Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (viies koda)

2. juuni 2016*

Liikmesriigi kohustuste rikkumine — Lennutransport — Määrus (EMÜ) nr 95/93 — Teenindusaegade jaotamine Euroopa Liidu lennujaamades — Artikli 4 lõige 2 — Koordinaatori sõltumatus — Mõiste „huvitatud osapool“ — Lennujaama juhtorgan — Funktsionaalne eraldatus — Rahastamissüsteem

Kohtuasjas C-205/14,

mille ese on ELTL artikli 258 alusel 24. aprillil 2014 esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi,

Euroopa Komisjon, esindajad: P. Guerra e Andrade ja F. Wilman,

hageja,

versus

Portugali Vabariik, esindajad: L. Inez Fernandes ja V. Moura Ramos,

kostja,

EUROOPA KOHUS (viies koda),

koosseisus: neljanda koja president T. von Danwitz viienda koja presidendi ülesannetes, kohtunikud D. Šváby (ettekandja), A. Rosas, E. Juhász ja C. Vajda,

kohtujurist: P. Mengozzi,

kohtusekretär: vanemametnik M. Ferreira,

arvestades kirjalikus menetluses ja 11. juuni 2015. aasta kohtuistungil esitatut,

olles 17. septembri 2015. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Oma hagis palub komisjon Euroopa Kohtul tuvastada, et kuna Portugali Vabariik ei taganud teenindusaegade koordinaatori funktsionaalset ja rahanduslikku sõltumatust, siis on Portugali Vabariik rikkunud oma kohustusi, mis tulenevad nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määruse (EMÜ) nr 95/93

* Kohtumenetluse keel: portugali.

ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT 1993, L 14, lk 1; ELT eriväljaanne 07/02, lk 3), muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 545/2009 (ELT 2009, L 167, lk 24) (edaspidi „määrus nr 95/93“), artikli 4 lõikest 2.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

2 Määruse nr 95/93 põhjendused 2, 5, 6, 8 ja 10 on sõnastatud järgmiselt:

„[...] teenindusaegade jaotamine ülekoormatud lennujaamades peaks põhinema erapooletutel, läbipaistvatel ning mittediskrimineerivatel eeskirjadel;

[...]

[...] lennuoperatsioone koordineeriva lennujaama eest vastutav liikmesriik peaks tagama koordinaatori nimetamise, kelle erapooletus on väljaspool kahtlust;

[...] informatsiooni arusaadavus on oluline element, tagamaks lennukite teenindusaegade objektiivse jaotamise protseduuri;

[...]

[...] on ühenduse poliitikaks soodustada konkurentsi ja julgustada turule sisenemist; nende eesmärkide saavutamiseks on vaja tugevalt toetada lennuettevõtjaid, mis kavatsevad alustada lende ühendusesisestel lennuliinidel;

[...]

[...] ka uustulnukatele tuleks võimaldada juurdepääs ühenduse turule.“

3 Direktiivi artiklis 2 on esitatud muu hulgas järgmised mõisted:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid

a) *teenindusaeg* – koordinaatori käesoleva määruse kohaselt antud luba kasutada lennuoperatsioone koordineerivas lennujaamas kõiki lennuteenuse pakkumiseks vajalikke lennujaama infrastruktuure maandumiseks või õhkutõusmiseks konkreetsel kuupäeval ja kellaajal, mille koordinaator on käesoleva määruse kohaselt jaotanud;

[...]

g) *lennuoperatsioone koordineeriv lennujaam* – iga lennujaam, kus lennuettevõtjal või muul õhusõiduki käitajal on maandumiseks või õhkutõusmiseks vaja, et koordinaator oleks talle jaotanud teenindusaja, välja arvatud riiklikud lennud, hädamaandumised ja humanitaarabilennud;

[...]

j) *lennujaama juhtorgan* – lennujaama asutus, kelle ülesandeks on teiste tegevuste kõrval riiklike seaduste või määruste alusel lennujaamarajatiste haldamine ja juhtimine ning lennujaamas või asjaomases lennujaamasüsteemis tegutsevate erinevate käitajate tegevuse koordineerimine ja kontrollimine;

[...]“

4 Sama määruse artikkel 4 „Sõiduplaanide nõustaja ja koordinaator“ on sõnastatud järgmiselt:

„1. [...] lennuoperatsioone koordineeriva lennujaama eest vastutav liikmesriik tagab pädeva füüsilise või juriidilise isiku määramise [...] lennujaama koordinaatoriks pärast seda, kui on konsulteerinud lennujaama korrapäraselt kasutavate lennuettevõtjatega, nende esindusorganisatsioonidega, lennujaama juhtorganiga ning olemasolu korral koordinatsioonikomiteega. Sama [koordinaator] võib olla määratud rohkem kui ühte lennujaama.

