

TEISINGUMO TEISMO (trečioji kolegija) SPRENDIMAS

2011 m. gegužės 12 d.\*

Byloje C-176/09

dėl 2009 m. gegužės 15 d. pagal EB 230 straipsnio pirmą pastraipą pareikšto ieškinio dėl panaikinimo

**Liuksemburgo Didžioji Hercogystė**, atstovaujama C. Schiltz, padedamo advokato P. Kinsch,

ieškovė,

palaikoma

**Slovakijos Respublikos**, atstovaujamos B. Ricziová,

įstojusios į bylą šalies,

\* Proceso kalba: prancūzų.

prieš

**Europos Parlamentą**, atstovaujamą A. Troupiotis ir A. Neergaard, nurodžiusį adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

**Europos Sąjungos Tarybą**, atstovaujamą E. Karlsson ir M. Motore,

atsakoves,

palaikomus

**Europos Komisijos**, atstovaujamos K. Simonsson ir C. Vrignon, nurodžiusios adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

įstojusios į bylą šalies,

TEISINGUMO TEISMAS (trečioji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas K. Lenaerts, teisėjai R. Silva de Lapuerta, G. Arestis, J. Malenovský ir T. von Danwitz (pranešėjas),

generalinis advokatas P. Mengozzi,  
posėdžio sekretorė R. Šereš, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2010 m. spalio 21 d. posėdžiui,

susipažinęs su 2010 m. gruodžio 16 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

### **Sprendimą**

- <sup>1</sup> Ieškiniu Liuksemburgo Didžioji Hercogystė prašo Teisingumo Teismo panaikinti 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių (OL L 70, p. 11) todėl, kad ji pažeidžia vienodo vertinimo, proporcingumo ir subsidiarumo principus.

### **Teisinis pagrindas**

- <sup>2</sup> Direktyva 2009/12 priimta remiantis EB 80 straipsnio 2 dalimi.

- 3 Šios direktyvos 1 konstatuojamosios dalies trečiame sakinyje nurodyta, kad „oro uostų valdymo organai, suteikiantys įrenginius ir paslaugas, už kuriuos imami oro uostų mokesčiai, turėtų stengtis dirbti ekonomiškai“.
  
- 4 Šios direktyvos 2 konstatuojamosios dalies pirmame sakinyje nurodyta, kad „būtina sukurti bendrą sistemą, reguliuojančią esmines oro uostų mokesčių ypatybes ir jų nustatymo metodus, nes nesant tokios sistemos oro uostų valdymo organų ir oro uostų naudotojų tarpusavio santykiuose gali būti nesilaikoma pagrindinių reikalavimų“.
  
- 5 Dėl Direktyvos 2009/12 taikymo srities jos 3 ir 4 konstatuojamosiose dalyse patikslinama:

„(3) Ši direktyva turėtų būti taikoma <...> oro uostams, didesniems už mažiausią dydį, kadangi mažiems oro uostams valdyti ir finansuoti Bendrijos sistemos taikyti nebūtina.

(4) Be to, valstybėje narėje, kurioje nėra pagal šią direktyvą nustatytų mažiausią dydį atitinkančių oro uostų, oro uostas, kurio keleivių judėjimas didžiausias, turi tokią privilegijuotą patekimo į tą valstybę narę padėtį, kad šiam oro uostui reikia taikyti šią direktyvą, siekiant oro uosto valdymo organo ir oro uosto naudotojų santykiuose užtikrinti tam tikrų pagrindinių principų laikymąsi, ypač atsižvelgiant į mokesčių skaidrumą ir oro uostų naudotojų nediskriminavimą.“

6 Direktyvos 2009/12 15 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„Oro uostų valdymo organams turėtų būti suteikta galimybė taikyti oro uostų mokesčius, atitinkančius suteikiamą infrastruktūrą ir (arba) teikiamų paslaugų lygį, nes oro vežėjai yra teisėtai suinteresuoti iš oro uosto valdymo organo reikalauti kainą atitinkančios kokybės paslaugų. Tačiau galimybė naudotis skirtingo lygio infrastruktūra ar paslaugomis turėtų būti suteikta visiems to pageidaujantiems oro vežėjams jų nediskriminuojant. Jei paklausa viršija pasiūlą, tokia galimybė turėtų būti suteikta remiantis oro uosto valdymo organo nustatytais objektyviais ir nediskriminaciniais kriterijais. Bet koks oro uostų mokesčių diferencijavimas turėtų būti skaidrus, objektyvus ir grindžiamas aiškiais kriterijais.“

7 Pagal šios direktyvos 19 konstatuojamąją dalį:

„Kadangi šios direktyvos tikslo, t. y. oro uostų mokesčių rinkimo Bendrijos oro uostuose bendrų principų nustatymo, valstybės narės negali deramai pasiekti, nes nacionaliniu lygiu vienodų oro uostų mokesčių sistemų neįmanoma nustatyti visoje Bendrijoje, ir kadangi dėl jo masto ir poveikio to tikslo būtų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti.“

8 Šios direktyvos 1 straipsnio 1 ir 2 dalyse numatyta, kad ja „nustatomi oro uostų mokesčių rinkimo Bendrijos oro uostuose bendri principai“ ir kad ji „taikoma bet kuriam oro uostui, kuris yra teritorijoje, kuriai taikoma [EB sutartis], kuris gali būti naudojamas komerciniams skrydžiams vykdyti bei kuris per metus aptarnauja daugiau

kaip 5 mln. keleivių, ir kiekvienos valstybės narės oro uostui su didžiausiu keleivių judėjimu“.

