Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
PAOLA MENGOZZIHO
přednesené dne 17. září 2015 [1]

Věc C-205/14

Evropská komise
proti

Portugalské republice

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

1. V projednávané věci podala Evropská komise k Soudnímu dvoru žalobu na základě čl. 258 druhého pododstavce SFEU, jejímž prostřednictvím se domáhá toho, aby bylo určeno, že Portugalská republika tím, že nezaručila funkční a finanční nezávislost koordinátora letištních časů, 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 [2].

2. Pokud je letiště nacházející se na území členského státu přetížené, tj. pokud má natolik nedostatečnou kapacitu, že nelze zamezit značným zpožděním, podle čl. 3 odst. 5 nařízení č. 95/93 je tento stát povinen označit jej za „koordinované" letiště. Podle čl. 2 písm. g) nařízení č. 95/93 se koordinovaným letištěm rozumí letiště, kde pro uskutečnění přistání nebo vzletu musí být leteckému dopravci přidělen letištní čas, který je v čl. 2 písm. a) tohoto nařízení definován jako povolení k využití všech letištních infrastruktur nezbytných k tomu, aby bylo možné uskutečnit v určitý den a v určitou hodinu přistání a vzlet.

3. Členský stát příslušný pro koordinované letiště jmenuje fyzickou nebo právnickou osobu, jež má vykonávat funkci „koordinátora". Podle čl. 4 odst. 5 a 6 nařízení č. 95/93 je úkolem koordinátora přidělovat leteckým dopravcům letištní časy a ve spolupráci s řídícím orgánem letiště zajišťovat, aby byla činnost leteckých dopravců v souladu s letištními časy, které jim byly přiděleny. Článek 4 odst. 2 nařízení č. 95/93 ukládá členským státům povinnost zajistit nezávislost koordinátora.

1 — Původní jazyk: francouzština.

2 — Úř. věst. L 14, s. 1; Zvl. vyd. 07/02, s. 3.

4. V projednávané věci vytýká Komise Portugalské republice, že nezajistila nezávislost koordinátora. Přestože se Soudní dvůr již zabýval otázkou nezávislosti jiných vnitrostátních orgánů pověřených prováděním unijního práva v členských státech, jako např. subjektu pověřeného správou železničních infrastruktur [3] nebo orgánu dozoru nad zpracováním osobních údajů [4], k nezávislosti letištního koordinátora se zatím nevyjádřil. Jeho úkolem je tedy nyní určit, za jakých podmínek může být letištní koordinátor považován za nezávislého.

I – **Právní rámec**

A – *Unijní právo*

5. Bod 2 odůvodnění nařízení č. 95/93 uvádí, že „přidělování letištních časů na přetížených letištích by mělo být založeno na neutrálních, průhledných a nediskriminačních pravidlech“.

6. Bod 5 odůvodnění nařízení č. 95/93 uvádí, že „členský stát příslušný pro koordinované letiště by měl zajistit jmenování koordinátora s nezpochybnitelnou neutralitou“.

7. Článek 4 odst. 2 nařízení č. 95/93 v původním znění uváděl, že „[č]lenský stát zajistí, aby koordinátor vykonával úkoly stanovené v tomto nařízení zcela nezávisle“.

8. Nařízení č. 95/93 bylo změněno nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 793/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se mění nařízení č. 95/93 [5]. Pro jednoduchost budu dále nazývat nařízení č. 95/93 ve znění nařízení č. 793/2004 jako „nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů“.

9. Článek 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů stanoví, že členský stát příslušný pro letiště s plánovaným provozem nebo pro koordinované letiště zajistí „nezávislost koordinátora na koordinovaném letišti tím, že funkčně oddělí koordinátora od každé zúčastněné strany. Systém financování činností koordinátora musí zaručit nezávislost postavení koordinátora“. Bod 6 odůvodnění nařízení č. 793/2004 odůvodňuje tuto změnu takto:

„Na koordinovaných letištích má koordinátor ústřední postavení v koordinačním procesu. Proto by koordinátoři měli mít zcela nezávislé postavení a jejich pravomoci by měly být podrobně stanoveny.“

10. Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 30. dubna 2008 o uplatňování nařízení (EHS) č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů [6] (dále jen „sdělení z roku 2008“) upřesňuje působnost čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů. V bodě 1 třetím a čtvrtém pododstavci sdělení z roku 2008 se uvádí toto:

„Komise je toho názoru, že toto funkční oddělení mimo jiné znamená, že koordinátor jedná nezávisle na řídícím orgánu letiště, poskytovateli služeb či jakémkoli leteckém dopravci provozujícím lety z dotyčného letiště, nepřijímá od nich žádné instrukce a není povinen jim podávat zprávy.

3 — Rozsudky Komise v. Rakousko, C-555/10, EU:C:2013:115; Komise v. Německo, C-556/10, EU:C:2013:116; Komise v. Francie, C-625/10, EU:C:2013:243; Komise v. Slovinsko, C-627/10, EU:C:2013:511; Komise v. Lucembursko, C-412/11, EU:C:2013:462; Komise v. Itálie, C-369/11, EU:C:2013:636.

4 — Rozsudky Komise v. Německo, C-518/07, EU:C:2010:125; Komise v. Rakousko (C-614/10, EU:C:2012:631; Komise v. Maďarsko, C-288/12, EU:C:2014:237.

5 — Úř. věst. L 138, s. 50;. Zvl. vyd. 07/08, s. 171.

6 — COM(2008) 227 final.

Dále se Komise domnívá, že systém financování koordinátorovy činnosti by měl být stanoven tak, aby byl koordinátor finančně oddělen od jakékoli strany, která je přímo dotčena jeho činností nebo má na jeho činnosti zájem. Je proto třeba, aby koordinátor vedl oddělené účetnictví a rozpočet a nebyl při financování své činnosti odkázán pouze na řídící orgán letiště, poskytovatele služeb ani na žádného leteckého dopravce."

B – *Portugalské právo*

11. Podle čl. 3 odst. 1 nařízení s mocí zákona č. 109/2008 ze dne 26. června 2008[7] jsou jako koordinovaná letiště určena letiště v Lisabonu, Portu a Madeiře (Portugalsko). Podle čl. 3 odst. 2 téhož nařízení s mocí zákona je koordinovaným letištěm také letiště ve Faru (Portugalsko), avšak pouze na dobu od poslední neděle v březnu do poslední soboty v říjnu.

12. V článku 1 odst. 2 uvedeného nařízení s mocí zákona se uvádí, že národním koordinátorem je ANA, Aeroportos de Portugal, S.A. (dále jen „ANA").

13. Článek 5 téhož nařízení s mocí zákona se zabývá nezávislosti koordinátora. Stanoví se v něm toto:

„1. Při výkonu svých funkcí zprostředkovatele a 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 prostřednictvím náležitého oddělení.

2. Pro účely ustanovení předchozího odstavce zaručí [ANA] takovouto nezávislost přinejmenším na funkční úrovni a vede samostatné účetnictví pro činnosti související s koordinací letištních časů, jež musí být přísně odděleno od účetnictví vedeného pro ostatní činnosti."

14. Článek 11 nařízení s mocí zákona č. 109/2008 zavádí ve prospěch ANA poplatek za přidělování letištních časů. Tento článek stanoví:

„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]."

II – **Postup před zahájením soudního řízení**

15. ANA byla zřízena v roce 1979 ve formě státního podniku. Nařízením s mocí zákona č. 404/98 ze dne 18. prosince 1998 byla následně změněna v akciovou společnost a na dobu čtyřiceti let jí byla udělena koncese na veřejné letištní služby podpory civilního letectví poskytované na letištích v Lisabonu, Portu, Madeiře a Faru. Rozhodnutím Rady ministrů ze dne 28. prosince 2012[8] byla ANA privatizována: veškerý kapitál ANA převedl stát na společnost Vinci-Concessions SAS.

16. Poté, co byla ANA nařízením s mocí zákona č. 109/2008 jmenována koordinátorem letišť v Lisabonu, Portu, Madeiře a Faru, vytvořila v rámci své struktury útvar pro koordinaci těchto letišť nazvaný Divisão de Coordenação Nacional de Slots (národní útvar pro koordinaci letištních časů) (dále jen „DCNS").

7 — *Diário da República*, 1. řada, č. 122, 26. června 2008, s. 3965.

8 — Rozhodnutí Rady ministrů č. 111-F/2012 (*Diário da República*, 1. řada, č. 251, 28. prosince 2012).

17. Komise měla pochybnosti o tom, zda je DCNS, který vykonává funkci koordinátora na čtyřech výše uvedených letištích, nezávislý na ANA, vzhledem k tomu, že jde o útvar posledně jmenovaného subjektu, který je řídícím orgánem týchž letišť. Ve dnech 19. července 2010, 4. října 2010 a 14. dubna 2011 tedy požádala Portugalskou republiku, aby v této souvislosti poskytla informace. Na tyto žádosti odpověděla Portugalská republika dne 28. srpna 2010, 28. října 2010 a 28. dubna 2011.