2. [...] lennuoperatsioone koordineeriva lennujaama eest vastutav liikmesriik tagab:

[...]

b) et lennuoperatsioone koordineeriva lennujaama koordinaator on sõltumatu, eraldades koordinaatori funktsionaalselt kõikidest huvitatud osapooltest. Koordinaatori töö rahastamissüsteem peab tagama koordinaatori sõltumatu staatuse;

c) et koordinaator tegutseb kooskõlas käesoleva määrusega erapooletult, mittediskrimineerivalt ja arusaadavalt.

[...]

5. Teenindusaegade jaotamise eest vastutab ainsana koordinaator. Koordinaator jagab teenindusajad käesoleva määruse sätete alusel ning sätestab, et eriolukorras on teenindusaegu võimalik jagada ka väljaspool vastuvõtuaegu.

6. [...] Koordinaator jälgib lennuettevõtjate tegevuse vastavust neile jagatud teenindusaegadele. Need vastavuskontrollid viiakse läbi koostöös lennujaama juhtorgani ning lennuliikluse juhtimise organitega ning nende puhul võetakse arvesse aega ja teisi asjaomase lennujaamaga seotud parameetreid. [...]

[...]

8. Koordinaator teeb taotluse korral ja mõistliku aja jooksul huvitatud osapooltele, eelkõige koordinatsioonikomitee liikmetele või vaatlejatele, tasuta kirjalikult või muul lihtsalt juurdepääsetaval kujul läbivaatamiseks kättesaadavaks järgmise teabe:

a) kõigi lennujaama kasutavate lennuettevõtjate kindlaks kujunenud teenindusajad lennuliinide järgi ja ajalises järjestuses;

b) kõigi lennuettevõtjate taotletud teenindusajad (esialgsed taotlused) lennuettevõtjate järgi ja ajalises järjestuses;

c) kõigile lennuettevõtjatele jaotatud teenindusajad ja rahuldamata jäetud teenindusaegade taotlused lennuettevõtjate järgi ning ajalises järjestuses;

d) veel vabad teenindusajad;

e) kõik üksikasjad teenindusaegade jaotamisel kasutatud kriteeriumide kohta.“

5 Määruse nr 95/93 artikli 5 lõikes 1 on sätestatud:

„1. Vastutav liikmesriik tagab, et lennuoperatsioone koordineerivas lennujaamas on loodud koordinatsioonikomitee. Sama koordinatsioonikomitee võib olla määratud rohkem kui ühte lennujaama. Selle komitee liikmeteks võivad olla kõnealust lennujaama korrapäraselt kasutavad lennuettevõtjad ja nende esindusorganisatsioonid, asjaomase lennujaama juhtorgan, asjaomased lennujuhtimisasutused ning lennujaama korrapäraselt kasutavad üldlennunduse esindajad.

[...]“

Portugali õigus

6 26. juuni 2008. aasta Decreto Lei nº 109/2008 (dekreetseadus nr 109/2008) (*Diário da República*, 1. seeria, nr 122, 26.6.2008, lk 3965) artikli 1 lõige 1 määrab lennuoperatsioone koordineerivad lennujaamad vastavalt määrusele nr 95/93.

7 Selle dekreetseaduse artikli 1 lõiked 2 ja 4 nimetavad koordineerivates lennujaamades teenindusaegade jaotamise riikliku koordinaatorina Aeroportos de Portugal SA (edaspidi „ANA“). Eraõiguslik äriühing ANA on ühtlasi Portugali lennujaamade juhtorgan.

8 Nimetatud dekreetseaduse artikkel 5 „Sõltumatus“ sätestab:

„1. [ANA] tagab teenindusaegade jaotamise riikliku [...] koordinaatorina oma kohustuste täitmisel sobiva eraldatuse abil, et see tegevus oleks sõltumatu tema lennujaama juhtorgani tegevusest.