- 9 Pagal Direktyvos 2009/12 2 straipsnio 4 punktą oro uosto mokestis apibrėžtas kaip „rinkliava, kuri renkama oro uosto valdymo organo naudai ir kurią moka oro uosto naudotojai už naudojimąsi įrenginiais ir paslaugomis, kuriuos suteikia tik oro uosto valdymo organas ir kurie yra susiję su orlaivių nusileidimu, kilimu, apšvietimu ir stovėjimu, taip pat keleivių aptarnavimu ir krovinių tvarkymu“.
  
- 10 Tos pačios direktyvos 3 straipsnio pirmame sakinyje nustatyta, jog „valstybės narės užtikrina, kad oro uostų mokesčiais nebūtų diskriminuojami oro uostų naudotojai“.
  
- 11 Šiuo tikslu Direktyvoje 2009/12 numatyta privaloma procedūra, pagal kurią atitinkamo oro uosto valdytojai privalo konsultuoti oro uosto naudotojus arba jų atstovus ar asociacijas, ir skundų nagrinėjimo procedūra. Dėl tokių procedūrų šios direktyvos 6 straipsnyje nurodyta:

„1. Valstybės narės užtikrina, kad būtų nustatyta privaloma reguliarių oro uosto valdymo organo ir oro uosto naudotojų arba oro uosto naudotojų atstovų ar asociacijų konsultacijų procedūra, taikoma oro uosto mokesčių sistemos veikimui, oro uosto mokesčių dydžiui ir prireikus teikiamų paslaugų kokybei. Tokios konsultacijos rengiamos bent kartą per metus, nebent paskutinių konsultacijų metu būtų susitarta kitaip. Tais atvejais, kai sudarytas daugiametis oro uosto valdymo organo ir oro uosto naudotojų susitarimas, konsultacijos rengiamos laikantis tokio susitarimo. Valstybės narės pasilieka teisę prašyti dažniau rengti konsultacijas.

2. Valstybės narės užtikrina, kad esant galimybei sistema ar oro uosto mokesčių dydis būtų keičiamas oro uosto valdymo organo ir oro uosto naudotojų susitarimu. Šiuo tikslu oro uosto valdymo organas pasiūlymą keisti sistemą ar oro uosto mokesčių dydį bei siūlomų pakeitimų pagrindimą pateikia oro uosto naudotojams ne vėliau kaip likus keturiems mėnesiams iki jų įsigaliojimo, išskyrus atvejus, kai esama išskirtinių aplinkybių, kurios turi būti pagrįstos oro uosto naudotojams. Prieš priimdamas sprendimą, oro uosto valdymo organas surengia konsultacijas dėl siūlomų pakeitimų su oro uosto naudotojais ir atsižvelgia į jų nuomonę. Paprastai oro uosto valdymo organas paskelbia sprendimą ar rekomendaciją ne vėliau kaip likus dviem mėnesiams iki jo(s) įsigaliojimo. Jei oro uosto valdymo organas ir oro uosto naudotojai nesutaria dėl siūlomų pakeitimų, oro uosto valdymo organas pagrindžia savo sprendimą atsižvelgdamas į oro uosto naudotojų nuomonę.

3. Valstybės narės užtikrina, kad, nesusitarus dėl oro uosto valdymo organo priimto sprendimo dėl oro uosto mokesčių, kiekviena šalis galėtų kreiptis į 11 straipsnyje nurodytą nepriklausomą priežiūros instituciją, kuri išnagrinėtų, ar sistemos arba oro uosto mokesčių dydžio pakeitimas yra pagrįstas.

4. Oro uosto valdymo organo sprendimu nustatytas sistemos ar oro uosto mokesčių dydžio pakeitimas, jei jis perduotas nagrinėti nepriklausomai priežiūros institucijai, įsigalioja tik tada, kai ta institucija išnagrinėja šį klausimą. Nepriklausoma priežiūros institucija, gavusi klausimą, per keturias savaites priima laikiną sprendimą dėl oro uosto mokesčių pakeitimo įsigaliojimo, išskyrus tuos atvejus, kai galutinis sprendimas gali būti priimtas per tą patį laikotarpį.

