

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

12. května 2011 *

Ve věci C-176/09,

jejímž předmětem je žaloba na neplatnost na základě článku 230 prvního pododstavce ES podaná dne 15. května 2009,

Lucemburské velkovévodství, zastoupené C. Schiltzem, jako zmocněncem, ve spolupráci s P. Kinschem, avocat,

žalobce,

podporované

Slovenskou republikou, zastoupenou B. Ricziovou, jako zmocněnkyní,

vedlejší účastníci,

* Jednací jazyk: francouzština.

proti

Evropskému parlamentu, zastoupenému A. Troupiotisem a A. Neergaardem, jako zmocněnci, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

Radě Evropské unie, zastoupené E. Karlsson a M. Moorem, jako zmocněnci,

žalovaným,

podporovaným

Evropskou komisí, zastoupenou K. Simonssonem a C. Vrignon, jako zmocněnci, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

vedlejší účastníci,

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení K. Lenaerts, předseda senátu, R. Silva de Lapuerta, G. Arestis, J. Malenovský a T. von Danwitz (zpravodaj), soudci,

generální advokát: P. Mengozzi,
vedoucí soudní kanceláře: R. Šereš, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 21. října 2010,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 16. prosince 2010,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Svou žalobou se Lucemburské velkovévodství domáhá toho, aby Soudní dvůr zrušil směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích (Úř. věst. L 70, s. 11) z důvodu, že tato směrnice porušuje zásadu rovného zacházení, zásadu proporcionality a zásadu subsidiarity.

Právní rámec

- 2 Směrnice 2009/12 byla přijata na základě čl. 80 odst. 2 ES.

- 3 Podle třetí věty prvního bodu odůvodnění této směrnice platí, že „[ř]ídící orgány letišť poskytující zařízení a služby podléhající letištním poplatkům by měly usilovat o nákladově efektivní provoz“.
- 4 V první větě druhého bodu odůvodnění se uvádí, že „[j]e nezbytné zřídit společný rámec upravující podstatné rysy letištních poplatků a způsob jejich stanovování, neboť při neexistenci tohoto rámce by nemusely být dodrženy základní požadavky, pokud jde o vztah mezi řídicími orgány letišť a uživateli letišť“.
- 5 Třetí a čtvrtý bod odůvodnění směrnice 2009/12 uvádí k oblasti její působnosti následující:

„(3) Tato směrnice by se měla vztahovat na letiště [...], která překračují minimální velikost, protože řízení a financování malých letišť nevyžaduje uplatnění rámce Společenství.“

- (4) Kromě toho v členských státech, ve kterých žádné letiště nedosahuje minimální velikosti pro uplatnění této směrnice, mají letiště s nejvyšším počtem odbavených cestujících natolik privilegované postavení jako místo vstupu do daného členského státu, že je nezbytné použít na toto letiště tuto směrnici, aby bylo zaručeno dodržování některých základních zásad ve vztahu mezi řídicím orgánem letiště a uživateli letiště, zejména pokud jde o transparentnost poplatků a nepřipustnost diskriminace mezi uživateli letiště.“

6 Patnáctý bod odůvodnění směrnice 2009/12 zní:

„Řídící orgány letišť by měly mít možnost uplatňovat letištní poplatky odpovídající infrastruktuře nebo úrovni poskytovaných služeb, neboť letečtí dopravci mají oprávněný zájem požadovat od řídicího orgánu letiště služby odpovídající poměru ceny a kvality. Přístup k rozlišené úrovni infrastruktury nebo služeb by však měl být nediskriminačně otevřen všem dopravcům, kteří si ji přejí využívat. V případě, že poptávka převyší nabídku, by měl být přístup určen na základě objektivních a nediskriminačních kritérií stanovených řídicím orgánem letiště. Veškeré rozdíly v poplatcích by měly být transparentní, objektivní a založené na jasných kritériích.“

7 Devatenáctý bod odůvodnění této směrnice stanoví:

„Jelikož cíle této směrnice, totiž stanovení společných zásad pro výběr letištních poplatků na letištích Společenství, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, protože systémy letištních poplatků nelze zavést na úrovni jednotlivých států jednotným způsobem v celém Společenství, a proto jej může být z důvodu rozsahu a účinků této směrnice lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle“.

8 Tato směrnice podle svého čl. 1 odst. 1 a 2 „stanoví společné zásady pro výběr letištních poplatků na letištích Společenství“ a vztahuje se „na každé letiště nacházející se na území, na něž se vztahuje Smlouva [o ES], jež je otevřené pro obchodní dopravu

a jehož roční objem provozu je vyšší než 5 milionů odbavených cestujících, a dále na letiště s nejvyšším počtem odbavených cestujících v každém členském státě“.

- 9 Podle čl. 2 bodu 4 směrnice 2009/12 se letištním poplatkem rozumí „poplatek vybíraný ve prospěch řídicího orgánu letiště a placený uživateli letiště za použití zařízení a služeb, které jsou výlučně poskytovány řídicím orgánem letiště a které souvisejí s přistáním, vzletem, osvětlením a parkováním letadel a s odbavováním cestujících a nákladu“.
- 10 Článek 3 první věta téže směrnice stanoví, že „[č]lenské státy [...] zajistí, aby letištní poplatky nediskriminovaly uživatele letiště“.
- 11 Směrnice 2009/12 počítá s tím, že za tímto účelem bude zaveden povinný postup pro konzultace mezi řídicími orgány dotčených letišť a uživateli letišť nebo zástupci či sdruženími uživatelů letiště, a opravný prostředek. Článek 6 této směrnice v souvislosti s uvedenými postupy stanoví:

„1. Členské státy zajistí, aby byl zaveden povinný postup pravidelných konzultací mezi řídicím orgánem letiště a uživateli letiště nebo zástupci či sdruženími uživatelů letiště, pokud jde o fungování systému letištních poplatků, výši letištních poplatků a případně kvalitu poskytovaných služeb. Tyto konzultace se konají nejméně jednou za rok, nebylo-li při poslední konzultaci dohodnuto jinak. Existuje-li mezi řídicím orgánem letiště a uživateli letiště víceletá dohoda, konají se konzultace v souladu s touto dohodou. Členské státy mají právo žádat, aby se konzultace konaly častěji.