2. Eelmises lõikes ette nähtu saavutamiseks tagab [ANA] selle sõltumatuse vähemalt funktsionaalsel tasandil ning peab teenindusaegade koordineerimise tegevust puudutavat raamatupidamisarvestust, mis on teiste tegevusalade raamatupidamisarvestusest rangelt eraldatud.“

9 Dekreetseaduse nr 109/2008 artikkel 8 „Kontroll ja järelevalve“ on sõnastatud järgmiselt:

„1. Instituto Nacional de Aviação Civil IP [riiklik tsiviillennundusamet, Portugal] teostab kontrolli ja järelevalvet teenindusaegade jaotamise üle ning järelevalvet selle üle, kuidas lennuettevõtjad neid teenindusaegu kasutavad.

[...]

4. Riikliku tsiviillennundusameti ülesanne on tagada artiklis 5 ette nähtud sõltumatust puudutavate tingimuste ja nõuete järgimine; selleks võib ta panna sõltumatule audiitorile kohustuse kontrollida, et teenindusaegade koordineerimisteenuste osutamise ja teiste toimingute vahel ei toimuks finantsvoogude liikumist.“

10 Nimetatud dekreetseaduse artikkel 9 „Rikkumised“ sätestab:

„1. Tsiviillennundusvaldkonna rikkumisi käsitleva korra, mis võeti vastu 9. jaanuari 2004. aasta dekreetseadusega nr 10/2004, tähenduses on raskete rikkumistega tegemist järgmistel juhtudel:

a) ANA [...] ei ole [...] lennujaama käitaja ja teenindusaegade jaotamise riikliku koordinaatori tegevusi funktsionaalselt eraldanud;

b) ANA [...] ei ole teenindusaegade koordineerimise ja teiste tegevustega seotud toiminguid raamatupidamislikult eraldanud;

[...]“

11 Dekreetseaduse nr 109/2008 artikkel 10 rikkumiste menetlemise kohta sätestab:

„1. Riikliku tsiviillennundusameti ülesanne on käesolevas dekreetseaduses ette nähtud rikkumisi puudutavaid rikkumismenetlusi kehtestada ja läbi viia ning kohaldada vastavaid trahve ja lisakaristusi.

[...]“

12 Sama dekreetseaduse artikkel 11 „Tasud“ on sõnastatud järgmiselt:

„1. Teenindusaegade koordineerimise ja jaotamise teenuste osutamise eest kehtestatakse teenindusaegade jaotamise tasu, mida tuleb nende teenuste kasutamisel maksta ning mis nõutakse sisse samal ajal maandumis- ja õhkutõusmistasuga ühe liikumise kohta ja määratakse kindlaks selle ministri määrusega, kelle haldusalasse kuulub tsiviillennundus.

[...]

3. Lõikes 1 nimetatud tasu moodustab [ANA] tulu.“

13 Mis puudutab ANA-d, siis Resolução do Conselho de Ministros nº 111-F/2012 (ministrite nõukogu resolutsioon) (*Diário da República*, 1. seeria, nr 251, 28.12.2012) alusel otsustas Portugali Vabariik võõrandada kuni 100% ANA aktsiakapitalist, mille omanik oli Portugali Vabariik, VINCI-Concessions SAS-ile. Selle otsusega ANA erastati 21. veebruaril 2013.

Kohtueelne menetlus

14 Võttes aluseks teabe Portugalis asuvates lennujaamades teenindusaegade jaotamise kohta, saatis komisjon 30. aprillil 2012 Portugali Vabariigile märgukirja, milles ta väitis, et üks ANA struktuuris teenindusaegade jaotamise koordinaatori rolliga seotud ülesannete täitmiseks loodud allüksus (edaspidi „DCNS“) ei vasta sõltumatuse nõuetele, mis on kehtestatud määruse nr 95/93 artikli 4 lõikes 2.

15 Komisjon väitis eelkõige, et kuivõrd DCNS oli ANA allüksus, siis puudus funktsionaalne eraldatus nimetatud määruse artikli 4 lõike 2 punkti b tähenduses. Lisaks ei saanud DCNS-i rahastamine tagada tema sõltumatust. Nimelt sai niisuguse sõltumatuse tagada ainult DCNS-i oma raamatupidamisarvestuse ja eelarve abil. Komisjoni sõnul rahastas DCNS-i täielikult ANA ja dekreetseaduse nr 109/2008 artiklis 11 ette nähtud teenindusaegade jaotamise tasu kunagi ei kehtestatudki.