18. Dopisem ze dne 30. dubna 2012 zaslala Komise Portugalské republice výzvu, v níž jí vytkla, že porušila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 4 odst. 2 nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů. Komise uvedla, že DCNS a ANA nejsou funkčně odděleny ve smyslu písmene b) výše uvedeného článku, neboť prvně jmenovaný subjekt je útvarem posledně jmenovaného subjektu. Systém financování DCNS kromě toho není s to zaručit jeho nezávislost. Takovou nezávislost lze totiž podle Komise zaručit pouze tak, že bude mít DCNS samostatné účetnictví a svůj vlastní rozpočet. DCNS je přitom v plném rozsahu financován z prostředků ANA, neboť poplatek za přidělování letištních časů ve smyslu článku 11 nařízení č. 109/2008 nebyl vůbec zaveden.

19. Dopisem ze dne 19. července 2012 předložila Portugalská republika vyjádření k uvedené výzvě dopisem.

20. Dne 25. ledna 2013 zaslala Komise Portugalské republice odůvodněné stanovisko z důvodu porušení čl. 4 odst. 2 nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k tomu, že k DCNS jsou přidělováni zaměstnanci ANA a že DCNS zřejmě nemá podle všeho žádné vlastní prostory, nebyl DCNS podle Komise funkčně oddělen od ANA. V souvislosti s otázkou finanční nezávislosti DCNS Komise znovu zopakovala, že vzhledem k neexistenci poplatku za přidělování letištních časů hradila ANA až dosud všechny výdaje vynaložené DCNS.

21. Dopisem ze dne 27. března 2013 předložila Portugalská republika vyjádření k odůvodněnému stanovisku.

22. Vzhledem k tomu, že Komise nepovažovala odpověď Portugalské republiky za přesvědčivou, podala projednávanou žalobu.

III – **Žaloba podaná Komisí**

23. Komise vytýká Portugalské republice, že nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 4 odst. 2 nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů, neboť nezaručila funkční a finanční nezávislost koordinátora.

24. Komise tvrdí, že čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů musí být vykládán široce, a to ve světle bodu 5 odůvodnění tohoto nařízení, podle něhož musí být „neutralita“ koordinátora „nezpochybnitelná“, jakož i ve světle bodu 2 odůvodnění uvedeného nařízení, podle něhož musí být přidělování letištních časů založeno na „neutrálních, průhledných a nediskriminačních pravidlech“. Komise vychází ze znění tohoto č. 4 odst. 2 ve znění nařízení č. 793/2004, které podle bodu 6 odůvodnění nařízení č. 793/2004 klade důraz na „zcela nezávislé postavení koordinátora“ namísto původního požadavku, který ukládal pouze to, aby „koordinátor vykonával [...] zcela nezávisle“ úkoly, které pro něj vyplývají z tohoto článku 4.

25. Co se týče funkčního oddělení od každé zúčastněné strany ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů, Komise tvrdí, že pojem „zúčastněná strana“ musí být vykládán široce a zahrnuje jak letecké dopravce, tak poskytovatele služeb, veřejné orgány členských států a řídící orgán dotčeného letiště. Zdůrazňuje zejména, že řídící orgán letiště může mít obchodní zájem na tom, aby dané letiště vycházelo vstříc určitému leteckému dopravci, a že je tedy nezbytné, aby byl koordinátor na tomto orgánu nezávislý. V projednávané věci přitom DCNS a ANA sdílí zaměstnance

i společné prostory. Podle názoru Komise tudíž nejsou DCNS a ANA funkčně odděleny. Portugalská republika ostatně sama uznala, že v současnosti není koordinátor z funkčního hlediska nezávislý, neboť ve své odpovědi na výzvu dopisem uvedla, že po privatizaci ANA hodlá zřídit nový subjekt pověřený koordinací letištních časů, což umožní zajistit úplnou nezávislost koordinátora.

26. Co se týče systému financování koordinátora, z čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů podle ní vyplývá, že má-li být koordinátor považován za nezávislého, musí vést oddělené účetnictví a rozpočet a nesmí být při financování své činnosti odkázán na jednu či několik zúčastněných stran. V projednávané věci je však DCNS v plném rozsahu financován z prostředků ANA, která schvaluje i jeho rozpočet. Komise tedy zastává názor, že z finančního hlediska není DCNS nezávislý na ANA.

27. Komise navrhuje, aby Soudní dvůr:

— prohlásil, že Portugalská republika tím, že nezaručila nezávislost koordinátora, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 4 odst. 2 nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších přepisů, a

— uložil Portugalské republice náhradu nákladů řízení.

IV – **Řízení před Soudním dvorem**

28. Portugalská republika ve své žalobní odpovědi uvádí, že DCNS splňuje požadavky uvedené v čl. 4 odst. 2 nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů.

29. Portugalská republika tvrdí, že ANA nelze považovat za zúčastněnou stranu, od níž musí být DCNS oddělen. Vzhledem k tomu, že v nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů nejsou zúčastněné strany definovány, kvalifikovat stranu jako „zúčastněnou“ lze pouze na základě posouzení v jednotlivém případě. Komise tedy podle ní takové posouzení neprovedla, když ANA kvalifikovala jako zúčastněnou stranu pouze na základě toho, že má postavení řídícího orgánu letiště. Zájmem ANA je ostatně získat co nejvíce letištních poplatků. Má proto podle ní zájem na tom, aby byly letištní časy přidělovány co největšímu počtu leteckých dopravců, a nikoli na tom, aby DCNS zvýhodnil určitého dopravce. Jinak by tomu bylo, pokud by měla ANA podíl na kapitálu některého z leteckých dopravců, což však není tento případ.

30. Ani pokud by byla ANA považována za zúčastněnou stranu, neznamenalo by to, že Portugalská republika nesplnila čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů. V tomto ustanovení se totiž nestanoví, že koordinátor a řídící orgán letiště musí být odlišné právní subjekty, vyžaduje pouze funkční oddělenost. DCNS a ANA přitom jsou funkčně odděleny, neboť DCNS koordinuje letištní časy sám bez pokynů ze strany ANA a svá rozhodnutí nemusí předkládat ke schválení správní radě ANA, vede oddělené účetnictví a má své vlastní zaměstnance.

31. Co se týče vlastního systému financování způsobilého zaručit nezávislost koordinátora ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů, nejedná se v tomto případě o podmínku, jejíž nesplnění by automaticky znamenalo porušení tohoto ustanovení. Jde pouze o jeden z prvků zohledňovaných pro účely určení, zda je určitý koordinátor nezávislý, a to prvek druhořadého významu. Okolnost, že nedošlo k zavedení poplatku za přidělování letištních časů, tedy nepostačuje k tomu, aby bylo konstatováno, že DCNS není nezávislý.

32. Portugalská republika navrhuje, aby Soudní dvůr:

— určil, že koordinátor splňuje požadavek na funkční nezávislost ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů;

— určil, že Portugalská republika splnila povinnosti, které pro ni vyplývají z použitelného unijního práva;

— zamítl žalobu jako nepodloženou a

— uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

33. Komise ve své replice uvádí, že ANA musí být považována za zúčastněnou stranu ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů, jelikož je řídícím orgánem letiště, a není třeba určovat, že má v projednávané věci zájem na tom, aby byla při přidělování letištních časů dávána přednost určitému leteckému dopravci před ostatními. Řídící orgán letiště může mít totiž podle mínění Komise zájem na tom, aby byly letištní časy přidělovány některému ze subjektů, s nimiž má smluvní vztah, např. nájemcům letištních prostor nebo určitým leteckým dopravcům. V tomto ohledu se pozastavuje nad tím, že DCNS vykonává činnost koordinátora i po privatizaci ANA, neboť ANA nezískala na tuto činnost koncesi na veřejné služby, takže ji vykonává zdarma.

34. Podle názoru Komise není DCNS funkčně oddělen od ANA. Vzhledem k tomu, že DCNS je útvarem ANA, jeho zprávu a roční účetní závěrku v souladu s články 405 a 406 portugalského zákona o obchodních společnostech přezkoumává správní rada ANA. Nezávislost DCNS by proto mohla zaručit pouze „čínská zeď“ mezi DCNS a ANA.

35. Skutečnost, že DCNS vede oddělené účetnictví, podle ní neznamená, že je financován způsobem zaručujícím jeho nezávislost. Každý útvar obchodní společnosti je totiž oprávněn vést takové účetnictví, které je posléze začleněno do účetnictví této společnosti. Komise je toho názoru, že v projednávané věci hradí veškeré výdaje DCNS ANA, která také vymáhá její pohledávky, a že výsledkový účet ANA zahrnuje zůstatek z účetnictví DCNS.