2. Členské státy zajistí, aby změny systému nebo výše letištních poplatků byly, kdykoliv je to možné, prováděny ve shodě mezi řídicím orgánem letiště a uživateli letiště. Za tímto účelem předloží řídicí orgán letiště uživatelům letiště každý návrh na změnu systému letištních poplatků nebo výše letištních poplatků, společně s odůvodněním navrhovaných změn, nejpozději čtyři měsíce před jejich vstupem v platnost, neexistují-li výjimečné okolnosti, které by však bylo nutné uživatelům odůvodnit. Řídicí orgán letiště konzultuje navrhované změny s uživateli letiště a před přijetím rozhodnutí zohlední jejich stanoviska. Řídicí orgán letiště zpravidla zveřejní své rozhodnutí nebo doporučení nejpozději dva měsíce před jeho vstupem v platnost. Není-li mezi řídicím orgánem letiště a uživateli letiště dosaženo dohody o navrhovaných změnách, odůvodní řídicí orgán letiště své rozhodnutí s ohledem na stanoviska uživatelů letiště.

3. Členské státy zajistí, aby se v případě sporu ohledně rozhodnutí o letištních poplatcích přijatého řídicím orgánem letiště mohla kterákoli ze stran obrátit na nezávislý dozorový orgán uvedený v článku 11, který přezkoumá odůvodnění změn systému nebo výše letištních poplatků.

4. Změna systému nebo výše letištních poplatků, o níž rozhodl řídicí orgán letiště, nenabude v případě jejího předložení nezávislému dozorovému orgánu účinnosti, dokud tento orgán záležitost nepřezkoumá. Nezávislý dozorový orgán přijme do čtyř týdnů ode dne, kdy mu byla záležitost předložena, prozatímní rozhodnutí ohledně vstupu změny letištních poplatků v platnost, ledaže může ve stejné lhůtě přijmout konečné rozhodnutí.

5. Členský stát se může rozhodnout, že odstavce 3 a 4 nepoužije na změny výše nebo struktury letištních poplatků na těch letištích, pro která:

- a) existuje povinný postup v rámci vnitrostátních právních předpisů, na základě kterého jsou nezávislým dozorovým orgánem určovány nebo schvalovány letištní poplatky nebo jejich maximální výše, nebo
- b) existuje povinný postup v rámci vnitrostátních právních předpisů, na základě kterého nezávislý dozorový orgán pravidelně nebo na žádost dotčených stran přezkouvává, zda jsou taková letiště předmětem účinné hospodářské soutěže. Je-li to na základě tohoto přezkumu odůvodněné, rozhodnou členské státy o tom, že letištní poplatky nebo jejich maximální výše mají být určovány nebo schvalovány nezávislým dozorovým orgánem. Toto rozhodnutí se použije, dokud je to na základě přezkumu provedeného tímto orgánem nezbytné.

[...]“

- 12 Řídící orgán letiště musí podle čl. 7 odst. 1 směrnice 2009/12 pokaždé, když se mají konat konzultace, poskytnout každému uživateli letiště nebo zástupcům či sdružením uživatelů letiště informace o faktorech tvořících základ pro stanovení systému nebo výše všech poplatků, které na všech letištích daný řídicí orgán letiště vybírá.
- 13 Článek 11 odst. 1 až 3 a odst. 5 směrnice 2009/12 v souvislosti se zřízením a fungováním nezávislého dozorového orgánu stanoví:

„1. Členské státy určí nebo zřídí nezávislý orgán jako svůj vnitrostátní nezávislý dozorový orgán pro zajištění správného uplatňování opatření přijatých k dosažení souladu s touto směrnicí a pro plnění přinejmenším těch úkolů, které jsou uloženy článkem 6. Tímto orgánem může být subjekt, kterému členský stát svěřil uplatňování dodatečných regulačních opatření uvedených v čl. 1 odst. 5, včetně schvalování systému nebo

výše letištních poplatků, a to za předpokladu, že splňuje požadavky odstavce 3 tohoto článku.

2. V souladu s vnitrostátními právními předpisy nebrání tato směrnice tomu, aby nezávislý dozorový orgán pověřil prováděním této směrnice, pod svým dohledem a na svou zodpovědnost, jiné nezávislé dozorové orgány, pokud je toto provádění uskutečňováno na základě stejných norem.

3. Členské státy zaručí nezávislost nezávislého dozorového orgánu tím, že zajistí, aby byl právně i funkčně nezávislý na jakémkoli řídicím orgánu letiště nebo leteckém dopravci. Členské státy, které si ponechávají vlastnictví letiště, řídicích orgánů letišť či leteckých dopravců nebo řídicí orgány letišť či letecké dopravce ovládají, zajistí, aby funkce spojené s tímto vlastnictvím nebo ovládáním nebyly svěřeny nezávislému dozorovému orgánu. Členské státy zajistí, aby nezávislý dozorový orgán vykonával své pravomoci nestranně a transparentně.

[...]

5. Členské státy mohou stanovit systém financování nezávislého dozorového orgánu, jehož součástí může být i výběr poplatků od uživatelů letišť a řídicích orgánů letišť.“

¹⁴ Podle čl. 12 odst. 1 směrnice 2009/12 Evropská komise předloží Evropskému parlamentu a Radě Evropské unie do 15. března 2013 zprávu o uplatňování této směrnice, jež vyhodnotí pokrok dosažený při plnění jejího cíle.

- 15 Podle čl. 13 odst. 1 prvního pododstavce uvedené směrnice členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 15. března 2011.

Návrhová žádání účastníků řízení a řízení před Soudním dvorem

- 16 Lucemburské velkovévodství navrhuje, aby Soudní dvůr:
- zrušil čl. 1 odst. 2 směrnice 2009/12 v rozsahu, v němž stanoví, že se vztahuje na letiště s nejvyšším počtem odbavených cestujících v každém členském státě;
 - podpůrně zrušil směrnicí 2009/12 v plném rozsahu a
 - uložil Parlamentu a Radě náhradu nákladů řízení.
- 17 Parlament a Rada navrhují, aby Soudní dvůr:
- žalobu zamítl jako neopodstatněnou;
 - uložil Lucemburskému velkovévodství náhradu nákladů řízení a
 - podpůrně pro případ, že by Soudní dvůr zrušil směrnicí 2009/12, zachoval její účinky až do přijetí nového aktu.

- 18 Usnesením předsedy Soudního dvora ze dne 14. října 2009 bylo povoleno vedlejší účastenství Slovenské republiky na podporu návrhových žádání Lucemburského velkovévodství a Komisi na podporu návrhových žádání Parlamentu a Rady.