16 Portugali Vabariik vastas 19. juuli 2012. aasta kirjaga. Ta viitas dekreetseaduse nr 109/2008 artiklile 5, mille kohaselt ANA tagas, et tema lennujaama käitamise tegevus oli sõltumatu tema teenindusaegade jaotamise koordinaatori ülesannetest.

17 Portugali Vabariigi sõnul tegutses DCNS, kuigi ta oli ANA lahutamatu osa, koordinaatori ülesannetes sõltumatult, kuivõrd tal oli oma personal ja ANA-st eraldatud raamatupidamine. Seetõttu oli koordinaatori sõltumatus tagatud nii funktsionaalsel kui rahastamise tasandil.

18 Leides, et see vastus ei ole rahuldav, saatis komisjon 25. jaanuaril 2013 Portugali Vabariigile põhjendatud arvamuse, korrates eelnevalt sõnastatud etteheidet ja paludes nimetatud liikmesriigil esitada oma märkused kahe kuu jooksul alates nimetatud arvamuse kättesaamisest.

19 Portugali Vabariik vastas talle 27. märtsil 2013, kinnitades oma esialgset seisukohta. Sellegipoolest, tunnistades pärast ANA erastamist tekkinud vajadust luua uus allüksus, mis tegeleks teenindusaegade jaotamisega, märkis ta, et ta tagab selle uue üksuse loomise. Hiljem esitas ta selle allüksuse loomise kohta kokkuvõtva märkuse.

20 Kuna komisjon leidis, et põhjendatud arvamusele antud vastused ei olnud piisavad, esitas ta käesoleva hagi.

Hagi

21 Komisjon väidab, et Portugali Vabariik ei taga teenindusaegade jaotamise koordinaatori funktsionaalset ja rahalist sõltumatust, vastupidi sellele, mis on ette nähtud määruse nr 95/93 artikli 4 lõikes 2.

Esimene etteheide, mis puudutab koordinaatori funktsionaalset eraldamist kõigist teistest huvitatud osapooltest

Poolte argumendid

22 Oma esimese etteheitega heidab komisjon Portugali Vabariigile ette, et see ei ole taganud koordinaatori sõltumatust, eraldades ta funktsionaalselt kõigist huvitatud osapooltest vastavalt määruse nr 95/93 artikli 4 lõikele 2.

23 Ta väidab, et seda sätet tuleb tõlgendada laialt, võttes arvesse nimetatud määruse eesmärki. Selles kontekstis viitab koordinaatori sõltumatus nii diskrimineerimiste keelule kui koordinaatori erapooletusele, teabe läbipaistvusele, turu liberaliseerimisest tuleneva kasu ebavõrdse jagamise ja konkurentsi moonutamise puudumisele, teenindusaegade haldamise tõhususele ja uute ettevõtjate õigusele tulla Euroopa Liidu turule.

24 Mõiste „sõltumatu“ tähendab komisjoni sõnul seda, et koordinaatoril peab olema staatus, mis võimaldab tal oma toiminguid ellu viia täiesti vabalt ja iseseisvalt, juhenditest sõltumata ning surveta. Nimelt tuleneb koordinaatori kesksest rollist teenindusaegade jaotamisel, et tema tegevuste sõltumatu teostamise takistamiseks piisab ainuüksi sellest, kui esineb oht täiesti vabalt tegutsemisele.

25 Komisjon täpsustab, et mis puudutab funktsionaalse eraldamise nõuet, siis väljend „kõik huvitatud osapooled“ määruse nr 95/93 artikli 4 lõike 2 punkti b tähenduses, millele tuleb omistada lai tähendus, tähistab mitte üksnes lennuettevõtjaid, keda koordinaatori otsused otseselt puudutavad, vaid ka kõiki teisi isikuid, kellel võib olla huvi selle suhtes, kuidas koordinaator koordineeriva lennujaama teenindusaegu jagab. Selles osas ta rõhutab, et asjaomase lennujaama juhtorganit, kellel võib olla niisugune huvi, mis tugineb näiteks teenindusaegade koordineerimistegevusest tulenevale kasumile lennujaamatasude näol, tuleb iseenesest käsitada huvitatud osapoolena, ilma et oleks vajalik niisuguse huvi olemasolu tõendada. Seega on hädavajalik, et koordinaator oleks sellest juhtorganist sõltumatu.