5. Valstybė narė gali nuspręsti netaikyti 3 ir 4 dalių oro uostų mokesčių dydžio ar struktūros pakeitimams tuose oro uostuose, kuriems:

- a) pagal nacionalinę teisę galioja privaloma procedūra, pagal kurią oro uostų mokesčius arba jų maksimalų dydį nustato arba patvirtina nepriklausoma priežiūros institucija; arba
  
- b) pagal nacionalinę teisę galioja privaloma procedūra, pagal kurią nepriklausoma priežiūros institucija nuolat arba reaguodama į suinteresuotų šalių prašymus tikrina, ar šiuose oro uostuose vyksta veiksminga konkurencija. Kai remiantis tokiu tikrinimu tai pateisinama, valstybės narės nusprendžia, kad oro uostų mokesčius arba jų maksimalų dydį nustato arba patvirtina nepriklausoma priežiūros institucija. Šis sprendimas taikomas tol, kol tai reikalinga remiantis tos institucijos atliktu tikrinimu.

<...>“

- 12 Kiekvieną kartą, kai rengiamasi konsultacijoms, oro uosto valdytojas, vadovaujantis Direktyvos 2009/12 7 straipsnio 1 dalimi, kiekvienam oro uosto naudotojui arba jų atstovams ar asociacijoms turi pateikti informaciją apie elementus, kurie sudaro visų mokesčių, kuriuos kiekviename oro uoste renka oro uosto valdymo organas, sistemos arba dydžio nustatymo pagrindą.
  
- 13 Dėl nepriklausomos priežiūros institucijos įsteigimo ir veikimo Direktyvos 2009/12 11 straipsnio 1–3 ir 5 straipsniuose nurodyta:

„1. Valstybės narės paskiria arba įsteigia nepriklausomą instituciją kaip savo nacionalinę nepriklausomą priežiūros instituciją siekdamas užtikrinti tinkamą šiai direktyvai įgyvendinti vykdomų priemonių taikymą ir atlikti bent jau 6 straipsnyje nustatytas užduotis. Ši institucija gali būti tas pats subjektas, kuriam valstybė narė patikėjo papildomų reguliavimo priemonių, nurodytų 1 straipsnio 5 dalyje, taikymą, įskaitant



apmokestinimo sistemos ir (arba) oro uostų mokesčių dydžio patvirtinimą, su sąlyga, kad jis atitinka šio straipsnio 3 dalies reikalavimus.

2. Laikantis nacionalinės teisės akto, pagal šią direktyvą nedraudžiama nepriklausomai priežiūros institucijai, jai prižiūrint ir prisiimant visišką atsakomybę, deleguoti šios direktyvos įgyvendinimo kitoms nepriklausomoms priežiūros institucijoms, jeigu šis įgyvendinimas vyksta laikantis tų pačių standartų.

3. Valstybės narės garantuoja nepriklausomos priežiūros institucijos nepriklausomumą, užtikrindamos, kad teisiškai ji bus atskirta nuo bet kurio oro uosto valdymo organo bei oro vežėjo ir nepriklausomai nuo jų vykdys savo funkcijas. Valstybės narės, kurios išlaiko oro uostų, oro uostų valdymo organų ar oro vežėjų nuosavybę arba oro uostų valdymo organų ar oro vežėjų kontrolę, užtikrina, kad su tokia nuosavybe ar kontrole susijusios funkcijos nebūtų perduotos nepriklausomai priežiūros institucijai. Valstybės narės užtikrina, kad nepriklausoma priežiūros institucija savo įgaliojimus vykdytų nešališkai ir skaidriai.

<...>

5. Valstybės narės gali nustatyti nepriklausomos priežiūros institucijos finansavimo mechanizmą, pagal kurį gali būti renkamas mokestis iš oro uostų naudotojų ir oro uostų valdymo organų.“

<sup>14</sup> Pagal Direktyvos 2009/12 12 straipsnio 1 dalį Europos Komisija ne vėliau kaip 2013 m. kovo 15 d. pateikia Europos Parlamentui ir Europos Sąjungos Tarybai ataskaitą apie šios direktyvos taikymą, kurioje įvertinama siekiant jos tikslo padaryta pažanga.

- 15 Pagal šios direktyvos 13 straipsnio 1 dalies pirmą pastraipą valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini šiai direktyvai įgyvendinti ne vėliau kaip 2011 m. kovo 15 d.

### Šalių reikalavimai ir procesas Teisingumo Teisme

- 16 Liuksemburgo Didžioji Hercogystė prašo Teisingumo Teismo:
- visų pirma, panaikinti Direktyvos 2009/12 1 straipsnio 2 dalį tiek, kiek joje nurodyta, jog ši direktyva taikoma kiekvienos valstybės narės oro uostui su didžiausiu keleivių judėjimu,
  - subsidiariai, panaikinti visą Direktyvą 2009/12 ir
  - priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.
- 17 Parlamentas ir Taryba Teisingumo Teismo prašo:
- visų pirma, atmesti ieškinį kaip nepagrįstą,
  - priteisti iš Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės bylinėjimosi išlaidas ir
  - subsidiariai, jei Teisingumo Teismas panaikintų Direktyvą 2009/12, palikti galioti jos padarinius, iki bus priimtas naujas aktas.