K žalobě

K prvnímu žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení zásady rovného zacházení

Argumentace účastníků řízení

- 19 První žalobní důvod, vycházející z porušení zásady rovného zacházení, obsahuje dvě samostatné části. V první části tohoto žalobního důvodu Lucemburské velkovévodství, podporované Slovenskou republikou, poukazuje na to, že je s ním zacházeno jinak než s členskými státy, ve kterých velká regionální letiště s 1 až 5 miliony ročně odbavených cestujících nespádají do působnosti směrnice 2009/12, přestože jsou ve stejném postavení jako jediné lucemburské komerční letiště, a sice letiště Lucemburk-Findel, jehož roční objem provozu dosahuje 1,7 milionu odbavených cestujících. Jde o letiště Hahn (Německo), jehož roční objem provozu dosahuje řádově 4 milionů odbavených cestujících, a Charleroi (Belgie), jehož roční objem provozu dosahuje řádově 2,9 milionu odbavených cestujících, což jsou letiště, která se nacházejí ve stejné spádové oblasti jako lucemburské letiště, po silnici ve vzdálenosti do 200 km, a která tomuto letišti přímo konkurují. Rovněž jde o velká regionální letiště, která se nacházejí v blízkosti městských aglomerací jisté velikosti nebo jistého hospodářského

významu, jako například letiště Turín (Itálie) s 3,5 miliony cestujících či letiště Bordeaux (Francie) s 3,4 miliony cestujících.

- 20 Ve druhé části prvního žalobního důvodu Lucemburské velkovévodství tvrdí, že je s ním zacházeno stejně jako s členskými státy, na jejichž území se nacházejí letiště, jejichž roční objem provozu přesahuje 5 milionů odbavených cestujících, například se Spolkovou republikou Německo či s Belgickým královstvím.
- 21 Podle Lucemburského velkovévodství je v této souvislosti nutné poukázat na kategorizaci vycházející ze sdělení Komise ze dne 9. prosince 2005, které se týká pokynů Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (Úř. věst. C 312, s. 1), a omezit působnost směrnice 2009/12 na ty kategorie letišť, jejichž roční objem provozu přesahuje 5 milionů odbavených cestujících.
- 22 Ani rozdíl v zacházení ve srovnání s velkými regionálními letišti, která nespádají do působnosti směrnice 2009/12, ani stejné zacházení s letištěm Lucemburk-Findel a s letišti, jejichž roční objem provozu přesahuje 5 milionů odbavených cestujících, není odůvodněné. Řízení a financování malých a středních letišť s méně než 5 miliony odbavených cestujících ročně nevyžaduje, jak správně plyne ze třetího bodu odůvodnění této směrnice, uplatnění „rámce Společenství“. Naproti tomu tvrzení obsažené ve čtvrtém bodě jejího odůvodnění, podle kterého „mají letiště s nejvyšším počtem odbavených cestujících natolik privilegované postavení jako místo vstupu do daného členského státu, že je nezbytné použít na toto letiště [směrnicí 2009/12]“, je vzhledem k jejímu cíli, a sice předcházet zneužívání dominantního postavení některých letišť, fakticky irrelevantní. O „privilegovaném postavení“ lze uvažovat jedině tehdy, když u hospodářských subjektů skutečně vede ke zvýhodnění stejného typu jako zvýhodnění spočívající v odbavování více než 5 milionů cestujících ročně. Tak tomu však nemusí být automaticky v případě největšího letiště každého členského státu.

- 23 Pokud jde konkrétně o letiště Lucemburk-Findel, toto letiště nemá postavení privilegiovaného místa vstupu do Lucemburska a nehrozí u něj, že vůči hospodářským subjektům bude zneužívat dominantní postavení, a to vzhledem k soutěžní situaci, ve které se toto letiště nachází ve vztahu k několika nedalekým letištím, na kterých působí společnosti operující nízkonákladové lety, a k letištím představujícím letecké uzly („hubs“), jako například Frankfurt (Německo) či Brusel (Belgie). Ani z hospodářského hlediska nelze lucemburské letiště řadit do srovnatelné kategorie jako letiště s více než 5 miliony cestujících ročně, přestože podíl prodaných letenek v obchodní třídě je větší než na těchto letištích. Silné postavení jeho správce proto nelze považovat za rovnocenné postavení správce letiště odbavujícího více než 5 milionů cestujících.
- 24 Riziko zneužití dominantního postavení naopak hrozí spíše u jiných významnějších regionálních letišť, která nespádají do působnosti směrnice 2009/12 a která se nacházejí v blízkosti městských aglomerací jistě velikosti nebo jistého hospodářského významu, jako například letiště Turín či Bordeaux.
- 25 Je sice pravda, že na legitimitu činnosti zákonodárce Unie v oblastech, v nichž musí provádět komplexní ekonomické analýzy, může mít vliv jen jeho zjevně nesprávné posouzení. Tato zásada však předpokládá, že ve sporném případě zákonodárce takovou komplexní analýzu skutečně provedl, k čemuž však v projednávaném případě nedošlo. I kdyby bylo třeba uznat, že zákonodárce v určitých ohledech analyzoval komplexní situaci, analýza týkající se letiště Lucemburk-Findel, jehož spádová oblast je obzvláště omezená, komplexní není. Je tedy zjevné, že se uvedený zákonodárce tím, že zahrnul i toto letiště, jehož roční objem provozu dosahuje sotva třetiny počtu odbavených cestujících, který se zpravidla považuje za hranici, nad kterou již je třeba uplatňovat rámec Společenství, dopustil zjevně nesprávného posouzení.

- 26 Slovenská republika dodává, že údaje týkající se postavení letiště Bratislava (Slovensko), které působí v téže zeměpisné oblasti jako letiště Vídeň (Rakousko), relativizují tvrzení, podle kterého je největší letiště členského státu vždy „místem vstupu“ využívaným velkou částí cestujících. Skutečnost, že určité letiště je v členském státě největší, tudíž nemůže být rozhodující při posuzování soutěžního postavení tohoto letiště na daném trhu.
- 27 Rada uvádí, že zákonodárce Unie s ohledem na cíl směrnice 2009/12 skutečně považoval za zjevné, že hlavní letiště, tedy ta, která v členském státě stejně jako letiště Lucemburk-Findel odbaví ročně největší počet cestujících, mají privilegované postavení v členském státě, na jehož území se nacházejí, takže je lze postavit na roveň letišťům, která přesahují hranici 5 milionů odbavených cestujících ročně.
- 28 Velká regionální letiště, jako jsou letiště Charleroi či Hahn, nicméně nemají privilegované postavení jaké náleží hlavním letišťům v příslušných členských státech. Tato letiště nejsou hlavními vstupními branami do příslušných států, jako je tomu u letišť, která jako letiště Lucemburk-Findel ročně odbaví ve svém členském státě nejvyšší počet cestujících.
- 29 Podle Parlamentu spočívají cíle směrnice 2009/12, jak plyne z prvního a druhého bodu jejího odůvodnění, v zajištění toho, aby řídicí orgány letišť usilovaly o nákladově efektivní provoz, a ve zřízení společného rámce upravujícího podstatné rysy letištních poplatků. Účelem této směrnice je tedy zaručit, aby uživatelé mohli mít přístup

k letištním službám za úhradu poplatku, který je v souladu s podmínkami stanovenými touto směrnicí, a zajistit tak nediskriminaci a transparentnost.