26 Käesoleval juhul näeb dekreetseadus nr 109/2008 ette vaid ühe üldreegli, mis puudutab koordinaatori sõltumatust. Komisjoni sõnul tuleneb sellest dekreetseadusest, et kuna ANA ise on koordinaator, siis peab ta olema ka garant koordinaatori tegevuse sõltumatusele juhtorgani tegevusest. Selles osas väidab komisjon, et Portugali Vabariik ei ole täpsustanud ühelt poolt seda, millisel moel ANA tagas DCNS-i, kes oli ANA lahutamatu osa, jagades nii tema personali kui asukohta, tegevuse sõltumatuse ANA enda omast, ja teiselt poolt, millised olid tagatised selles osas.

27 Komisjon rõhutab lisaks, et Código português das sociedades comerciais (Portugali äriühingute seadustik) näeb ette, et niisuguse aktsiaseltsi nõukogu nagu ANA juhib tema tegevusi, mis tähendab seda, et selle aktsiaseltsi allüksuse, nagu DCNS, iga-aastane tegevus- ja raamatupidamisaruanne kuulub nõukogu poolt ülevaatamisele, mille tagajärjeks on see, et DCNS ei ole oma tegevuses iseseisev ja nimetatud äriühingust eraldatud.

28 Portugali Vabariigi jaoks vastab DCNS määruse nr 95/93 artikli 4 lõike 2 nõuetele. Ta väidab, et ANA-d kui juhtorganit ei saa käsitada huvitatud osapoolena, millest DCNS tuleb eraldada, ja kuna määrus nr 95/93 ei määra kindlaks, keda tuleb mõista huvitatud osapoolena, siis tuleb hinnang anda juhtumipõhiselt, mida komisjon ei ole ette näinud.

29 Käesoleval juhul eeldab ANA klassifitseerimine huvitatud osapooleks seda, et teenindusaegade jaotamise menetluses määratakse tema otsesed või kaudsed huvid konkreetselt kindlaks ja neid hinnatakse. Lennujaama juhtorgan ANA saab teenindusaegade koordineerimistegevusest üksnes kaudset kasu ja ainult seoses lennujaamatasudega, mis sõltuvad kasutajate arvust. Sellest tulenevalt on ebatõenäoline, et ANA soodustaks individuaalselt üht või teist lennujaama kasutajat, samas kui ta ei saaks sellest mingit kasu. See oleks teisiti, kui ANA-l oleks osalus lennuettevõtja kapitalis, aga tal ei ole.

30 Kui oletada, et ANA-d võib käsitada huvitatud osapoolena, siis tagaks Portugali Vabariik koordinaatori sõltumatuse, mis on ette nähtud määruse nr 95/93 artikli 4 lõike 2 punktis b. Selle liikmesriigi sõnul ei kehtesta see säte kohustust, et koordinaator oleks lennujaama juhtorganist juriidiliselt eraldiseisev üksus, vaid nõuab üksnes funktsionaalset eraldatust. ANA ja DCNS on teineteisest funktsionaalselt hästi eraldatud, kuna DCNS-il on tegelik tehniline, funktsionaalne, organisatsiooniline ja juhtimisalane iseseisvus, mis puudutab teenindusaegade jaotamisega seotud tegevusi, ning et sellest tulenevalt ei ole tema otsused mingil moel allutatud ühelegi ANA hinnangule või heakskiidule.

Euroopa Kohtu hinnang

31 Määruse nr 95/93 artikli 4 lõike 2 punkti b esimese lause kohaselt tagab asjaomane liikmesriik, et „koordinaator on sõltumatu, eraldades koordinaatori funktsionaalselt kõikidest huvitatud osapooltest“.

32 Seetõttu tuleb esimese etteheite raames kontrollida, kas ANA-d kui lennujaama juhtorganit tuleb käsitada „huvitatud osapoolena“ selle sätte tähenduses, ja kas jaatava vastuse korral nägi Portugali Vabariik ette vajalikud tagatised, kindlustamaks koordinaatori funktsionaalset sõltumatust sellest huvitatud osapoolest.