36. Komise konečně zdůrazňuje, že návrhová žádání Portugalské republiky směřující k tomu, aby Soudní dvůr určil, že DCNS splnila požadavek funkční nezávislosti a že Portugalská republika splnila povinnosti, které pro ni vyplývají z unijního práva, jsou nepřípustnými vzájemnými návrhy, a to zejména proto, že Smlouva o fungování Evropské unie neupravuje žádné řízení, v němž by Soudní dvůr mohl konstatovat slučitelnost s unijním právem.

37. Portugalská republika ve své duplice zdůrazňuje, že sdělení z roku 2008, v němž je zejména požadováno, aby koordinátor nebyl plně financován řídícím orgánem letiště, pouze doplňuje znění nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů. Sdělení Komise přitom nejsou pro členské státy závazná. V souvislosti s pojmem „zúčastněná strana“ Portugalská republika znovu opakuje, že Komise neposoudila projednávaný případ a prokázala pouze, že ANA může mít jakožto řídící orgán letiště postavení zúčastněné strany, a nikoli, že toto postavení skutečně má. Portugalská republika zdůrazňuje, že přidělování letištních časů je činnost odborné povahy, která nepodléhá správní radě ANA. Trvá na obou bodech návrhových žádání, u nichž Komise vznesla námitku nepřípustnosti.

V – **Posouzení**

38. Dříve, než se začnu zabývat meritem žaloby, posoudím první dva body návrhových žádání Portugalské republiky, u nichž Komise vznesla námitku nepřípustnosti.

A – *K přípustnosti prvních dvou bodů návrhových žádání Portugalské republiky*

39. Portugalská republika navrhuje nejen to, aby byla žaloba zamítnuta a Komisi byla uložena náhrada nákladů řízení, ale také, aby Soudní dvůr určil, že „stávající portugalský koordinátor zaručuje dodržení požadavků na funkční nezávislost ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93“ ve znění pozdějších předpisů a že „Portugalská republika splnila povinnosti, které pro ni vyplývají z použitelného unijního práva“. Portugalská republika ve své duplice uvádí, že prostřednictvím tohoto posledního bodu návrhových žádání hodlala navrhovat, aby Soudní dvůr určil, že Portugalská republika splnila povinnosti, které pro ni vyplývají z nařízení č. 95/93.

40. Komise tvrdí, že tyto vzájemné návrhy jsou nepřípustné.

41. V této souvislosti připomínám, že článek 259 SFEU umožňuje členskému státu obrátit se na Soudní dvůr s žalobou na určení, že jiný členský stát nesplnil povinnosti, které pro něj vyplývají z unijního práva. Neumožňuje členskému státu obrátit se na Soudní dvůr s žalobou na určení, že *sám tento stát* své povinnosti splnil.

42. Kromě toho bych rád upozornil na to, že žádné z ustanovení obsažených ve Smlouvě o fungování Evropské unie nepřiznává Soudnímu dvoru pravomoc k tomu, aby se vyjádřil prostřednictvím kladného prohlášení. Pokud by Soudní dvůr projednávanou žalobu zamítl, uznal by, že Portugalská republika splnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 4 odst. 2 nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů, avšak není možné, aby takový návrh vznesla sama Portugalská republika.

43. V tomto ohledu je nepodstatné, že návrh, který podala Portugalská republika, se týká souladu činnosti koordinátora či Portugalské republiky s nařízením č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů. Nesplnění povinnosti je totiž přičítáno členskému státu bez ohledu na to, že jej způsobil některý z jeho orgánů [9], ať již se jedná o vnitrostátního zákonodárce, o vnitrostátní soud nebo jako v projednávaném řízení o koordinátora pověřeného regulačními úkoly (tj. přidělováním letištních časů).

44. První a druhý bod návrhových žádání Portugalské republiky musí být proto prohlášeny za nepřípustné.

B – *K věci samé*

45. Článek 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů stanoví, že koordinátor musí být „funkčně odděl[en] [...] od každé zúčastněné strany“. Má-li tedy být určeno, že Portugalská republika nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 4 odst. 2 nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů, Komise musí prokázat, že ANA je zúčastněnou stranou a že DCNS není od ANA funkčně oddělen. Oběma těmito otázkami se budu zabývat postupně. V rámci posouzení funkční oddělenosti budu zkoumat, zda je nutné, aby byl požadavek stanovený ve druhé větě zmíněného čl. 4 odst. 2 písm. b), podle něhož musí „[s]ystém financování činností koordinátora [...] zaručit nezávislost postavení koordinátora“, chápán jako samostatná podmínka, která není součástí podmínky funkční oddělenosti, nebo zda je nezávislé financování pouze znakem funkční oddělenosti.

1. K pojmu „zúčastněná strana“

46. Podle mého názoru lze jen stěží popřít, že by mohl být řídící orgán letiště považován za zúčastněnou stranu.

9 — Rozsudek Komise v. Belgie 77/69, EU:C:1970:34, bod 15.

47. Článek 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů totiž stanoví, že koordinátor musí být funkčně oddělen od „každé“ zúčastněné strany. Domnívám se tedy, že za zúčastněné strany lze považovat nejen strany, které mají přímý zájem na přidělování letištních časů, tj. letecké dopravce, kteří mají z tohoto přidělování prospěch, ale i strany, které mají na tomto přidělování nepřímý zájem jako dotčený řídící orgán letiště.

48. Ve prospěch takovéhoto řešení hovoří i znění čl. 4 odst. 8 nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů. Stanoví se v něm totiž, že koordinátor poskytne „zúčastněným stranám, zejména členům […] koordinačního výboru“ informace týkající se požadovaných, přidělených a zbylých dostupných letištních časů. Řídící orgán je přitom členem koordinačního výboru [10]. Musí být tedy považován za zúčastněnou stranu.

49. Rád bych ostatně poznamenal, že Portugalská republika nezpochybňuje, že *by* řídící orgán *mohl* být považován za zúčastněnou stranu.

50. Problém tkví v tomto případě v určení povinnosti Komise nést důkazní břemeno. Komise tvrdí, že kvalifikace jakožto zúčastněné strany vyplývá již z toho, že jde o řídící orgán letiště, zatímco podle Portugalské republiky nelze tuto kvalifikaci vyvodit z toho, že jde o řídící orgán, a zájem řídícího orgánu na přidělování letištních časů musí být prokázán v každém případě zvlášť.

51. Pro účely určení, zda je třeba považovat řídící orgán za zúčastněnou stranou, nebo zda musí Komise prokázat, že řídící orgán má v projednávané věci zájem na přidělování letištních časů, posoudím nejprve to, jaký hospodářský zájem může mít řídící orgán na přidělování letištních časů a dále jaké závěry z toho lze vyvodit v souvislosti s prokazováním výše uvedeného zájmu.

a) K zájmu řídícího orgánu na přidělování letištních časů

52. Zaprvé řídící orgán může mít podle mého mínění zájem na tom, aby byla při přidělování letištních časů dávána přednost určitému leteckému dopravci, neboť má určitý podíl na kapitálu tohoto dopravce.

53. Zadruhé řídící orgán může mít zájem na tom, aby byla při přidělování letištních časů dávána přednost leteckým dopravcům, kteří mu odvádějí nejvyšší letištní poplatky. Letištní poplatky, o nichž se Portugalská republika zmiňuje, aniž však upřesňuje jejich předmět, jsou ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích [11] definovány jako poplatky, jež odvádějí letečtí dopravci řídícímu orgánu za použití služeb, které jsou výlučně poskytovány řídícím orgánem letiště, tj. zpřístupnění letištních zařízení a poskytnutí služeb, které souvisejí zejména s přistáním a vzletem letadel [12]. Přestože směrnice 2009/12 zakazuje řídícímu orgánu uplatňovat diskriminační poplatky, opravňuje jej k tomu, aby nabízel různou kvalitu a rozsah určitých letištních služeb a rozlišoval výši letištních poplatků podle kvality a rozsahu těchto služeb [13]. V takovémto případě by řídící orgán mohl mít zájem na tom, aby byla při přidělování letištních časů dávána přednost leteckému dopravci, jemuž je poskytována nejlepší služba, například zpřístupnění celého terminálu [14], za niž řídící orgán dostává nejvyšší letištní poplatek.

54. Argument vznesený Portugalskou republikou, podle něhož má řídící orgán zájem na tom, aby byly letištní časy přidělovány co nejvyššímu počtu leteckých dopravců, neboť tímto způsobem bude získávat více letištních poplatků, nepovažuji za přesvědčivý. Tento argument nebere v úvahu okolnost, že služby a potažmo i poplatky mohou být rozlišeny, jak je popsáno v předchozím bodě.