- 30 Komise s odkazem na návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 24. ledna 2007 o letištních poplatcích [KOM(2006) 820 v konečném znění, dále jen „návrh směrnice“] tvrdí, že cílem zmíněného společného rámce je usnadnit jednání o letištních poplatcích mezi letišti a leteckými společnostmi. Směrnice 2009/12 měla zabránit tomu, aby se s ohledem na „privilegované postavení“ letiště nedostal řídicí orgán letiště při stanovování letištních poplatků do silného postavení vůči leteckým dopravcům. V takovém postavení se mohou nacházet dvě kategorie letišť, a sice hlavní letiště jednotlivých členských států, která se zpravidla nacházejí v blízkosti hlavních měst a jsou „místy vstupu“ do těchto států, a letiště, jejichž postavení je z důvodu jejich velikosti srovnatelné s postavením letišť v první kategorii. Je zjevné, že letiště v první kategorii zejména z důvodu svého umístění bezprostředně na okraji značně zalidněných městských aglomerací těží z kvality jejich infrastruktury a z existence obchodní klientely, která je méně citlivá na změny cen letenek, ale která naopak nechce ztrácet čas cestováním na letiště vzdálená více než sto kilometrů od těchto městských aglomerací.

Závěry Soudního dvora

- 31 Obecná zásada rovného zacházení, jakožto obecná zásada práva Unie, ukládá, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněno (viz zejména rozsudky ze dne 13. prosince 1984, *Sermide*, 106/83, *Recueil*, s. 4209, bod 28; ze dne 5. října 1994,

Crispoltoni a další, C-133/93, C-300/93 a C-362/93, Recueil, s. I-4863, body 50 a 51; ze dne 11. července 2006, Franz Egenberger, C-313/04, Sb. rozh. s. I-6331, bod 33, a ze dne 16. prosince 2008, Arcelor Atlantique et Lorraine a další, C-127/07, Sb. rozh. s. I-9895, bod 23).

- 32 Srovnatelný charakter odlišných situací se posuzuje s ohledem na veškeré prvky, které je charakterizují. Takové prvky musí být zejména určeny a posuzovány ve světle předmětu a cíle aktu Unie, který zakládá dotčené odlišení. Mimoto musí být zohledněny zásady a cíle oblasti, do níž dotčený akt spadá (viz v tomto smyslu výše uvedený rozsudek Arcelor Atlantique et Lorraine a další, body 25 a 26 a citovaná judikatura).
- 33 V této souvislosti je třeba poukázat na to, že základem pro směrnici 2009/12 je čl. 80 odst. 2 ES, který stanoví, že Rada může rozhodnout, zda, do jaké míry a jakým postupem bude možno stanovit vhodná ustanovení pro dopravu námořní a leteckou.
- 34 Smlouva tedy Radě tím, že ji opravňuje k tomu, aby rozhodla o okamžiku, obsahu i rozsahu opatření pro námořní a leteckou dopravu, přiznává rozsáhlou zákonodárskou pravomoc k přijetí vhodných společných předpisů (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 23. října 2007, Komise v. Rada, C-440/05, Sb. rozh. s. I-9097, bod 58; ohledně zákonodárné pravomoci Rady v oblasti společné dopravní politiky viz rovněž rozsudky ze dne 28. listopadu 1978, Schumalla, 97/78, Recueil, s. 2311, bod 4, a ze dne 17. července 1997, SAM Schiffahrt a Stapf, C-248/95 a C-249/95, Recueil, s. I-4475, bod 23).
- 35 Pokud jde o soudní přezkum výkonu takového oprávnění, nemůže soud Unie nahradit posouzení zákonodárce Unie posouzením svým, nýbrž se musí omezit na přezkum

toho, zda toto posouzení není stíženo zjevnými vadami nebo zneužitím pravomoci nebo zda zákonodárce zjevně nepřekročil meze své zákonodárné pravomoci (viz v tomto smyslu zejména rozsudky ze dne 29. února 1996, Komise v. Rada, C-122/94, Recueil, s. I-881, bod 18; ze dne 12. listopadu 1996, Spojené království v. Rada, C-84/94, Recueil, s. I-5755, bod 58; výše uvedený rozsudek SAM Schiffahrt a Stapf, bod 24, a rozsudek ze dne 12. března 2002, Omega Air a další, C-27/00 a C-122/00, Recueil, s. I-2569, bod 64).

- ³⁶ První žalobní důvod uváděný Lucemburským velkovévodstvím, které v jeho první části tvrdí, že se srovnatelnými situacemi bylo zacházeno odlišně, a v jeho druhé části, že s odlišnými situacemi bylo zacházeno stejně, proto bude třeba přezkoumat s ohledem na kritéria připomenutá v bodech 31 až 35 tohoto rozsudku.

K první části prvního žalobního důvodu, vycházející z odlišného zacházení se srovnatelnými situacemi

- ³⁷ Pokud jde o odlišné zacházení se srovnatelnými situacemi, podstatou tvrzení Lucemburského velkovévodství je to, že s letištěm Lucemburk-Findel je zacházeno jinak než s letišti, která nespádají do působnosti směrnice 2009/12, jejichž roční objem provozu se pohybuje v rozmezí od 1 milionu do 5 milionů odbavených cestujících a která jsou podle pokynů stanovených ve sdělení Komise ze dne 9. prosince 2005 zařazena, stejně jako lucemburské letiště, do kategorie velkých regionálních letišť. Zacházení je odlišné zejména ve srovnání s letišti Charleroi a Hahn a ve srovnání s letišti, která se

nacházejí v blízkosti městských aglomerací jisté velikosti nebo jistého hospodářského významu, jako letiště Turín či Bordeaux.