33 Alustuseks tuleb märkida, et määrus nr 95/93 ei määratle mõistet koordinaatori „funktsionaalne eraldamine“ ega mõistet „huvitatud osapool“, kellest ta peab olema eraldatud. Nende mõistete ulatuse kindlaksmääramiseks tuleb seega arvesse võtta mitte üksnes määruse nr 95/93 artikli 4 lõike 2 punkti b esimese lause sõnastust ja eesmärki, et koordinaator oleks sõltumatu kõigi huvitatud osapoolte suhtes selle sätte tähenduses, vaid ka nimetatud määruse artikli 4 lõike 2 punktis c ette nähtud nõudeid. Nimelt täpsustatakse selles sättes vajadust, et „koordinaator tegutseb kooskõlas käesoleva määrusega erapooletult, mittediskrimineerivalt ja arusaadavalt“, mistõttu need kolm tegurit moodustavad koordinaatori tegevuse sõltumatuse.

34 Esiteks, mis puudutab koordinaatori erapooletust, siis tuleneb määruse nr 95/93 põhjendusest 5, et see peab olema „väljaspool kahtlust“. Selles ei ole vaidlust, et niisugune nõue tuleb tagada kõigi huvitatud osapoolte suhtes.

35 Teiseks tuleb märkida, et vastavalt määruse nr 95/93 põhjendusele 6 on informatsiooni arusaadavus „oluline element, tagamaks lennukite teenindusaegade objektiivse jaotamise protseduuri“.

36 Kolmandaks, koordinaatoril määruse nr 95/93 eesmärkide tõhusa järgimise võimaldamiseks nõuab teenindusaegade jaotamisprotseduuri objektiivsus, et nimetatud määrusega kehtestatud ülesanded oleksid täidetud ilma igasuguse surveta.

37 Funktsionaalset lähenemist koordinaatori sõltumatusele iseloomustab seega muu hulgas kohustus jaotada teenindusaegu objektiivselt ja läbipaistvalt igale niisuguse teenindusaja taotlejale.

38 Mis puudutab mõistet „huvitatud osapool“, siis kinnitab komisjon, et sellele mõistele tuleb omistada lai tähendus viisil, mis hõlmab ulatuslikku isikute ringi, kuhu kuulub ka lennujaama juhtorgan.

39 Portugali Vabariik väidab aga, et huvitatud osapoole kvalifikatsiooni tuleb hinnata juhtumipõhiselt, konkreetse kontrolli alusel, mistõttu on komisjoni ülesanne tõendada, et käesoleval juhul on juhtorganil huvi jaotada teenindusaegu.

40 See viimane argument tuleb juba eos tagasi lükata. Nimelt, võttes arvesse määruse nr 95/93 artikli 4 lõike 2 punkti b esimese lause eesmärki tagada koordinaatori väljaspool kahtlust olev erapooletus, tuleb sedastada, et selle sättega tahetakse välistada igasugune risk, et see isik ei täida oma ülesandeid sõltumatul moel.

41 Neil asjaoludel tuleb järeldada, et „huvitatud osapool“ tähendab iga üksust, kelle huve võib teenindusaegade jaotamine mõjutada. Nagu väidab ka komisjon, on sellega tegu lennujaama juhtorganite puhul.

42 Nimelt, ühelt poolt tuleneb määruse nr 95/93 artikli 4 lõikest 1 ning selle määruse artikli 4 lõikest 8 koostoimes artikli 5 lõikega 1, et lennujaama juhtorganid on nagu lennuettevõtjadki kaasatud nende üksuste ringi, kellega tuleb enne koordinaatori nimetamist konsulteerida ja keda tuleb teavitada muu hulgas taotletud, jaotatud ja veel vabadest teenindusaegadest. See asjaolu kinnitab, et määrus nr 95/93 tugineb eeldusele, mille kohaselt võib lennujaama juhtorgani huve mõjutada teenindusaegade jaotamine, mille eest vastutab koordinaator.

43 Teiselt poolt, nagu väidab ka komisjon, võib lennujaama juhtorgan olla huvitatud sellest, et teenindusajad antakse teatavale lennuettevõtjale, isegi kui selle kapitalis puudub tal otsene või kaudne osalus, kuna niisugune huvi võib tuleneda näiteks lennujaama ruumirendilepingutest, mis on sõlmitud teatava lennuettevõtja ja juhtorgani vahel, või näiteks selle viimase soovist, et kõnealune lennujaam muutuks teatava lennuettevõtja sõlmlennujaamaks.