- 18 2009 m. spalio 14 d. Teisingumo Teismo pirmininko nutartimi Slovakijos Respublikai ir Komisijai leista įstoti į bylą palaikyti atitinkamai Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės ir Parlamento bei Tarybos reikalavimų.

## Dėl ieškinio

*Dėl su vienodo vertinimo principo pažeidimu susijusio pirmojo ieškinio pagrindo*

## Šalių argumentai

- 19 Pirmasis ieškinio pagrindas dėl vienodo vertinimo principo pažeidimo sudarytas iš dviejų dalių. Pirmoje šio pagrindo dalyje Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, palaikoma Slovakijos Respublikos, nurodo, kad ji vertinama skirtingai nei valstybės narės, kurių dideli regioniniai oro uostai, aptarnaujantys nuo 1 iki 5 milijonų keleivių per metus, nepatenka į Direktyvos 2009/12 taikymo sritį, nors jų situacija yra tapati vienintelio komercinio Liuksemburgo oro uosto, t. y. Liuksemburgo-Findelio, per metus aptarnaujančio 1,7 milijono keleivių, situacijai. Tai Hano (Vokietija) ir Šarlerua (Belgija) oro uostai, kurie atitinkamai aptarnauja 4 milijonus ir 2,9 milijono keleivių per metus ir yra toje pačioje keleivių traukos zonoje, kaip ir Liuksemburgo oro uostas, t. y. nuo jo nutolę, vykstant kelių transportu, mažiau nei 200 km, ir kurie yra tiesioginiai pastarojo konkurentai. Panaši situacija ir didelių regioninių oro uostų netoli didelio ar

stambios ekonominės veiklos miesto, kaip antai Turino (Italija) ar Bordo (Prancūzija) oro uostai, per metus aptarnaujantys atitinkamai 3,5 ir 3,4 milijono keleivių.

- 20 Antroje šio pagrindo dalyje Liuksemburgo Didžioji Hercogystė tvirtina, kad ji vertinama taip pat, kaip valstybės narės, kurių teritorijoje yra oro uostų, per metus aptarnaujančių daugiau nei 5 milijonus keleivių, kaip antai Vokietijos Federacinė Respublika ir Belgijos Karalystė.
- 21 Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės nuomone, šiomis aplinkybėmis reikėtų vadovautis 2005 m. gruodžio 9 d. Komisijos komunikate dėl Bendrijos gairių dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti (OL C 312, p. 1) nurodyta oro uostų tipologija ir apriboti Direktyvos 2009/12 taikymo sritį tik tų kategorijų oro uostais, kuriuose per metus aptarnaujamų keleivių skaičius viršija 5 milijonus.
- 22 Negalima pateisinti ir kitokio Liuksemburgo-Findelio oro uosto vertinimo nei didelių į Direktyvos 2009/12 taikymo sritį nepatenkančių regiono oro uostų ir jį vertinti taip pat kaip oro uostus, kuriuose per metus aptarnaujamų keleivių skaičius viršija 5 milijonus. Kaip pagrįstai matyti iš šios direktyvos 3 konstatuojamosios dalies, nedidelių ar vidutinio dydžio oro uostų, per metus aptarnaujančių mažiau nei 5 milijonus keleivių, valdymui ir finansavimui nebūtina taikyti „Bendrijos sistemos“. Tačiau šios direktyvos 4 konstatuojamosios dalies teiginys, kad oro uostas, „kurio keleivių judėjimas didžiausias, turi tokią privilegijuotą patekimo į tą valstybę narę padėtį, kad šiam oro uostui reikia taikyti [Direktyvą 2009/12]“, neturi realaus ryšio su jos tikslu, t. y. užkirsti kelią kai kuriems oro uostams piktnaudžiauti dominuojančia padėtimi. „Privilegijuota padėtis“ gali būti svarbi tik tuo atveju, jei ji realiai sukuria tokį pranašumą kitų operatorių atžvilgiu, kokį turi daugiau nei 5 milijonus keleivių per metus aptarnaujantys oro uostai. Tai automatiškai nėra kiekvienos valstybės narės didžiausio oro uosto atvejis.