38 V tomto ohledu z třetího a čtvrtého bodu odůvodnění směrnice 2009/12 vyplývá, že zákonodárce Unie nepovažoval při jejím přijímání za nezbytné, aby oblast působnosti této směrnice zahrnovala všechna letiště Unie, nýbrž že tato směrnice se má vztahovat na pouhé dvě kategorie letišť, a sice letiště, která přesahují určitou minimální velikost, a letiště s nejvyšším počtem ročně odbavených cestujících v těch členských státech, ve kterých žádné letiště nedosahuje této minimální velikosti, jako je tomu v případě letiště Lucemburk-Findel.

39 Tato směrnice podle svého čl. 1 odst. 1 „stanoví společné zásady pro výběr letištních poplatků“ na letištích. Jejím cílem je tak upravit vztah mezi řídicími orgány letišť a jejich uživateli při stanovování letištních poplatků.

40 Jak plyne z druhého, čtvrtého a patnáctého bodu odůvodnění směrnice 2009/12, zákonodárce Unie přijetím společného rámce usiloval o zlepšení vztahu mezi řídicími orgány letišť a jejich uživateli a o to, aby nedocházelo k porušování některých základních zásad v tomto vztahu, například transparentnosti poplatků, konzultování uživatelů letišť a nepřípustnosti diskriminace mezi těmito uživateli.

41 Srovnatelnost letišť zmíněných v bodě 37 tohoto rozsudku je tudíž třeba posuzovat zejména s ohledem na jejich postavení vůči uživatelům těchto letišť, tedy vůči leteckým společnostem.

- 42 Jak plyne ze čtvrtého bodu odůvodnění směrnice 2009/12, výše uvedený zákonodárce shledal, že letiště, která se nacházejí v členských státech, v nichž žádné letiště nedosahuje minimální velikosti stanovené touto směrnicí, a která mají nejvyšší počet ročně odbavených cestujících, jako například letiště Lucemburk-Findel, mají vůči uživatelům letišť privilegované postavení, neboť představují místo vstupu do těchto členských států. V této souvislosti dospěl k závěru, jak podotkla zejména Rada a Komise, že v případě těchto letišť hrozí, že se jejich řídicí orgány dostanou do silného postavení vůči uživatelům, potažmo že hrozí zneužití tohoto postavení při stanovování poplatků.
- 43 Tato letiště lze považovat za hlavní letiště v členských státech, ve kterých se nacházejí. Jak podotkla Komise, tato letiště se zpravidla nacházejí v blízkosti významných politických nebo ekonomických center členských států a jsou zajímavá převážně pro obchodní klientelu, pro kterou je cena letenky jen jedním z mnoha kritérií a která kladе zvláštní důraz na umístění letiště, na možnosti přestupu na jiné dopravní prostředky a na kvalitu poskytovaných služeb.
- 44 Jak poznamenal generální advokát v bodě 64 svého stanoviska, je silně ve strategickém zájmu leteckých společností z členských i třetích států, aby zejména obchodní klientele a na trhu středně drahých a drahých letenek nabízely lety s odletem a příletem na hlavní letiště, jako je letiště Lucemburk-Findel, aniž lze výši letištních poplatků či konkrétní roční objem odbavených cestujících považovat za kritéria, která jsou pro tyto společnosti rozhodující.
- 45 Kromě toho, jestliže je ve strategickém zájmu určité letecké společnosti nabízet lety s odletem a příletem do určitého členského státu, hlavní letiště pro ní představuje jediné dopravní spojení v těch členských státech, které mají jediné letiště, což je mimo

jiné případ Lucemburského velkovévodství. Ostatně v případě členských států, ve kterých se nachází více letišť, se lze rozumně domnívat, že letecká společnost, která má zájem na provozování jediného leteckého spojení do daného členského státu, upřednostní letiště s nejvyšším počtem ročně odbavených cestujících.

⁴⁶ Přestože konkrétní počet ročně odbavených cestujících a výše letištních poplatků mohou pro letecké společnosti nabízející lety s odletem a příletem na určité letiště v členském státě bezpochyby představovat důležitá kritéria, tyto letecké společnosti mají zpravidla strategický zájem na nabízení takových letů, takže uvedená kritéria nelze považovat za kritéria, která jsou pro ně při výběru letišť, z nichž tyto lety provozují, rozhodující.

⁴⁷ Za těchto okolností vzhledem k rozsáhlé zákonodárné pravomoci, kterou má zákonodárce Unie v oblasti politiky letecké dopravy, nelze zpochybňovat jeho posouzení, podle kterého v těch členských státech, ve kterých žádné letiště nedosahuje minimální velikosti stanovené směrnici 2009/12, musí být letiště s nejvyšším počtem ročně odbavených cestujících považováno za místo vstupu do daného členského státu, v důsledku čehož má toto letiště vůči uživatelům letišť privilegované postavení.

⁴⁸ Naproti tomu letiště, která nespadají do působnosti směrnice 2009/12, nelze, bez ohledu na konkrétní počet ročně odbavených cestujících, považovat za hlavní letiště členských států, ve kterých se nacházejí. Jak rovněž uvedl generální advokát v bodech 65, 74 a 77 svého stanoviska, taková letiště lze považovat za vedlejší letiště

členských států, která v zásadě mají pro letecké společnosti odlišný strategický význam než hlavní letiště, v důsledku čehož mají odlišné postavení i ve vztahu k uživatelům letišť při stanovování letištních poplatků.

- 49 S ohledem na zjištění učiněná v bodě 45 tohoto rozsudku vedlejší letiště nemůže být v zásadě považováno za místo vstupu, ve smyslu uvedené směrnice, do členského státu, ve kterém se nachází, a to ani kdyby šlo o velké regionální letiště v blízkosti městských aglomerací, jako například letiště Bordeaux či Turín. Kromě toho tato vedlejší letiště, zejména ta, která se nenacházejí v blízkosti městské aglomerace, mohou být přitažlivější pro tzv. „nízkonákladové společnosti“. Tyto letecké společnosti totiž oslovují klientelu, jejíž požadavky jsou v zásadě odlišné od požadavků obchodní klientely, neboť jí více záleží na ceně letenek a je spíše ochotna cestovat na delší vzdálenosti mezi obsluhovaným městem a letištěm. V případě takových společností, pro které je výše letištních poplatků rozhodující, lze mít za to, že disponují určitou vyjednávací silou, která jim umožňuje stanovování výše těchto poplatků ovlivňovat.