44 Seetõttu tuleb järeldada, et ANA-d kui Portugali lennujaama juhtorganit peab käsitama „huvitatud osapoolena“ määruse nr 95/93 artikli 4 lõike 2 punkti b tähenduses.

45 Seda sedastust arvesse võttes tuleb uurida, kas dekreetseadus nr 109/2008 kehtestab õiguslikult piisavalt tagatised, mis võiksid kindlustada koordinaatori funktsionaalse sõltumatuse nimetatud sätte tähenduses.

46 Tuleb märkida, et vastavalt dekreetseadusele nr 109/2008 on ANA kohustus täita nii koordinaatori kui lennujaama juhtorgani ülesandeid, mis selle dekreetseaduse artikli 5 lõigete 1 ja 2 kohaselt nõuab seda, et koordinaatori tegevus oleks tema lennujaama juhtorgani tegevusest sõltumatu, tänu asjakohasele eraldamisele, ning et see on samuti ANA, kes tagab selle sõltumatuse kõigil tegevustasanditel. Lisaks näeb see dekreetseadus oma artiklis 8 ette teenindusaegade jaotamise kontrolli- ja järelevalveorgani ning määratleb oma artiklites 9 ja 10 ära tõsised rikkumised ja viisi, kuidas see organ neid rikkumisi peab menetlema.

47 Tuleb märkida, et kõnealustes Portugali õigusnormides ette nähtud tagatised ei ole oma ebamäärase olemuse tõttu piisavad selleks, et tõhusalt tagada funktsionaalset eraldatust, mida nõutakse määruse nr 95/93 artikli 4 lõike 2 punkti b esimeses lauses. Nimelt viitavad nimetatud õigusnormid sisuliselt üksnes ANA enesepiiramisele, kehtestamata talle selles osas asjakohast ja täpset raamistikku.

48 Oletades, et vastab tõele, et – nagu väidab ka Portugali Vabariik – praktikas ei ole ANA poolt kunagi mingit survet osutatud ning et riiklik tsiviillennundusamet kui Portugalis tsiviillennundussektorit kontrolliv asutus ei ole kunagi saanud vähimatki kaebust koordinaatori tegevuse kohta, on niisugused faktiväited kasutud seoses küsimusega, kas Portugali Vabariik nägi ette vajalikud õigusnormid, et tagada koordinaatori sõltumatus kõigi huvitatud osapoolte suhtes.

49 Järelikult, kuna dekreetseadus nr 109/2008 ei näe ette piisavalt konkreetseid õigusnorme, tagamaks seda, et „koordinaator on sõltumatu, eraldades koordinaatori funktsionaalselt kõikidest huvitatud osapooltest“ määruse nr 95/93 artikli 4 lõike 2 punkti b esimese lause tähenduses, siis tuleb komisjoni esimene etteheide tunnistada põhjendatuks.

Teine etteheide, mis puudutab koordinaatori rahastamissüsteemi

Poolte argumendid

50 Määruse nr 95/93 artikli 4 lõike 2 punkt b nõuab, et koordinaatori töö rahastamissüsteem peab tagama viimase sõltumatu staatuse. See tähendab komisjoni sõnul seda, et koordinaator peab pidama eraldi raamatupidamisarvestust ja haldama konkreetseid eelarveid ning hoolitsema selle eest, et tema tegevus ei sõltuks huvitatud osapooltest või üksnes ühest huvitatud osapoolest, kes antud juhul on lennujaama juhtorgan. Käesoleval juhul sõltub koordinaatori rahastamine eranditult sellest üksusest ja tema eelarve kinnitab heaks see üksus. Lisaks, isegi kui koordinaatori puhul on tegemist konkreetse kulukeskusega, kannab kõik tema kulud juhtorgan, mis ei võimalda teha järeldust koordinaatori rahastamissüsteemi sõltumatusest selle üksuse suhtes.

51 Portugali Vabariigi sõnul on koordinaatori sõltumatuse tagamiseks sobiv rahastamissüsteem, nagu on ette nähtud määruse nr 95/93 artikli 4 lõike 2 punktis b, üksnes koordinaatori sõltumatuse astet mõõta võimaldav lihtne näitaja, mitte aga oluline õiguslik nõue. Teenindusaegade jaotamise tasu kehtestamata jätmine ei võimalda seega järeldada, et DCNS ei ole sõltumatu.