- 23 Konkrečiai dėl Liuksemburgo-Findelio oro uosto pažymėtina, kad jis neturi privilegijuotos patekimo į Liuksemburgą padėties ir, kalbant apie santykius su operatoriais, nėra jokio piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi pavojaus dėl konkurencijos, kurią šis oro uostas patiria iš kelių netoli esančių oro uostų, aptarnaujančių nedidelių kainų oro transporto bendroves, bei oro uostų, kurie yra centriniai („hubs“), kaip antai Frankfurto (Vokietija) ar Briuselio (Belgija). Be to, ekonomine prasme Liuksemburgo oro uostas nepatenka į tą pačią kategoriją kaip ir daugiau nei 5 milijonus keleivių per metus aptarnaujantys oro uostai, nors jam pavyksta parduoti didesnę verslo klasės bilietų dalį. Todėl jo valdytojo galia negali būti laikoma lygiaverte tai, kurią turi daugiau nei 5 milijonus keleivių per metus aptarnaujančio oro uosto valdytojas.
- 24 Realesnį piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi pavojų kelia didesni regiono oro uostai, nepatenkantys į Direktyvos 2009/12 taikymo sritį, kurie yra netoli stambaus arba stambios ekonominės veiklos miesto, kaip antai Turinas ar Bordo oro uostai.
- 25 Nors srityse, kuriose Sąjungos teisės aktų leidėjas turi atlikti sudėtingus ekonominius vertinimus, tik šio leidėjo padaryta akivaizdi vertinimo klaida gali turėti įtakos jo veiksmo teisėtumui, šis principas taikomas tik tais atvejais, kai teisės aktų leidėjas atitinkamu atveju iš tikrųjų atliko sudėtingą vertinimą, o taip nėra nagrinėjamoje byloje. Net manant, kad teisės aktų leidėjas tam tikrais klausimais atliko sudėtingą situacijos vertinimą, Liuksemburgo-Findelio oro uosto, kurio keleivių traukos zona yra labai nedidelė, vertinimas nėra sudėtingas. Taigi akivaizdu, kad minėtas teisės aktų leidėjas padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, kai į šios direktyvos taikymo sritį įtraukė šį oro uostą, kurio per metus aptarnaujamų keleivių skaičius sudaro vos trečdalį to skaičiaus, kurį pasiekus laikoma būtina įprastai taikyti Bendrijos sistemą.

- 26 Slovakijos Respublika papildomai nurodo, kad duomenys apie Bratislavos (Slovakija) oro uostą, kuris yra toje pačioje geografinėje zonoje kaip ir Vienos oro uostas (Austrija), paneigia teiginį, jog didžiausiam valstybės narės oro uostui tenka „patekimo į tą valstybę narę padėtis“, dėl kurios juo naudojasi daugiausia keleivių. Aplinkybė, kad vienas oro uostas yra didžiausias vienoje valstybėje narėje, neturėtų būti lemiamas kriterijus vertinant šio oro uosto konkurencinę padėtį atitinkamoje rinkoje.
- 27 Taryba teigia, kad, atsižvelgiant į Direktyvos 2009/12 tikslą, Sąjungos teisės aktų leidėjas iš tikrųjų manė, jog akivaizdu, kad pagrindinių oro uostų, t. y. atitinkamoje valstybėje narėje aptarnaujančių daugiausia keleivių per metus, kaip antai Liuksemburgo-Findelio oro uostas, padėtis yra privilegijuota valstybėje narėje, kurios teritorijoje jie yra, todėl jie prilygtinini oro uostams, kurie aptarnauja daugiau nei 5 milijonus keleivių per metus.
- 28 Didelių regioninių oro uostų, kaip antai Šarlerua ir Hano, padėtis nėra privilegijuota, palyginti su pagrindinių oro uostų padėtimi atitinkamose valstybėse narėse. Šie oro uostai nėra pagrindiniai patekimo į atitinkamą valstybę narę vartai, palyginti su daugiausia keleivių savo valstybėje narėje per metus aptarnaujančiais oro uostais, kaip antai Liuksemburgo-Findelio oro uostas.
- 29 Parlamentas teigia, jog Direktyva 2009/12, kaip matyti iš jos 1 ir 2 konstatuojamųjų dalių, siekiama, kad oro uosto valdytojai stengtųsi dirbti ekonomiškai ir būtų sukurta bendra sistema esminiams oro uostų mokesčių elementams reguliuoti. Taigi, šia direktyva siekiama užtikrinti, kad oro uosto naudotojai galėtų pasinaudoti oro uosto

paslaugomis už užmokestį, kuris atitinka šioje direktyvoje įtvirtintas sąlygas, ir taip būtų užtikrintas nediskriminavimas ir skaidrumas.

- 30 Komisija, nurodydama 2007 m. sausio 24 d. Pasiūlymą „Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl oro uostų rinkliavų“ (COM(2006) 820 galutinis, toliau – direktyvos pasiūlymas), tvirtina, kad minėtos bendros sistemos tikslas yra palengvinti diskusijas tarp oro uostų ir oro transporto bendrovių dėl oro uosto mokesčių. Direktyva 2009/12 siekiama išvengti, kad oro uosto valdytojas neįgytų stipresnės padėties nustatyti oro uosto mokesčių nei oro transporto bendrovės dėl šio uosto „privilegiuotos padėties“. Tokią padėtį gali įgyti dviejų kategorijų oro uostai, t. y. kiekvienos valstybės narės pagrindiniai oro uostai, dažniausiai įsikūrę netoli sostinės ir esantys „patekimo į atitinkamą valstybę narę vartai“, bei oro uostai, kurių padėtis dėl jų dydžio yra panaši į pirmosios kategorijos oro uostų padėtį. Akivaizdu, kad pirmosios kategorijos oro uostai, visų pirma dėl jų vietos netoli gausiai gyvenamų miestų centrų, turi naudos iš šių centrų infrastruktūros padėties ir jų pritraukiamų verslo klientų, kuriems mažiau aktualūs lėktuvo bilietų kainų pokyčiai ir kurie labiau linkę taupyti laiką bei nevykti į per šimtą kilometrų nuo šių miestų nutolusius oro uostus.