- 50 Za těchto okolností se zákonodárce Unie tím, že shledal, že vedlejší letiště členských států nejsou vůči uživatelům letišť ve stejném postavení jako hlavní letiště, nedopustil při výkonu své pravomoci zjevného pochybení nebo zneužití pravomoci ani zjevně nepřekročil meze své rozsáhlé zákonodárné pravomoci, která je mu v této oblasti svěřena. Zákonodárce v každém případě může provést kategorizaci podle objektivních kritérií a na základě globálních zjištění, a tak přijmout obecnou a abstraktní právní úpravu (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 15. dubna 2010, Gualtieri v. Komise, C-485/08 P, Sb. rozh. s. I-3009, bod 81). To platí tím spíše v případě, kdy provádění společné politiky zákonodárcem Unie předpokládá nutnost posoudit komplexní hospodářskou situaci, a v oblasti letecké dopravy tomu tak zpravidla je (viz v tomto smyslu výše uvedené rozsudky SAM Schiffahrt a Stapf, bod 25 a citovaná judikatura, a Omega Air a další, bod 65).

- 51 Za těchto podmínek je třeba první část prvního žalobního důvodu, vycházející z odlišného zacházení se srovnatelnými situacemi, zamítnout.

Ke druhé části prvního žalobního důvodu, vycházející ze stejného zacházení s odlišnými situacemi

- 52 Pokud jde o druhou část prvního žalobního důvodu, vycházející ze stejného zacházení s odlišnými situacemi, podstatou tvrzení Lucemburského velkovévodství je, že s letišti s nejvyšším počtem ročně odbavených cestujících v těch členských státech, ve kterých žádné letiště nedosahuje hranice 5 milionů odbavených cestujících ročně, je zacházeno stejně jako s letišti odbavujícími více než 5 milionů cestujících ročně, i když prvně uvedená letiště nemají ani stejně silné postavení vůči uživatelům letišť ani stejnou hospodářskou sílu jako posledně uvedená letiště.

- 53 V tomto ohledu není mezi účastníky řízení sporu o tom, že letiště, jejichž roční objem provozu je vyšší než 5 milionů odbavených cestujících, mají již v důsledku takového objemu provozu privilegované postavení vůči uživatelům a že zahrnutí této kategorie letišť do působnosti směrnice 2009/12 je odůvodněné jejím předmětem i cílem.

- 54 Skutečnost, že postavení těchto letišť není stejné jako postavení letišť s nejvyšším počtem ročně odbavených cestujících v těch členských státech, ve kterých žádné letiště nedosahuje počtu 5 milionů odbavených cestujících, neznamená, jak podotkl generální advokát v bodě 82 svého stanoviska, že by zahrnutí těchto letišť do působnosti směrnice 2009/12 bylo v rozporu se zásadou rovného zacházení. Lze mít právem za to, že uvedené dvě kategorie letišť mají vůči uživatelům těchto letišť privilegované

postavení, jak bylo konstatováno v bodech 47 a 53 tohoto rozsudku, a nacházet se tak ve srovnatelné situaci. Skutečnost, že dotčená letiště nabyla tohoto postavení v jednom případě v důsledku své strategické pozice a ve druhém případě v důsledku značného objemu ročního provozu, nemůže s ohledem na předmět a cíl uvedené směrnice znamenat, že se zákonodárce Unie při posuzování dopustil pochybení.

- 55 Za těchto okolností je třeba druhou část prvního žalobního důvodu, vycházející ze stejného zacházení s odlišnými situacemi, a v důsledku toho i první žalobní důvod v celém rozsahu zamítnout.

Ke druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení zásady proporcionality

Argumentace účastníků řízení

- 56 Podle Lucemburského velkovévodství čl. 1 odst. 2 směrnice 2009/12 představuje porušení zásady proporcionality, jelikož kritérium vymezující oblast působnosti této směrnice je s ohledem na její cíle nevhodné. Kromě toho, přestože použití zásady odvození od nákladů, zásady zákazu diskriminace a zásady transparentnosti na letiště Lucemburk-Findel nepřináší potíže, jsou administrativní postupy, administrativní zátěž a formální mechanismy plynoucí z této směrnice naopak neúnosné a nepřiměřené velikosti tohoto letiště. Konzultace a dozor jsou pro letiště Lucemburk-Findel i pro lucemburský stát nákladné. Náklady na uplatňování této směrnice ve vztahu k letištním

poplatkům se odhadují na 839 500 eur, což po přenesení na cestující povede ke zvýšení současných poplatků za služby související s přepravou cestujících o 16 %.

- 57 Slovenská republika má za to, že Parlament a Rada neodůvodnily kritérii, která by byla objektivní a přiměřená cíli sledovanému směrnicí 2009/12, proč do její působnosti zahrnuly letiště, jež se nacházejí v těch členských státech, ve kterých žádné letiště nedosahuje hranice 5 milionů odbavených cestujících ročně, a jež v dotčeném členském státě odbaví nejvyšší počet cestujících. Zahrnutí takových letišť do působnosti uvedené směrnice jen z toho důvodu, že jde o největší letiště tohoto členského státu, nepřispívá k dosažení jejího hlavního cíle, jímž je zlepšit konkurenční prostředí mezi letišti a omezit zneužívání dominantního postavení. K dosahování tohoto cíle nepřispívá ani záruka, že tato směrnice se použije alespoň na jedno letiště v každém členském státě, a to bez ohledu na to, zda toto letiště má na trhu dominantní postavení, anebo zda je jeho postavení zcela bezvýznamné.
- 58 Rada připomíná judikaturu, podle které legalita určitého opatření může být dotčena pouze tehdy, je-li dané opatření zjevně nepřiměřené ve vztahu k cíli, který se příslušný orgán snaží prosazovat. V žalobě dle jejího názoru není prokázáno, že by směrnice 2009/12 byla zjevně nepřiměřená ve vztahu k cíli, který sleduje.
- 59 Parlament uvádí, že je třeba zohlednit skutečnost, že se zákonodárce Unie spokojil s přijetím minimálních standardů a že členským státům poskytl nástroje k jejich flexibilnímu uplatňování. Navíc skutečnost, že se směrnice 2009/12 nevztahuje na všechna letiště, není důkazem toho, že systém zavedený touto směrnicí není nezbytný.
- 60 Komise doplňuje, že při vypracovávání směrnice 2009/12 se zvažovalo vícero alternativ. Z návrhu směrnice i z posouzení dopadů [SEC(2006) 1688] vyplývá, že nejvíce

omezující alternativa byla zavržena zejména proto, že by vedla k nezanedbatelnému zvýšení administrativních nákladů. Alternativa, která byla nakonec zvolena, se omezuje na stanovení společných zásad a přestože její efektivita je nižší, byla upřednostněna z důvodu jejích mírnějších finančních dopadů.