10 — Viz čl. 5 odst. 1 nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů.

11 — Úř. věst. L 70.

12 — Viz čl. 2 bod 4 směrnice 2009/12.

13 — Viz čl. 10 odst. 1 směrnice 2009/12.

14 — Článek 10 směrnice 2009/12 uvádí, že službami, u nichž může řídící orgán nabízet různou kvalitu a rozsah, může být například zpřístupnění terminálů nebo jejich částí.

55. Zatřetí je možné, že se řídící orgán nespokojí s pouhým řízením letištních infrastruktur, ale vykonává i jiné činnosti, např. působí na navazujícím trhu v oblasti služeb pozemního odbavování. Podle definice obsažené ve směrnici Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství [15] zahrnují služby pozemního odbavování, které se odlišují od služeb hrazených prostřednictvím letištních poplatků uvedených v bodě 53 tohoto stanoviska [16], zejména kontrolu letenek a cestovních dokladů cestujících, nakládání a přepravu zavazadel, čistění letadla nebo doplňování pohonných hmot [17]. Službami pozemního odbavování jsou služby, jež mohou být leteckým dopravcům poskytovány buď řídícím orgánem, nebo nezávislými poskytovateli. Stejně tak je možné, že si letecký dopravce zajistí tyto služby vlastními silami. Pokud tedy působí řídící orgán na trhu v oblasti služeb pozemního odbavování, letečtí dopravci jsou buď jeho zákazníky, nebo jeho konkurenty [18]. Může mít proto zájem na tom, aby byla při přidělování letištních časů dávána přednost leteckému dopravci, který je jeho významným zákazníkem, nebo naopak na tom, aby letecký dopravce, který mu v poskytování služeb pozemního odbavování konkuruje, byl při přidělování letištních časů znevýhodněn [19].

56. Začtvrté řídící orgán bez ohledu na to, zda se jedná o veřejný či státní podnik, může mít tendenci zvýhodňovat při přidělování letištních časů tuzemského leteckého dopravce [20]. V takovémto případě nesleduje řídící orgán svůj vlastní zájem, nýbrž zájem třetí osoby, a sice tuzemského dopravce; přesto však může v tomto ohledu určitým způsobem ovlivňovat koordinátora [21].

57. Jak jsme tedy nastínili výše, řídící orgán může mít zájem na přidělování letištních časů. Je tedy třeba mít za to, že jakožto řídící orgán takový zájem má, nebo musí Komise prokázat tento zájem v rámci žaloby pro nesplnění povinnosti?

15 — Úř. věst. L 272, s. 36.

16 — Viz čl. 1 bod 4 směrnice 2009/12.

17 — Viz příloha směrnice 96/67.

18 — V této souvislosti viz Papy, R., *L'aviation commerciale et le droit antitrust*, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2013, který v bodě 646 uvádí: „poté, co byly [prostřednictvím směrnice 96/97] služby pozemního odbavování liberalizovány, počet letišť podílejících se na řízení pozemních odbavovacích služeb se (v 15 členských státech, které jimi byly v roce 1996) nijak výrazně nezměnil. Podíl na trhu, který v oblasti služeb pozemního odbavování zaujímaly dceřiné společnosti řídících orgánů letišť, se sice snížil, avšak zůstává i nadále vysoký. Tato situace vede k možným střetům zájmů, které nejsou ve všech případech upraveny směrnicí, a je tedy možné, že bude navíc zapotřebí aplikaci práva hospodářské soutěže. Omezení hospodářské soutěže se týkají jak samotného vstupu na trh (neodůvodněné případy odepření vstupu různým poskytovatelům), kvality provozních podmínek na trhu (přidělování diskriminačních míst a provozních ploch) i nákladů na vstup na trh (diskriminační poplatky)".
Viz rovněž zprávu Komise COM(2006) 821 final ze dne 24. ledna 2007 o uplatňování směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996, , jejíž bod 16 uvádí: „V poměrně velkém počtu členských států ([…] Portugalsko) je provozovatel letiště aktivní na trhu pozemních odbavovacích služeb, a proto je přímým konkurentem pro poskytovatele služeb pozemního odbavování a letecké dopravce, kteří poskytují tyto služby pro třetí osoby. […] u mnoha větších letišť, kde má dostatečný počet poskytovatelů služeb zájem o nabízení svých služeb nebo kde uživatelé letišť také nabízejí odbavování třetími osobami, jsou řídící orgány letišť aktivní na trhu. Na mnoha takových letištích mají dominantní postavení, které znesnadňuje konkurenčnímu podniku nebo novému účastníku získat (dodatečný) podíl na trhu".

19 — V tomto ohledu viz rozhodnutí francouzské Conseil de la concurrence (Rada pro hospodářskou soutěž) č. 98-D-34 ze dne 2. června 1998 o stavu hospodářské soutěže na trhu služeb pozemního odbavování na letišti v Orly a na trhu prostor nezbytných pro činnost leteckých společností, jež těmto společnostem zpřístupnila Aéroports de Paris na letišti v Orly (které cituje Papy, R. op. cit.). Ve zmíněném rozhodnutí Conseil de la concurrence uvádí, že Aéroports de Paris zneužila dominantního postavení (monopolu), které zaujímá na trhu letištních infrastruktur na letišti v Orly, když jakožto řídící orgán letiště v Orly neumožnila leteckému dopravci TAT otevřít nové trasy z terminálu Ouest letiště v Orly a umožnila mu je otevřít z terminálu Sud letiště v Orly. Conseil vychází zejména z okolnosti, že zatímco v terminálu Ouest letiště v Orly zajišťovala TAT služby pozemního odbavování vlastními silami, v terminálu Sud letiště v Orly tomu tak nebylo a TAT zde byla nucena využít služeb, jež v této oblasti poskytoval řídící orgán: „vzhledem k tomu, […] že společnost TAT, která při užívání terminálu Ouest letiště v Orly zajišťovala služby pozemního odbavování pro své vlastní lety prostřednictvím svých zaměstnanců pro tento účel zvlášť vyškolených, byla ze strany [Aéroports de Paris] donucena k tomu, aby pro službu přistavení letištních schůdků po příletu do terminálu Sud letiště v Orly využívala výlučně pracovních skupin [Aéroports de Paris] […]; že [Aéroports de Paris] tím, že takto bránila společnosti TAT využívat svých vlastních zaměstnanců a donutila ji využívat služeb pozemního odbavování, jež v terminálu Sud letiště v Orly sama poskytuje, zacházela se společností TAT diskriminačním způsobem".

20 — Obdobně může mít řídící orgán tendenci uplatňovat vůči tuzemskému dopravci diskriminační slevy z poplatků za přistání (viz rozsudek Portugalsko v. Komise, C-163/99, EU:C:2001:189, bod 56: „systém slev zvýhodňuje určité letecké společnosti, jimiž jsou v projednávaném případě *de facto* tuzemské letecké společnosti").

21 — V tomto ohledu viz rozhodnutí Komise 95/364/ES ze dne 28. června 1995 přijaté na základě čl. 90 odst. 3 ES (Úř. věst. L 216, s. 8), v jehož bodě 17 se uvádí: „v tomto případě nejde o to, že by se […] [Régie des Voies Aériennes v postavení řídícího orgánu letiště Brusel-Zaventem,] pokoušela udržet si zákazníky nebo přilákat nové […], nýbrž o to, že stát jejím prostřednictvím zvýhodňuje konkrétní podnik, a sice tuzemskou společnost Sabena".

b) K prokázání zájmu řídícího orgánu

58. Odpověď na otázku položenou v předchozím bodě by měla být podle mého taková, že řídící orgán musí být jako takový považován za zúčastněnou stranu, aniž je v projednávané věci zapotřebí zkoumat, zda má zájem na přidělování letištních časů.

59. Mám totiž za to, že podání důkazu o zájmu řídícího orgánu na přidělování letištních časů by se mohlo stát značně nesnadným úkolem. Aby Komise prokázala, že řídící orgán má v projednávané věci zájem na přidělování letištních časů, musela by prokázat, že skutečně vlastní podíl na kapitálu některého z leteckých dopravců využívajících koordinované letiště, že pronajímá celý terminál některému z leteckých dopravců nebo že působí na trhu služeb pozemního odbavování. Je přitom samozřejmé, že pokud řídící orgán vlastní veškerý kapitál některého z leteckých dopravců, musí být považován za zúčastněnou stranu. Jak tomu však bude v případě, že vlastní jen například pětinu kapitálu tohoto dopravce? Stejně tak je samozřejmé, že pokud řídící orgán pronajímá terminál některému z leteckých dopravců, musí být považován za zúčastněnou stranu. Jak tomu však bude v případě, že se spokojí jen s tím, že tomuto dopravci pronajme některé části terminálu, nebo že sice působí na trhu služeb pozemního odbavování, ale zaujímá na něm jen nevýznamný podíl? Důkaz o zájmu řídícího orgánu na přidělování letištních časů si žádá provedení analýzy trhu v oblasti letištních infrastruktur a navazujících trhů.