#### Teisingumo Teismo vertinimas

- 31 Bendruoju vienodo požiūrio principu, kaip Sąjungos teisės bendruoju principu, reikalaujama nevertinti panašių situacijų skirtingai, o skirtingų – vienodai, jei toks vertinimas negali būti objektyviai pagrįstas (be kita ko, žr. 1984 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Sermide*, 106/83, Rink. p. 4209, 28 punktą; 1994 m. spalio 5 d. Sprendimo

*Crispoltoni ir kt.*, C-133/93, C-300/93 ir C-362/93, Rink. p. I-4863, 50 ir 51 punktus, taip pat 2006 m. liepos 11 d. Sprendimo *Franz Egenberger*, C-313/04, Rink. p. I-6331, 33 punktą bei 2008 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *Arcelor Atlantique ir Lorraine bei kt.*, C-127/07, Rink. p. I-9895, 23 punktą).

- 32 Skirtingų situacijų panašumą reikia vertinti atsižvelgiant į visus joms būdingus elementus. Šiuos elementus ir jų panašumą reikia nustatyti ir įvertinti atsižvelgiant visų pirma į Sąjungos akto, kuriame įtvirtintas atitinkamas skirtumas, objektą bei tikslą. Be to, reikia atsižvelgti į srities, kuriai nagrinėjamas aktas priklauso, principus ir tikslus (šiuo atžvilgiu žr. minėto Sprendimo *Arcelor Atlantique ir Lorraine bei kt.* 25 ir 26 punktus bei juose nurodytą teismo praktiką).
- 33 Šiuo klausimu reikia paminėti, kad Direktyva 2009/12 grindžiama EB 80 straipsnio 2 dalimi, kurioje nurodyta, jog Taryba gali nuspręsti, ar reikia priimti atitinkamas jūrų ir oro transporto nuostatas ir koku mastu bei kokia tvarka tai daryti.
- 34 Taigi, įgaliojus Tarybą nuspręsti tiek dėl jos veiksmų jūrų ir oro transporto srityje momento, tiek dėl jų turinio bei apimties, Sutartimi jai suteikta didelė normatyvinė galia priimti atitinkamas bendras taisykles (šiuo klausimu žr. 2007 m. spalio 23 d. Sprendimo *Komisija prieš Tarybą*, C-440/05, Rink. p. I-9097, 58 punktą; dėl Tarybos teisėkūros galių bendrosios transporto politikos srityje taip pat žr. 1978 m. lapkričio 28 d. Sprendimo *Schumalla*, 97/78, Rink. p. 2311, 4 punktą bei 1997 m. liepos 17 d. Sprendimo *SAM Schiffahrt ir Stapf*, C-248/95 ir C-249/95, Rink. p. I-4475, 23 punktą).
- 35 Dėl naudojimosi šia kompetencija teisminės kontrolės reikia nurodyti, kad Sąjungos teismas negali pakeisti Sąjungos teisės aktų leidėjo vertinimo savuoju ir turi tik



patikrinti, ar juo nepadaryta akivaizdi klaida, ar nepiktnaudžiauama įgaliojimais ir ar atitinkama institucija akivaizdžiai neviršijo savo normatyvinės galios ribų (šiuo klausimu žr., be kita ko, 1996 m. vasario 29 d. Sprendimo *Komisija prieš Tarybą*, C-122/94, Rink. p. I-881, 18 punktą; 1996 m. lapkričio 12 d. Sprendimo *Jungtinė Karalystė prieš Tarybą*, C-84/94, Rink. p. I-5755, 58 punktą; minėto Sprendimo *SAM Schiffahrt ir Stapf* 24 punktą ir 2002 m. kovo 12 d. Sprendimo *Omega Air ir kt.* C-27/00 ir C-122/00, Rink. p. I-2569, 64 punktą).

- <sup>36</sup> Pirmąjį Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės nurodytą pagrindą, kurio pirmoje dalyje teigiama, kad panašios situacijos įvertintos skirtingai, o antrojoje – kad skirtingos situacijos buvo vertintos vienodai, reikia nagrinėti atsižvelgiant į šio sprendimo 31–35 punktuose nurodytus kriterijus.

Dėl pirmojo ieškinio pagrindo pirmos dalies, susijusios su skirtingu panašių situacijų vertinimu

- <sup>37</sup> Dėl skirtingo panašių situacijų vertinimo Liuksemburgo Didžioji Hercogystė iš esmės nurodo, kad Liuksemburgo-Findelio oro uostas vertinamas kitaip nei oro uostai, kurie, nors ir neįtraukti į Direktyvos 2009/12 taikymo sritį, per metus aptarnauja daugiau nei 1 milijoną, bet mažiau nei 5 milijonus keleivių ir, kaip ir Liuksemburgo oro uostas, pagal 2005 m. gruodžio 9 d. Komisijos komunikatą priskiriami prie didelių regioninių oro uostų kategorijos. Tai visų pirma Šarlerua ir Hano oro uostai bei netoli

didelio ar stambios ekonominės veiklos miesto įsikūrę uostai, kaip antai Turino ar Bordo oro uostai.

