordinátora proto není s to zaručit jeho nezávislost požadovanou v čl. 4 odst. 2 písm. b) druhé větě nařízení č. 95/93.

58 Za těchto podmínek je třeba považovat druhý žalobní důvod Komise za opodstatněný.

K podpůrným návrhovým žádáním Portugalské republiky

59 Portugalská republika podpůrně navrhuje, aby Soudní dvůr určil, že „stávající koordinátor v Portugalsku zaručuje, že jsou splněny požadavky na funkční nezávislost podle čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93“, a že „Portugalská republika plní povinnosti, které pro ni vyplývají z nařízení č. 95/93“.

60 K těmto návrhům je třeba uvést, že v rámci žaloby pro nesplnění povinnosti nemá Soudní dvůr pravomoc zabývat se jiným návrhem než návrhem Komise. Tyto návrhy proto musí být odmítnuty jako nepřípustné.

61 Vzhledem k výše uvedenému je třeba konstatovat, že Portugalská republika tím, že nezaručila nezávislost koordinátora pro přidělování letištních časů funkčním oddělením zúčastněných stran od tohoto koordinátora a nezajistila, aby systém financování činnosti koordinátora byl s to zaručit jeho nezávislost, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 4 odst. 2 nařízení č. 95/93.

K nákladům řízení

62 Podle čl. 138 odst. 1 jednacího řádu Soudního dvora se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise požadovala po Portugalské republice náhradu nákladů řízení a bylo zjištěno nesplnění povinnosti, je důvodné posledně uvedené uložit náhradu nákladů řízení.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (pátý senát) rozhodl takto:

1) **Portugalská republika tím, že nezaručila nezávislost koordinátora pro přidělování letištních časů funkčním oddělením zúčastněných stran od tohoto koordinátora a nezajistila, aby systém financování činnosti koordinátora mohl zajistit jeho nezávislost, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 4 odst. 2 nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 545/2009 ze dne 18. června 2009.**

2) **Portugalské republice se ukládá náhrada nákladů řízení.**

Podpisy.