60. Kromě toho mi není jasné, jak by mohla Komise prokázat, že v situaci, kdy řídící orgán nemá sám z přidělování letištních časů žádný prospěch, ale spokojí se s tím, že zvýhodní tuzemského dopravce, na nějž není nijak vázán [22], má tento řídící orgán zájem na přidělování letištních časů. Taková situace by mohla z dosahu čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů úplně vypadnout, ačkoli může vést ke zneužití, jak jsme viděli.

61. Pokud bychom tedy vyžadovali, aby Komise prokázala, že řídící orgán je zúčastněnou stranou, mohlo by to vést k tomu, že v situaci, kdy má řídící orgán jen malý zájem na přidělování letištních časů (například pokud má malý podíl na trhu služeb pozemního odbavování), nebo v nichž je tento zájem namířen pouze do budoucnosti (pokud má v úmyslu pronajmout celý terminál některému z leteckých dopravců), nebude zkoumána funkční oddělenost od koordinátora. Splnění cíle sledovaného nařízením č. 95/93, tj. přidělování letištních časů založeného na „neutrálních, průhledných a nediskriminačních pravidlech“ [23], včetně jmenování koordinátora s „nezpochybnitelnou neutralitou“ [24], je přitom podle mého názoru s to zajistit pouze systematické ověřování funkční oddělenosti koordinátora od řídícího orgánu. Tentýž závěr platí tím spíše, pokud jde o cíl sledovaný nařízením č. 793/2004, jímž je posílení nezávislosti koordinátora s důrazem na jeho „zcela nezávislé postavení“ [25].

62. V tomto ohledu bych rád poukázal na rozsudek Komise v. Německo [26], který považuji za relevantní i přesto, že byl vydán v jiné oblasti, a sice v oblasti zpracování osobních údajů. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů [27] v čl. 28 odst. 1 stanoví, že členské státy pověří orgány veřejné moci na svém území dohledem nad dodržováním předpisů provádějících tuto směrnici a že tyto orgány „plní úkoly, kterými jsou pověřeny, zcela nezávisle“. V rozsudku Komise v. Německo se Soudní dvůr vyjádřil k německé právní úpravě, která podřizuje orgány dozoru státnímu dohledu, konkrétně dohledu ze strany dotčených spolkových zemí. Uvedl, že tato vláda „*může* mít totiž zájem na nedodržení ustanovení týkajících se ochrany fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů“, a to buď proto, že tyto údaje sama zpracovává, nebo proto, že má zájem na přístupu

22 — Viz bod 56 tohoto stanoviska.

23 — Viz bod 2 odůvodnění a čl. 4 odst. 2 písm. c) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších přepisů.

24 — Viz bod 5 odůvodnění nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších přepisů.

25 — Viz bod 6 odůvodnění nařízení č. 793/2004.

26 — Rozsudek Komise v. Německo, C-518/07, EU:C:2010:125.

27 — Úř. věst. L 281, s. 31.

k osobním údajům ve vlastnictví třetích osob, zejména pro daňové či represivní účely, případně proto, že má zájem na tom, aby společnosti, jež mají pro danou spolkovou zemi značný hospodářský význam, nebyly ze strany orgánů dozoru příliš obtěžovány [28]. Soudní dvůr přitom dospěl k závěru, že z důvodu dohledu vykonávaného spolkovými zeměmi nemůže orgán dozoru plnit své úkoly zcela nezávisle, jak požaduje čl. 28 odst. 1 směrnice 95/46 [29].

63. Jinými slovy, v situaci, která se blíží situaci dotčené ve věci, jíž se nyní zabýváme, neboť stejně tak jako nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů nedefinuje zúčastněné strany, ani směrnice 95/46 neupřesňuje, na jakých stranách musí být orgány dozoru nezávislé, Soudní dvůr rozhodl, že k narušení nezávislosti orgánu dozoru není nutné, aby spolková země měla zájem na ovlivňování tohoto orgánu, ale postačuje to, že takovýto zájem může mít. Tento závěr je tím pozoruhodnější, že generální advokát J. Mazák dospěl k opačnému závěru: měl za to, že Komise měla prokázat selhání systému dohledu nebo existenci ustálené praxe spolkové země spočívající v narušení nezávislého plnění úkolů svěřených orgánům dozoru [30].

64. Navrhuji, aby obdobné úvahy, jakými se řídil Soudní dvůr ve věci Komise v. Německo, byly uplatněny i v projednávané věci. K tomu, aby byl dotčený členský stát povinen zajistit funkční oddělenost koordinátora od některé ze stran, by mělo postačovat to, že tato strana může mít zájem na přidělování letištních časů. Co se totiž týče řídícího orgánu, prokázali jsme výše, že její zájem na přidělování letištních časů může být různého druhu. Veškeré tyto zájmy vyplývají z jeho postavení řídícího orgánu, stejně tak jako zájmy spolkové země, jež Soudní dvůr vyjmenoval v rozsudku Komise v. Německo [31], vyplývají z jejího postavení hospodářského subjektu a daňového a represivního orgánu.

65. Kvalifikace zúčastněné strany musí proto podle mého názoru vyplývat již z toho, že tato strana je řídícím orgánem koordinovaného letiště.

66. V projednávané věci byla ANA v čl. 5 odst. 1 nařízení s mocí zákona č. 109/2008 označena za řídící orgán čtyř dotčených koordinovaných letišť. Není tedy podstatné, že argumenty vznesené Komisí se týkají kvalifikace řídícího orgánu jako zúčastněné strany obecně, a nikoli kvalifikace řídícího orgánu dotčeného v projednávané věci, tj. ANA [32], jako zúčastněné strany. K tomu, aby byl tento orgán považován za zúčastněnou stranu ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů, totiž postačuje pouze to, že má postavení řídícího orgánu.

67. Má-li tedy být konstatováno, že Portugalská republika nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů, Komise musí prokázat, že Portugalská republika nezajistila funkční oddělení DCNS od ANA.

28 — Zdůrazněno autorem stanoviska. Rozsudek Komise v. Německo, C-518/07, EU:C:2010:125, v jehož bodě 35 se uvádí: „vláda dotčené spolkové země může mít totiž zájem na nedodržení ustanovení týkajících se ochrany fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů, pokud takové údaje zpracovává neveřejný sektor. Této vlády se může toto zpracování osobně dotýkat, pokud se jej účastní nebo by se jej mohla účastnit například v případě partnerství veřejného a soukromého sektoru nebo v rámci veřejných zakázek spolu se soukromým sektorem. Tato vláda může mít rovněž zvláštní zájem, pokud je to pro ni nezbytné nebo jednoduše užitečné, získat přístup k databázím údajů pro plnění některých svých úkolů, zejména pro daňové či represivní účely. Ta samá vláda může mít mimoto rovněž tendenci upřednostňovat hospodářské zájmy při uplatňování uvedených ustanovení určitými společnostmi, které jsou z ekonomického pohledu pro spolkovou zemi nebo region důležité“.

29 — Rozsudek Komise v. Německo, C-518/07, EU:C:2010:125, jehož bod 36 uvádí: „pouhé riziko, že by orgány státního dohledu mohly politicky ovlivňovat rozhodnutí orgánů dozoru, postačuje k narušení nezávislého plnění úkolů těchto orgánů“.

30 — Stanovisko generálního advokáta J. Mazáka přednesené ve věci Komise v. Německo, C-518/07, EU:C:2009:694, v jehož bodě 34 uvádí: „Mám za to, že Komise neunesla důkazní břemeno, které jí přísluší. Neprokázala ani selhání systému dohledu, ani existenci ustálené praxe orgánů dohledu spočívající ve zneužívání pravomoci, jež by vedla k narušení zcela nezávislého plnění úkolů svěřených orgánům dozoru v oblasti ochrany osobních údajů“.

31 — Rozsudek Komise V. Německo, C-518/07, EU:C:2010:125.

32 — Vyjma argumentu týkajícího se privatizace ANA, který je uveden v bodě 33 tohoto stanoviska a který nicméně nevysvětluje, proč ANA zajišťuje koordinaci i poté, co byla privatizována.

2. K funkčnímu oddělení činností koordinátora

68. Připomeňme si, že čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů požaduje, aby členský stát příslušný pro koordinované letiště zajistil nezávislost koordinátora tím, že funkčně oddělí koordinátora od každé zúčastněné strany, a aby systém financování činností koordinátora zaručoval nezávislost postavení koordinátora.