- 38 Šiuo atžvilgiu iš Direktyvos 2009/12 3 ir 4 konstatuojamųjų dalių matyti, kad ją priimdamas teisės aktų leidėjas manė, jog jos taikymo sričiai būtina priskirti ne visus Sąjungos oro uostus, o tik dvi jų kategorijas, t. y., pirma, už minimalų nustatytą dydį didesnius ir, antra, daugiausia keleivių per metus aptarnaujančius oro uostus tose valstybėse narėse, kurių nė vienas oro uostas neviršija šio minimalaus dydžio, kaip antai Liuksemburgo-Findelio oro uostas.
- 39 Pagal šios direktyvos 1 straipsnio 1 dalį ja „nustatomi oro uostų mokesčių rinkimo Bendrijos oro uostuose bendri principai“. Taigi, ja siekiama reguliuoti oro uostų valdytojų ir šių uostų naudotojų santykius, susijusius su oro uosto mokesčių nustatymu.
- 40 Priimdamas bendrą sistemą Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė pagerinti oro uostų valdytojų ir šių uostų naudotojų santykius ir išvengti kai kurių pagrindinių šiems santykiams keliamų reikalavimų, kaip antai Direktyvos 2009/12 2, 4 ir 15 konstatuojamosiose dalyse nurodytas mokesčių skaidrumas, konsultavimasis su oro uosto naudotojais ir jų nediskriminavimas, nepaisymo.
- 41 Taigi, šio sprendimo 37 punkte minėtų oro uostų panašumą reikia vertinti visų pirma atsižvelgiant į jų padėtį šių oro uosto naudotojų, t. y. oro transporto bendrovių, atžvilgiu.

- 42 Kaip matyti iš Direktyvos 2009/12 4 konstatuojamosios dalies, minėtas teisės aktų leidėjas nusprendė, kad tose valstybėse narėse, kuriose nėra vienas oro uostas nėra šioje direktyvoje nustatyto minimalaus dydžio, daugiausia keleivių per metus aptarnaujantis oro uostas turi privilegijuotą patekimo į tą valstybę narę padėtį. Taigi, jis nusprendė, kaip, be kita ko, pabrėžė Taryba ir Komisija, kad šiuose oro uostuose yra rizika, kad jų valdytojai įgis stipresnę padėtį nei naudotojai ir piktnaudžiaus šia padėtimi nustatydami mokesčius.
- 43 Tokie oro uostai gali būti laikomi pagrindiniais tose valstybėse narėse, kuriose jie yra. Paprastai jie, kaip nurodė Komisija, yra netoli šių valstybių narių stambių politinių ir (arba) ekonominių centrų ir pritraukia daugiausia verslo klientų, kuriems bilietų kaina yra tik vienas iš kelių kriterijų ir kuriems gali būti ypač svarbi oro uosto vieta, susisiekimas su juo kitų rūšių transporto priemonėmis ir teikiamų paslaugų kokybė.
- 44 Kaip savo išvados 64 punkte nurodė generalinis advokatas, kalbėdamas visų pirma apie verslo klientus bei aukštesnio ar aukščiausio lygio rinkos segmentus, tiek valstybių narių, tiek trečiųjų šalių oro transporto bendrovių didžiausias strateginis interesas yra siūlyti skrydžius iš pagrindinio oro uosto, kaip antai Liuksemburgo-Findelio, ir į jį, o oro uosto mokesčių dydis arba net konkretus per metus aptarnaujamų keleivių skaičius negali būti laikomi lemiamais kriterijais šioms oro transporto bendrovėms.
- 45 Be to, jei oro transporto bendrovė turi strateginį interesą siūlyti skrydžius iš konkrečios valstybės narės ar į ją, pagrindinis oro uostas yra vienintelis, per kurį ji gali teikti savo paslaugas tik vieną oro uostą turinčiose valstybėse narėse, o taip yra Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės atveju. Dėl valstybių narių, kuriose yra keli oro uostai,

iš esmės atrodo pagrįsta manyti, kad oro transporto bendrovė, turinti interesą teikti paslaugas atitinkamoje valstybėje narėje tik per vieną oro uostą, teikia pirmenybę daugiausia keleivių per metus aptarnaujančiam oro uostui.