52 Portugali Vabariigi väitel on käesoleval juhul DCNS-i ja ANA tegevused raamatupidamislikult eraldatud, mistõttu DCNS-i tuleb käsitada konkreetse kulukeskusena.

Euroopa Kohtu hinnang

53 Määruse nr 95/93 artikli 4 lõike 2 punkti b teine lause nõuab, et „koordinaatori töö rahastamissüsteem peab tagama koordinaatori sõltumatu staatuse“.

54 Antud juhul on ANA huvitatud osapool, nagu ilmneb ka käesoleva kohtuotsuse punktist 44. Seega on hädavajalik, et DCNS-il oleks oma enda eelarve ja rahaliste vahendite arvestus, et tagada tema koordinaatoriülesannete täitmine vastavalt määrusele nr 95/93 ja ilma igasuguse ANA poolse surveta.

55 Käesoleval juhul puudub aga eelkõige omavahendite kaudu rahastamise mehhanism. Nimelt on selge, et Portugali õigusnormid ei näe niisugust mehhanismi ette ning et DCNS-i vahendid pärinevad eranditult ANA-lt.

56 Lisaks ei vaidle Portugali Vabariik vastu sellele, et koordinaatori tegevuseelarve ja raamatupidamise aastaruande vastuvõtmine kuulub ANA nõukogu ainupädevusse.

57 Mis puudutab Portugali Vabariigi argumenti, et DCNS-i puhul on tegemist konkreetse kulukeskusega, siis pelgalt see fakt ei saa mõjutada järeldust, et koordinaatorit rahastab täielikult üks huvitatud osapool, käesoleval juhul ANA. Seega ei ole koordinaatori tegevuse rahastamissüsteem sobiv, tagamaks tema sõltumatust, nagu seda nõuab määruse nr 95/93 artikli 4 lõike 2 punkti b teine lause.

58 Neil asjaoludel tuleb sedastada, et komisjoni teine etteheide on põhjendatud.

Portugali Vabariigi kõrvalnõuded

59 Täiendavalt palub Portugali Vabariik, et Euroopa Kohus tuvastaks esiteks, et „Portugalis praeguse koordinaatori puhul on järgitud määruse nr 95/93 artikli 4 lõike 2 punktis b ette nähtud funktsionaalse sõltumatuse nõudeid“, ning teiseks, et „Portugali Vabariik on täitnud kohustused, mis tal määruse nr 95/93 kohaselt on“.

60 Nende nõuetega seoses tuleb märkida, et liikmesriigi kohustuste rikkumise menetluse raames ei ole Euroopa Kohus pädev arutama muid nõudeid kui see, mille on esitanud komisjon. Seega tuleb need nõuded vastuvõetamatuse tõttu tagasi lükata.

61 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb järeldada, et kuna Portugali Vabariik ei ole taganud koordinaatori sõltumatust teenindusaegade jaotamisel, eraldades ta funktsionaalselt kõigist huvitatud osapooltest, ja ta on jätnud tagamata, et koordinaatori tegevuse rahastamissüsteem on tema sõltumatuse kindlustamiseks sobiv, siis on Portugali Vabariik rikkunud oma kohustusi, mis tulenevad määruse nr 95/93 artikli 4 lõikest 2.

Kohtukulud

62 Euroopa Kohtu kodukorra artikli 138 lõike 1 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna komisjon on nõudnud kohtukulude väljamõistmist Portugali Vabariigilt ja liikmesriigi kohustuste rikkumine on tuvastatud, tuleb kohtukulud välja mõista Portugali Vabariigilt.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (viies koda) otsustab:

1. **Kuna Portugali Vabariik ei ole taganud koordinaatori sõltumatust teenindusaegade jaotamisel, eraldades ta funktsionaalselt kõigist huvitatud osapooltest, ja ta on jätnud tagamata, et koordinaatori tegevuse rahastamissüsteem on tema sõltumatuse kindlustamiseks sobiv, siis on Portugali Vabariik rikkunud oma kohustusi, mis tulenevad nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määruse (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta, muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 545/2009, artikli 4 lõikest 2.**

2. **Mõista kohtukulud välja Portugali Vabariigilt.**

Allkirjad