69. Funkční oddělení koordinátora od zúčastněných stran ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů se podle mého názoru musí týkat oddělení funkcí, tj. oddělení činností. Článek 4 odst. 2 písm. b) druhá věta nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů ostatně výslovně hovoří o „činnostech“ koordinátora, neboť požaduje, aby systém financování „činností koordinátora“ zaručil nezávislost postavení koordinátora. Stejně tak i čl. 4 odst. 2 nařízení č. 95/93 dříve, než byl změněn nařízením č. 793/2004, hovořil o „úkolech“ koordinátora: stanovil, že koordinátor „vykonáv[á] úkoly stanovené v tomto nařízení zcela nezávisle“. Článek 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů posléze ukládá členským státům povinnost zajistit, aby byly činnosti koordinátora definované tímto nařízením, tj. zejména přidělování letištních časů leteckým dopravcům a kontrola dodržování těchto časů leteckými dopravci [33], odděleny od činností zúčastněných stran. Činnosti koordinátora musí být konkrétně odděleny od činností řídícího orgánu koordinovaného letiště bez ohledu na to, zda se jedná o řízení letištních infrastruktur nebo o jiné úkoly, jež může tento orgán plnit, například poskytování služeb pozemního odbavování.

70. Nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů neposkytuje žádné vodítko, co se týče kritérií funkčního oddělení.

71. Komise je toho názoru, že čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů sice nepožaduje, aby byl koordinátor jiným právním subjektem než zúčastněné strany, avšak pokud dotčený stát takový subjekt zřídil, mělo by k tomu být přihlédnuto při posouzení funkčního oddělení. V projednávaném případě je přitom DCNS útvarem ANA a sdílí s ní i zaměstnance a kanceláře. ANA je nadto akciovou společností, takže podle článků 405 a 406 portugalského zákona o obchodních společnostech řídí její správní rada všechny činnosti této společnosti včetně činností DCNS. Podle názoru Komise tedy mezi DCNS a ANA nedošlo k funkčnímu oddělení.

72. Zastávám názor, že nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů požaduje pouze, aby došlo k oddělení činností, ale nepožaduje právní oddělení, takže ponechává na členských státech, aby se rozhodly, zda zřídí pro výkon funkce koordinátora samostatný právní subjekt. Tímto bodem se budu stručně zabývat níže a posléze na základě analogie s judikaturou, kterou Soudní dvůr vydal v jiných oblastech, navrhnu kritéria pro posouzení funkčního oddělení. Následně posoudím nezávislý systém financování, který je výslovně stanoven v čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů, s cílem určit, zda má být považován za jedno z kritérií funkčního oddělení nebo za samostatný požadavek.

a) Ke zřízení samostatného právního subjektu

73. Považuji za nepochybné, že čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů neukládá členským státům povinnost zřídit samostatný právní subjekt pověřený přidělováním letištních časů.

33 — Viz čl. 4 odst. 5 až 8 nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů.

74. Pokud by měl totiž unijní zákonodárce v úmyslu uložit povinnost zřídit samostatný právní subjekt, stanovil by ji výslovně, tak jak to učinil v jiných oblastech [34]. Návrh týkající se „institucionálního oddělení" koordinátora od zúčastněných stran [35], který předložila Komise v rámci přípravných prací k nařízení č. 793/2004, nebyl ostatně přijat.

75. Jak jsme již uvedli výše, Komise netrvá na tom, aby byl koordinátor samostatným právním subjektem. Tentýž postoj zaujala i ve svém sdělení z roku 2008 [36].

76. Je tedy třeba mít za to, že okolnost, že DCNS není právnickou osobou [37], není podstatná pro účely určení, zda Portugalská republika nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů.

b) Ke kritériím funkčního oddělení

77. Má-li být určeno, jakými kritérii se řídí funkční oddělení, domnívám se, že určité poznatky, jež mohou být v projednávané věci užitečné, lze vyvodit z judikatury týkající se čl. 28 odst. 1 směrnice 95/46 [38]. Mezi kritéria, jimiž se Soudní dvůr řídil při určení, zda vnitrostátní orgán dozoru působí zcela nezávisle ve smyslu čl. 28 odst. 1 směrnice 95/46, patří: pokyny poskytované třetí stranou (státem), jimiž je vnitrostátní orgán dozoru vázán [39], vztah podřízenosti mezi zaměstnanci orgánu dozoru

34 — Viz zejména směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Úř. věst. L 75, s. 29; Zvl. vyd. 07/05, s. 404), jejíž čl. 14 odst. 2 požaduje, aby byl provozovatel infrastruktury *„z hlediska své právní formy*, organizace nebo rozhodovacích funkcí nezávislý na železničním podniku" (kurziva provedena autorem tohoto stanoviska). Ve věci, v níž byla dotčena nezávislost orgánu pověřeného přidělováním tras, Direction des circulations ferroviaires (ředitelství železniční dopravy), Soudní dvůr rozhodl, že francouzská právní úprava nezajistila, aby byl tento orgán z hlediska právní formy nezávislý, neboť byl útvarem železničního podniku. Uvedl zejména, že „[n]ezávislost z hlediska právní formy […] ve vztahu [mezi ním a Société nationale des chemins de fer français] neexistuje" (rozsudek Komise v. Francie, C-625/10, EU:C:2013:243, bod 52).
Viz rovněž směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/21/ES ze dne 7. března 2002 o společném předpisovém rámci pro sítě a služby elektronických komunikací (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 108, s. 33; Zvl. vyd. 13/29, s. 349), jejíž čl. 3 odst. 2 stanoví, že „[č]lenské státy zaručí nezávislost vnitrostátních regulačních orgánů tím, že zajistí, aby byly *právně* odlišeny a funkčně nezávislé na všech organizacích, které zajišťují sítě, zařízení nebo poskytují služby elektronických komunikací" (kurziva provedena autorem tohoto stanoviska).
Viz rovněž směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/54/ES ze dne 26. června 2003 o společných pravidlech pro vnitřní trh s elektřinou a o zrušení směrnice 96/92/ES (Úř. věst. L 176, s. 37; Zvl. vyd. 12/02, s. 211), jejíž čl. 10 odst. 1 stanoví, že „[j]e-li provozovatel přenosové soustavy součástí vertikálně integrovaného podniku, musí být nezávislý, přinejmenším *pokud jde o právní formu*, organizaci a rozhodování, na ostatních činnostech, které nesouvisejí s přenosem" (kurziva provedena autorem tohoto stanoviska).

35 — Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady COM(2001) 335 final ze dne 20. června 2001, kterým se mění nařízení Rady č. 95/93, předložený Komisí dne 22. června 2001 (Úř. věst. C 270, s. 131). Viz čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93, podle něhož: členský stát zajistí „faktickou nezávislost koordinátora na koordinovaném letišti tím, že *institucionálně* a finančně oddělí koordinátora od každé zúčastněné strany […]" (kurziva provedena autorem tohoto stanoviska).

36 — Viz bod 9 tohoto stanoviska. Ve sdělení z roku 2008 je funkční oddělení definováno v tom smyslu, že „mimo jiné" znamená, že koordinátor „jedná nezávisle" na řídícím orgánu letiště, leteckých dopravcích nebo poskytovatelích služeb, kteří působí na dotyčném letišti, že „[od nich] nepřijímá [...] žádné instrukce a není povinen jim podávat zprávy", toto sdělení se však ani slovem nezmiňuje o zřízení samostatného právního subjektu.

37 — Je pravda, že článek 6 směrnice Komise 88/301/EHS ze dne 16. května 1988 o hospodářské soutěži na trhu s telekomunikačními koncovými zařízeními (dále jen „směrnice 88/301") (Úř. věst. L 131, s. 73; Zvl. vyd. 08/01, s. 25), v němž se stanoví, že schvalování typu musí v případě telekomunikačních koncových zařízení provádět „orgán nezávislý" na veřejných nebo soukromých podnicích, které nabízejí zboží nebo služby v telekomunikačním odvětví, Soudní dvůr vyložil v tom smyslu, že zakazuje, aby bylo vydáváním tohoto typu schvalování pověřeno ředitelství ministerstva pošt a telekomunikací, a to proto, že je současně pověřeno mimo jiné i provozováním sítě (rozsudek Taillandier, C-92/91, EU:C:1993:854, bod 15). Kromě toho, že zmíněné ustanovení hovoří o nezávislém „orgánu", zatímco čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů požaduje pouze „nezávislost" koordinátora, by však byl takový výklad v rozporu s přípravnými pracemi k nařízení č. 793/2004, na něž je odkazováno v bodě 74 tohoto stanoviska.