Závěry Soudního dvora

- ⁶¹ Z ustálené judikatury plyne, že zásada proporcionality je součástí obecných zásad práva Unie a vyžaduje, aby prostředky zavedené ustanovením práva Unie byly způsobilé k uskutečnění legitimních cílů sledovaných dotyčnou právní úpravou a nepřekračovaly meze toho, co je k dosažení těchto cílů nezbytné (rozsudek ze dne 8. června 2010, Vodafone a další, C-58/08, Sb. rozh. s. I-4999, bod 51 a citovaná judikatura).
- ⁶² Pokud jde o soudní přezkum dodržení těchto podmínek v oblastech, v nichž má zákonodárce Unie širokou zákonodárnou pravomoc, tedy i v oblasti letecké dopravy (viz výše uvedený rozsudek Komise v. Rada, bod 58), vliv na legalitu takového opatření může mít pouze zjevně nepřiměřená povaha opatření přijatého v některé z těchto oblastí ve vztahu k cíli, který příslušné orgány zamýšlí sledovat (viz v tomto smyslu výše uvedený rozsudek Omega Air a další, bod 64).
- ⁶³ Nicméně i v případě existence takové pravomoci je zákonodárce Unie povinen založit svoji volbu na objektivních kritériích. Navíc musí v rámci posouzení omezení spojených s jednotlivými opatřeními, jež připadají v úvahu, přezkoumat, zda cíle sledované zvoleným opatřením mohou odůvodnit i značné negativní hospodářské důsledky pro

určité hospodářské subjekty (výše uvedené rozsudky Arcelor Atlantique et Lorraine a další, bod 58, a Vodafone a další, bod 53 a citovaná judikatura).

⁶⁴ Soudní dvůr tudíž musí na základě kritérií uvedených ve třech předchozích bodech přezkoumat, zda směrnice 2009/12 tím, že do své působnosti zahrnula i letiště, která se nacházejí v těch členských státech, ve kterých žádné letiště nedosahuje minimální velikosti stanovené touto směrnicí, a která ročně odbaví nejvyšší počet cestujících bez ohledu na konkrétní počet ročně odbavených cestujících, porušuje zásadu proporcionality, jak tvrdí zejména Lucemburské velkovévodství.

⁶⁵ V tomto ohledu je třeba připomenout, že Komise před vypracováním návrhu směrnice provedla posouzení dopadů a že posuzované alternativy jsou též v tomto návrhu shrnuty. Z nich vyplývá, že se Komise v této souvislosti zabývala různými alternativami, mimo jiné možností, že by hospodářské subjekty působící v letectví vypracovaly a přijaly dobrovolná samoregulační opatření, dále přijetím právního rámce požadujícího, aby při stanovování letištních poplatků na vnitrostátní úrovni byly dodržovány společné zásady, a zavedením právního rámce vyžadujícího, aby byly letištní poplatky vybírány a stanovovány na základě jednotného způsobu výpočtu.

⁶⁶ Stran otázky, zda může přijetí rámce vyžadujícího, aby při stanovování letištních poplatků na vnitrostátní úrovni byly dodržovány společné zásady, což byla alternativa nakonec zvolená směrnicí 2009/12, vést k naplnění cíle této směrnice, se účastníci řízení shodují na tom, že v případě, kdy hrozí, že se řídicí orgány letišť dostanou při stanovování letištních poplatků do privilegovaného postavení vůči uživatelům letišť, potažmo když hrozí zneužití tohoto postavení, může takový rámec v zásadě bránit naplnění uvedeného rizika. Tento závěr platí i pro letiště, která se nacházejí v těch

členských státech, ve kterých žádné letiště nedosahuje hranice 5 milionů odbavených cestujících ročně, a která ročně odbaví nejvyšší počet cestujících.

- 67 Ohledně nezbytnosti takového rámce je třeba konstatovat, že Lucemburské velkovévodství neuvedlo žádná méně omezující opatření umožňující dosažení tohoto cíle stejně efektivně jako rámec, který stanoví společné zásady pro letištní poplatky.
- 68 Pokud jde o přiměřenost směrnice 2009/12, ta je zpochybňována z důvodu, že z této směrnice plynou administrativní postupy a administrativní zátěž, jež jsou neúnosné a nepřiměřené velikosti letišť, která se nacházejí v těch členských státech, ve kterých žádné letiště nedosahuje hranice 5 milionů odbavených cestujících ročně, a která ročně odbaví nejvyšší počet cestujících, jako je tomu v případě letiště Lucemburk-Findel.
- 69 V tomto ohledu neexistuje nic, na základě čeho by bylo možno konstatovat, že by zátěž vyplývající dotčeným letišťům či členským státům ze systému zavedeného směrnicí 2009/12 byla zjevně nepřiměřená výhodám, které z ní plynou.
- 70 Ohledně dopadu směrnice 2009/12 na fungování dotčených letišť je třeba shledat, že její článek 6 stanoví jen tolik, že členské státy mají povinnost zajistit, aby řídicí orgány letišť pravidelně, v zásadě jen jednou ročně, konzultovaly uživatele letišť, aniž jsou v něm přitom uvedeny konkrétní podrobnosti pro provádění takových konzultací. Letiště tudíž v zásadě mají volnou ruku při rozhodování, jakým způsobem budou tyto konzultace probíhat, s ohledem na jejich velikost a na finanční a personální prostředky, jež mají k dispozici. Týž článek ve svém odstavci 5 stanoví, že se členské státy mohou za jistých podmínek rozhodnout, že nezavedou možnost obrátit se na vnitrostátní nezávislý dozorový orgán určený podle článku 11 uvedené směrnice.

- 71 Co se týče tohoto orgánu, uvedený článek 11 stanoví jen povinnost členských států určit nebo zřídit takový orgán, ale nikoli stanovit zvláštní organizační opatření, jejichž součástí by byl požadavek, že by tento orgán musel mít určitou velikost. Navíc podle odstavce 2 téhož článku lze prováděním této směrnice pověřit jiné nezávislé dozorové orgány. Konečně, jak podotkl generální advokát v bodě 103 svého stanoviska, náklady vzniklé v důsledku provádění směrnice 2009/12 podle všeho nejspíš nepovedou k odchodu leteckých společností z takového letiště, jako je letiště Lucemburk-Findel.
- 72 Z výše uvedeného vyplývá, že druhý žalobní důvod, který Lucemburské velkovévodství uvádí na podporu své žaloby, vycházející z porušení zásady proporcionality, je třeba jako neopodstatněný zamítnout.

K třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení zásady subsidiarity

Argumentace účastníků řízení

- 73 Lucemburské velkovévodství ve třetím žalobním důvodu tvrdí, že skutečnost, že je na úrovni Unie upravena situace, kterou by bylo možno regulovat na vnitrostátní úrovni, jelikož není dosaženo hranice 5 milionů odbavených cestujících ročně, je v rozporu se zásadou subsidiarity. Tento rozpor prokazuje skutečnost, že povinnosti plynoucí ze směrnice 2009/12 nemusí dodržovat letiště, která jsou větší než letiště Lucemburk-Findel.

74 Rada v této souvislosti namítá, že v žalobě není vysvětleno, v čem spočívá údajné porušení zásady subsidiarity. Podle jejího názoru je třeba posoudit, zda lze cíle sledovaného článkem 1 odst. 2 směrnice 2009/12 dosáhnout lépe na úrovni Unie. Základní zásady této směrnice, zejména transparentnost, zákaz diskriminace a konzultování uživatelů letišť, totiž přímo usnadňují činnost leteckých společností. To platí i v případě letišť, jejichž postavení je vůči velkým leteckým společnostem posíleno, neboť tyto společnosti již nemají možnost dožadovat se preferenčních sazeb ve svůj prospěch. S ohledem na tyto skutečnosti a na mezinárodní povahu, která je trhu letecké dopravy vlastní, má Rada za to, že cílů uvedené směrnice nelze dosáhnout jinak než na úrovni Unie.

75 Parlament se domnívá, že žaloba podle všeho nenapadá samotnou existenci zásahu zákonodárce Unie. Není tedy snadné zjistit, na jakém základě by mělo porušení zásady subsidiarity spočívat. Pokud by ovšem Lucemburské velkovévodství subsidiaritou chápalo prostor pro jednání ponechaný členským státům, bylo by třeba konstatovat, že tento prostor byl ve velké míře zachován, jelikož směrnice 2009/12 nestanoví způsob výpočtu poplatků ani neukládá příjmy, které je třeba zohlednit. Kromě toho požadavky na zřízení dozorového orgánu jsou relativně omezené.

Závěry Soudního dvora

76 V tomto ohledu je třeba připomenout, že zásada subsidiarity je stanovena v čl. 5 druhém pododstavci ES a upřesněna v Protokolu o používání zásad subsidiarity a proporcionality připojeném ke Smlouvě, podle kterého Společenství jedná v oblastech, které nespádají do jeho výlučné pravomoci, pouze tehdy a do té míry, pokud sledovaných cílů nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto jich z důvodu jejich rozsahu či účinků může být lépe dosaženo na úrovni Společenství.

Tento protokol rovněž stanoví ve svém odstavci 5 pokyny k určení, zda jsou tyto podmínky splněny (výše uvedený rozsudek Vodafone a další, bod 72).

- 77 Pokud jde o legislativní akty, uvedený protokol ve svých odstavcích 6 a 7 stanoví, že Společenství přijímá právní předpisy pouze v nezbytné míře a že opatření Společenství by měla ponechávat co nejvíce prostoru vnitrostátnímu rozhodování, tento prostor přitom musí být v souladu s uskutečňovaným cílem opatření a dodržovat požadavky Smlouvy (výše uvedený rozsudek Vodafone a další, bod 73).
- 78 Tento protokol ve svém třetím odstavci kromě toho uvádí, že zásada subsidiarity nezpochybnuje pravomoci svěřené Smlouvou Společenství, jak jsou vykládány Soudním dvorem.
- 79 Zásada subsidiarity se uplatní v případě, kdy zákonodárce Unie jako právní základ použije článek 80 ES, neboť toto ustanovení mu nepřiznává výlučnou pravomoc k přijímání předpisů v oblasti letecké dopravy.
- 80 Lucemburské velkovévodství v projednávané věci nevysvětlilo svůj třetí žalobní důvod natolik podrobně, aby soud mohl přezkoumat, do jaké míry by vnitrostátní úprava mohla uspokojivě dosáhnout cíle sledovaného směrnici 2009/12 v členském státě, jehož hlavní letiště nedosahuje minimální velikosti stanovené v čl. 1 odst. 2 této směrnice.
- 81 Kromě toho argument, který tento členský stát uvádí na podporu svého třetího žalobního důvodu a podle kterého společný rámec není nezbytný pro letiště s méně než 5 miliony odbavených cestujících ročně, nemůže obstát, a to zejména s ohledem na zjištění učiněná bodech 47, 48 a 53 až 55 tohoto rozsudku. Z nich totiž plyne, že za

letišť s privilegovaným postavením je třeba považovat nejen letiště s více než 5 miliony odbavených cestujících ročně, nýbrž i letiště, která jsou ve svém členském státě hlavním letištěm, a to bez ohledu na konkrétní počet ročně odbavených cestujících.

82 Okolnost, že část letišť, jejichž roční objem provozu je nižší než 5 milionů odbavených cestujících ročně, nespadá do působnosti směrnice 2009/12, nelze užitečně uvádět k prokázání porušení zásady subsidiarity, jelikož touto okolností lze prokázat nanejvýše to, že zákonodárce Unie dospěl k závěru, který je s ohledem na zjištění učiněná v bodech 38 a 48 tohoto rozsudku oprávněný, že není nezbytné, aby se směrnice vztahovala na tato letiště, jestliže nejsou hlavním letištěm svého členského státu.

83 Za těchto okolností je třeba třetí žalobní důvod, který Lucemburské velkovévodství uvádí na podporu své žaloby, vycházející z porušení zásady subsidiarity, jako neopodstatněný zamítnout.

84 Vzhledem k tomu, že žádný ze žalobních důvodů, které Lucemburské velkovévodství uvádí na podporu své žaloby, nelze přijmout, je třeba žalobu zamítnout.

K nákladům řízení

85 Podle čl. 69 odst. 2 jednacího řádu se účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Parlament a Rada požadovaly náhradu nákladů řízení a Lucemburské velkovévodství nemělo ve věci úspěch, je důvodné uložit posledně

uvedenému náhradu nákladů řízení. Podle odst. 4 prvního pododstavce téhož článku ponesou vedlejší účastníci v projednávaném sporu vlastní náklady řízení.

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

- 1) Žaloba se zamítá.**
- 2) Lucemburskému velkovévodství se ukládá náhrada nákladů řízení.**
- 3) Slovenská republika a Evropská komise ponesou vlastní náklady řízení.**

Podpisy.