38 — Viz bod 62 tohoto stanoviska. Pravdou je, že toto ustanovení, na rozdíl od čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů, nepožaduje, aby byly orgány dozoru nad zpracováním osobních údajů funkčně odděleny. Přesto se v něm však uvádí, že tyto orgány plní své úkoly „zcela nezávisle", obdobně jako v čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů, podle něhož je funkční oddělení koordinátora pouze způsob, jakým lze zajistit jeho nezávislost: členský stát musí totiž zajistit „nezávislost koordinátora na koordinovaném letišti *tím*, že funkčně oddělí koordinátora od každé zúčastněné strany" (kurziva provedena autorem tohoto stanoviska).

39 — Rozsudek Komise v. Rakousko, C-614/10, EU:C:2012:631, bod 42, a rozsudek Komise v. Maďarsko, C-288/12, EU:C:2014:237, bod 52.

a státem, který státu umožňuje kontrolovat činnost těchto zaměstnanců a případně i bránit jejich služebnímu postupu [40], skutečnost, že zaměstnanci vnitrostátního orgánu dozoru sestávají výlučně ze spolkových úředníků, což znamená, že tento orgán je propojen se spolkovým správním aparátem [41], a možnost předčasného ukončení mandátu vnitrostátního orgánu dozoru [42].

78. Obdobnými kritérii se Soudní dvůr řídil při určení, zda má být orgán pověřený schvalováním telekomunikačních koncových zařízení považován za „nezávislý“ [43], jak požaduje článek 6 směrnice 88/301 (zaměstnanci sestávající ze členů třetí zúčastněné osoby) [44], nebo při určení, zda orgán, který je pověřen vydáním stanoviska k vlivu určitého plánu na životní prostředí, splňuje požadavek funkčního oddělení (zda má tento orgán vlastní administrativní a lidské prostředky) [45].

79. Domnívám se, že kritéria vyjmenovaná v bodech 77 a 78 tohoto stanoviska mohou být přenesena i na funkční oddělení koordinátora ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů. Není mi totiž jasné, jak by mohl koordinátor zajistit svou nezávislost, pokud získává od zúčastněné strany pokyny, jimiž je vázán, pokud nemá své vlastní zaměstnance, nebo pokud mezi těmito zaměstnanci a zúčastněnou stranou existuje vztah podřízenosti. V úvahu by měla být brána i další kritéria, zejména pak to, zda má koordinátor případně samostatnou právní subjektivitu. Jak tvrdí Komise, nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů sice neukládá povinnost zřídit samostatný právní subjekt, avšak pro účely posouzení nezávislosti koordinátora má tento prvek určitý význam.

c) K nezávislému systému financování

80. Představuje nezávislý systém financování, který je výslovně stanoven v čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů, jedno z kritérií pro posouzení funkčního oddělení koordinátora, anebo samostatnou podmínku, která doplňuje podmínku na funkční oddělení?

81. Pokud by byl nezávislý systém financování považován za samostatnou podmínku, porušení čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů, k němuž došlo z toho důvodu, že koordinátor není po finanční stránce nezávislý, by mělo být konstatováno i v případě, že je splněna podmínka funkčního oddělení od zúčastněných stran, která je definována prostřednictvím kritérií shrnutých v bodech 77 až 79 tohoto stanoviska. Pokud by však mělo být nezávislé financování považováno pouze za jedno z kritérií funkčního oddělení, není možné, aby bylo porušení čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů konstatováno pouze na základě neexistence finanční nezávislosti koordinátora.

82. Podle mého názoru by měla být existence nezávislého systému financování považována pouze za jedno z kritérií funkčního oddělení koordinátora.

40 — Rozsudek Komise v. Rakousko, C-614/10, EU:C:2012:631, body 48 až 51.

41 — Rozsudek Komise v. Rakousko, C-614/10, EU:C:2012:631, bod 61.

42 — Rozsudek Komise v. Maďarsko, C-288/12, EU:C:2014:237, bod 55.

43 — Viz poznámka pod čarou 37 tohoto stanoviska.

44 — Rozsudek Tranchant, C-91/94, EU:C:1995:374, v jehož bodě 21 se uvádí, že ředitel laboratoře, která byla pověřena prováděním předběžných zkoušek pro účely schvalování telekomunikačních koncových zařízení, byl zaměstnancem France Télécom, provozovatele telekomunikační sítě.

45 — Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (Úř. věst. L 197, s. 36; Zvl. vyd. 15/06, s. 157) v čl. 6 odst. 3 stanoví, že členské státy jmenují orgány, které je třeba konzultovat ohledně vlivu některých plánů a programů na životní prostředí. Vzhledem k tomu, že toto ustanovení nepožaduje, aby byly tyto orgány nezávislé, ani to, aby byly funkčně odděleny od stran připravujících tyto plány, zavedl takový požadavek Soudní dvůr. Rozhodl, že pokud je podle právních předpisů členského státu tentýž orgán pověřen současně přípravou plánu i vypracováním stanoviska k vlivu tohoto plánu na životní prostředí, musí v rámci tohoto orgánu dojít k „funkčnímu oddělení“. Toto funkční oddělení znamená podle definice podané Soudním dvorem zejména to, že „jsou [dotyčnému orgánu] poskytnuty vlastní administrativní a lidské prostředky“ (rozsudek Seaport (NI) a další, C-474/10, EU:C:2011:681, bod 42).

83. Obě věty obsažené v čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů totiž nejsou spojeny souřadnou spojkou. Ze znění tohoto ustanovení tedy nelze vyvodit nic, co by nasvědčovalo tomu, že druhá věta, v níž je uveden požadavek na nezávislý systém financování, doplňuje první větu, v níž je členským státům uložena povinnost funkčně oddělit koordinátora od zúčastněných stran.

84. Kromě toho bych rád uvedl, že v rámci přípravných prací k nařízení č. 793/2004 Komise navrhla, aby byl čl. 4 odst. 2 nařízení č. 95/93 změněn tak, aby stanovil, že „faktická nezávislost koordinátora musí být zajištěna mimo jiné institucionálním a *finančním* oddělením od každé zúčastněné strany" a že členské státy zajistí „prostředky dostatečné k tomu, aby financování koordinačních činností nenarušilo nezávislost koordinátora"[46]. Také Evropský hospodářský a sociální výbor zdůraznil, že „členské státy by měly odměňovat koordinátory takovým způsobem, aby jim umožnily zcela svobodně vykonávat jejich mandát a dodržovat stanovené zásady"[47]. Tyto návrhy nebyly nicméně přijaty. V článku 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů se totiž nestanoví, že náklady budou koordinátorům proplaceny (tj. řečeno slovy Evropského hospodářského a sociálního výboru, že budou koordinátoři „odměňováni"), ani to, že by měl koordinátor mít vlastní rozpočet.

85. Z přípravných prací tedy vyplývá, že členské státy nemají povinnost poskytnout koordinátorům prostředky postačující k pokrytí jejich provozních nákladů. Podle mého názoru nejsou členské státy povinny poskytnout koordinátorům ani *oddělený* rozpočet, neboť unijní zákonodárce odmítl požadovat finanční *oddělení* koordinátora. Za těchto okolností by tedy bylo podle mého mínění nelogické dospět k závěru, že nezávislý systém financování je samostatnou podmínkou, a to z důvodu, že členské státy mají nadále značný prostor k uvážení, jakými prostředky toto financování zajistí. V rámci tohoto prostoru k uvážení jsou členské státy zejména oprávněny rozhodnout, že neposkytnou koordinátorovi prostředky dostatečné k pokrytí jeho provozních nákladů, což je přeci jen podmínkou *sine qua non* jeho finanční nezávislosti.

86. V tomto ohledu je namístě zdůraznit, že se nelze v žádném případě domnívat, že takové povinnosti ukládá členským státům sdělení z roku 2008, které odkazuje na to, že koordinátor musí vést oddělené účetnictví a musí mít samostatný rozpočet a rozmanité zdroje financování[48]. Právním základem nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů je totiž čl. 84 odst. 2 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství, podle něhož má Rada pravomoc k tomu, aby kvalifikovanou většinou přijímala ustanovení v oblasti letectví. Jediný orgánem, který měl pravomoc uložit členským státům povinnosti, jež nebyly stanoveny v nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů, byla tedy Rada, a nebylo možné, aby tak činila Komise prostřednictvím sdělení.

87. Jeví se ostatně, že to Komise ani neměla v úmyslu. V úvodu sdělení z roku 2008 se totiž uvádí, že účelem tohoto sdělení je pouze „předložit [...] názory Komise"[49]. Požadavky, aby měl koordinátor oddělené účetnictví a samostatný rozpočet a aby byl financován několika stranami, navíc Komise formuluje podmiňovacím způsobem[50].

46 — Viz poznámka pod čarou 35 tohoto stanoviska (kurziva provedena autorem tohoto stanoviska).

47 — Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 20. března 2002 k „Návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství" (Úř. věst. C 125, s. 8), body 4.5.2.1 a 5.2.

48 — Viz bod 9 tohoto stanoviska.

49 — Viz úvod sdělení z roku 2008, s. 3. Viz rovněž závěry sdělení z roku 2008, s. 8, v nichž se uvádí toto: „V souvislosti s uvedeným sledováním Komise zváží, zda je zapotřebí podat návrh na změnu nařízení".

50 — Viz sdělení z roku 2008, bod 1, s. 4: „*[Bylo by] proto třeba, aby* koordinátor vedl oddělené účetnictví a rozpočet a nebyl při financování své činnosti odkázán pouze na řídící orgán letiště, poskytovatele služeb ani na žádného leteckého dopravce" (kurziva provedena autorem tohoto stanoviska).

88. A konečně je třeba uvést, že sdělení z roku 2008 nebylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*, že bylo přijato čtyři roky po přijetí nařízení č. 793/2004 a že i když Komise dne 1. prosince 2011 předložila návrh, který zčásti převzal obsah sdělení z roku 2008, tento návrh nevedl zatím k žádným změnám nařízení č. 95/93 [51] .

89. Pro účely určení, že Portugalská republika nesplnila své povinnosti, se tedy Komise nemůže platně opírat o sdělení z roku 2008 [52].

d) Použití na projednávanou věc

90. Podle mého názoru Komise neprokázala, že nedošlo k funkčnímu oddělení DCNS od ANA.

91. Okolnost, že DCNS není samostatným subjektem s vlastní právní subjektivitou, nýbrž útvarem ANA, samozřejmě nepodporuje závěr, že by mohl být považován za nezávislý. Totéž platí i o okolnosti, že je DCNS financován výlučně z prostředků ANA, protože nedošlo k zavedení poplatku za přidělování letištních časů, který je stanoven v článku 11 nařízení s mocí zákona č. 109/2008, a že jeho rozpočet schvaluje ANA.

92. Protiváhou těchto dvou bodů je nicméně to, že DCNS má své vlastní zaměstnance a že Komise neprokázala, že je ANA oprávněna zasahovat do přidělování letištních časů.

93. Zaprvé Komise nezpochybňuje, že DCNS má své vlastní zaměstnance, kteří se zabývají výlučně přidělováním letištních časů. Neposkytla žádný poznatek, jímž by mohlo být prokázáno, že zaměstnanci DCNS jsou podřízeni zaměstnancům ANA, například že vedení ANA rozhoduje o služebním postupu zaměstnanců DCNS nebo že jim může ukládat sankce. Jediný argument, který Komise v této souvislosti vznesla, se týká neexistence „čínské zdi“ mezi DCNS a ANA, tj. vnitřní organizace, která by v rámci ANA bránila oběhu důvěrných informací mezi DCNS a ostatními útvary ANA. Tento argument není přesvědčivý, neboť mi není jasné, jak by mohl být z čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů, který nehovoří o zaměstnancích koordinátora, vyvozen požadavek týkající se takovéto „čínské zdi“.

94. Zadruhé Komise neprokázala, že ANA je oprávněna udílet DCNS pokyny. Uvedla v této souvislosti pouze obecné úvahy vyvozené z portugalského práva obchodních společností, podle nichž správní rada každé akciové společnosti, tedy i ANA, řídí činnosti celé společnosti včetně jejich útvarů, přezkoumává výroční zprávu a roční účetní závěrky společnosti včetně odděleného účetnictví DCNS. Pokud totiž Komise tvrdí, že k funkčnímu oddělení DCNS od ANA nedošlo proto, že správní rada ANA řídí činnosti celé společnosti, je to podle mého názoru totéž, jako by tvrdila, že k tomuto funkčnímu oddělení nedošlo proto, že je DCNS útvarem akciové společnosti, tj. ANA. Vzhledem k tomu, že čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů neukládá členským státům povinnost na právní oddělení koordinátora od zúčastněných stran, nýbrž pouze povinnost funkčního oddělení, argument vznesený Komisí nemůže obstát [53].

51 — Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Evropské unie (přepracované znění) ze dne 1. prosince 2011 [COM(2011) 827 final]. Podle návrhu Komise měl být do čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů vložen nový pododstavec [nyní čl. 5 odst. 3 písm. c)]:
„Financování uvedené v písmeni c) zajišťují letečtí dopravci s operacemi na koordinovaných letištích a letiště způsobem zajišťujícím spravedlivé rozdělení finanční zátěže mezi všechny zúčastněné strany a bránícím tomu, aby financování z velké části záviselo na jediné zúčastněné straně. Členské státy dbají na to, aby měl koordinátor stále k dispozici nezbytné zdroje – finanční, personální, technické a materiální – jakož i odborné znalosti pro výkon své činnosti“.

52 — V tomto ohledu viz stanovisko generálního advokáta Jääskinena přednesené ve věci Komise v. Německo, C-556/10, EU:C:2012:528, bod 60, a rozsudek Komise v. Německo, C-556/10, EU:C:2013:116, bod 62.

53 — V tomto ohledu viz rozsudek Komise v. Francie, C-625/10, EU:C:2013:243, bod 67.

95. V tomto ohledu je nutné uvést, že Komise se nezabývala způsobem, jakým DCNS přijímá rozhodnutí, nesnažila se zjistit, zda řídící orgány tohoto útvaru podávaly informace řídícím orgánům ANA a zda se s nimi radily před přijetím rozhodnutí, nebo zda je možné, že získávaly od ANA příkazy k jednotlivým případům, případně jen obecné pokyny nebo od ANA neobdržely žádnou směrnici. Takové posouzení by bylo zapotřebí tím spíše, že Portugalská republika ve své žalobní odpovědi a duplice tvrdí, že rozhodnutí DCNS nepodléhají posouzení ani schválení správní rady ANA.

96. Zatřetí nebylo zpochybněno, že DCNS vede oddělené účetnictví. Výslovně je to stanoveno i v čl. 5 odst. 2 nařízení s mocí zákona č. 109/2008 [54].

97. Co se týče okolnosti, že po privatizaci ANA oznámila Portugalská republika zřízení nezávislého subjektu pověřeného přidělováním letištních časů, rád bych uvedl, že rozhodnutí privatizovat ANA bylo přijato pouze měsíc před přijetím odůvodněného stanoviska [55] a že privatizace byla zřejmě provedena až měsíc poté, co bylo přijato odůvodněné stanovisko [56], a že pokud si portugalský stát nepřeje pověřit koordinační činností soukromý podnik, což mu nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů nezakazuje, musí za tímto účelem zřídit nový subjekt, a to tak, že privatizuje řídící orgán, jehož útvar se stane koordinátorem.

98. Je pravda, že Portugalská republika nebyla během jednání schopna upřesnit, podle jakého postupu a za jakých podmínek dochází ke jmenování koordinátora. Na tento bod však Komise neupozornila ani v žalobě, ani ve své replice, a proto bych rád zdůraznil, že spíše než do působnosti čl. 4 odst. 2 nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů spadají výše uvedené prvky do působnosti čl. 4 odst. 1 tohoto nařízení, v němž je stanoveno, že členské státy zajistí určení způsobilé osoby jako koordinátora. Komise nicméně vytýká Portugalské republice pouze nesplnění těch povinností, které pro ni vyplývají z odstavce 2, a o odstavci 1 se vůbec nezmiňuje.

99. Komise tedy neprokázala, že Portugalská republika nesplnila povinnost, která pro ni vyplývá z čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení č. 95/93 ve znění pozdějších předpisů, a sice povinnost zajistit, aby byl koordinátor nezávislý na řídícím orgánu koordinovaného letiště.

VI – **Závěry**

100. S ohledem na výše uvedené úvahy navrhuji, aby Soudní dvůr:

1) odmítl jako nepřípustné návrhy Portugalské republiky směřující k tomu, aby Soudní dvůr určil, že stávající portugalský koordinátor splňuje požadavky na funkční nezávislost, které jsou stanoveny v čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení Rady 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. 793/2004 ze dne 21. dubna 2004, a že Portugalská republika splnila povinnosti, které pro ni vyplývají z unijního práva;

2) zamítl žalobu a

3) uložil Evropské komisi náhradu nákladů řízení.

54 — Viz bod 13 tohoto stanoviska.

55 — Rozhodnutí privatizovat ANA bylo přijato dne 28. prosince 2012 a odůvodněné stanovisko dne 25. ledna 2013. Viz body 15 a 20 tohoto stanoviska.

56 — Podle Komise došlo k tomuto převodu dne 21. února 2013.