- 46 Net jei per metus aptarnaujamų keleivių skaičius ir oro uosto mokesčių dydis iš tikrųjų gali būti svarbūs kriterijai oro transporto bendrovėms, siūlančioms skrydžius iš konkretaus atitinkamos valstybės narės oro uosto ar į jį, paprastai šių oro transporto bendrovių strateginis interesas yra galėti pasiūlyti tokius skrydžius, todėl minėti kriterijai negali būti laikomi lemiamais šioms bendrovėms pasirenkant oro uostus, iš kurių jos vykdo skrydžius.
- 47 Tokiomis aplinkybėmis, atsižvelgiant į didelę Sąjungos teisės aktų leidėjo normatyvinę galią oro transporto politikos srityje, negalima paneigti šio leidėjo įvertinimo, kad valstybėse narėse, kuriose nėra vienas oro uostas nėra Direktyvoje 2009/12 nustatyto minimalaus dydžio, daugiausia keleivių per metus aptarnaujantis oro uostas laikytinas patekimo į atitinkamą valstybę narę vartais, o tai lemia jo privilegijuotą padėtį oro uosto naudotojų atžvilgiu.
- 48 Tačiau į Direktyvos 2009/12 taikymo sritį neįtraukti oro uostai, nesvarbu, koks konkretus juose aptarnautų keleivių skaičius, neturėtų būti laikomi pagrindiniais valstybių narių, kuriose jie įsteigti, oro uostais. Kaip savo išvados 65, 74 ir 77 punktuose nurodė generalinis advokatas, tokie oro uostai gali būti laikomi antraeiliais valstybių

narių oro uostais, turinčiais kitokią strateginę reikšmę oro transporto bendrovėms nei pagrindiniai oro uostai, todėl jų padėtis nustatant oro uosto mokesčius oro uosto naudotojų atžvilgiu yra kitokia.

- 49 Atsižvelgiant į šio sprendimo 45 punkte nurodytus motyvus, antraeilis oro uostas iš principo neturėtų būti laikomas patekimo į jo vietos valstybės narę vartais šioje direktyvoje vartojama prasme, net jei jis yra didelis regioninis oro uostas ir įsikūręs netoli miesto, kaip antai Bordo ar Turino oro uostai. Be to, šie antraeiliai oro uostai ir ypač įsikūrę ne prie miesto gali pasirodyti patrauklesni „nedidelių kainų“ oro transporto bendrovėms. Šios oro transporto bendrovės orientuojasi į klientus, kurių poreikiai iš esmės skiriasi nuo verslo klientų poreikių, kuriems daug svarbesnė bilietų kainą ir kurie labiau linkę įveikti didesnius atstumus tarp miesto ir jį aptarnaujančio oro uosto. Tokios oro transporto bendrovės, kurioms oro uosto mokesčiai yra lemiamas kriterijus, gali būti laikomos turinčiomis tam tikrą spaudimo galią, suteikiančią galimybę paveikti šių mokesčių lygį.
- 50 Tokiomis aplinkybėmis naudodamasis savo kompetencija Sąjungos teisės aktų leidėjas nepadarė akivaizdžios klaidos, nepiktnaudžiavo įgaliojimais ir akivaizdžiai neviršijo didelės normatyvinės galios, kurią turi atitinkamoje srityje, ribų, kai nusprendė, kad valstybių narių antraeilį oro uostų padėtis šių uostų naudotojų atžvilgiu nėra tokia pati kaip pagrindinių oro uostų. Bet kuriuo atveju šiam teisės aktų leidėjui leidžiama skirstyti į kategorijas pagal objektyvius kriterijus ir bendruosius vertinimus siekiant nustatyti bendrą ir abstraktų reglamentavimą (šiuo klausimu žr. 2010 m. balandžio 15 d. Sprendimo *Gualtieri prieš Komisiją*, C-485/08 P, Rink. p. I-3009, 81 punktą). Tai būdinga visų pirma tiems atvejams, kai Sąjungos teisės aktų leidėjo įgyvendinama bendra politika neatsiejama nuo būtinybės atlikti sudėtingos ekonominės situacijos, kuri paprastai būdinga oro transporto sričiai, įvertinimą (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *SAM Schiffahrt ir Stapf* 25 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką bei minėto Sprendimo *Omega Air ir kt.* 65 punktą).

- 51 Tokiomis aplinkybėmis reikia atmesti pirmojo pagrindo pirmą dalį, susijusią su skirtingu panašių situacijų vertinimu.

Dėl pirmojo pagrindo antros dalies, susijusios su vienodu skirtingų situacijų vertinimu

- 52 Dėl pirmojo pagrindo antros dalies, kurioje nurodomas vienodas skirtingų situacijų vertinimas, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė iš esmės tvirtina, kad valstybių narių, kuriose nė vienas oro uostas per metus neaptarnauja daugiau nei 5 milijonų keleivių, daugiausia keleivių per metus aptarnaujantys oro uostai vertinami taip pat kaip tie oro uostai, kuriuose per metus aptarnaujama daugiau nei 5 milijonai keleivių, nors pirmųjų padėtis nėra tokia stipri oro uosto naudotojų atžvilgiu ir jie neturi tos pačios ekonominės galios kaip antrieji.
- 53 Šiuo atžvilgiu bylos šalys neginčija, kad oro uostų, kuriuose per metus aptarnaujama daugiau nei 5 milijonai keleivių, padėtis yra privilegijuota naudotojų atžvilgiu jau dėl paties aptarnautų keleivių skaičiaus ir šios kategorijos oro uostų įtraukimą į Direktyvos 2009/12 taikymo sritį pateisina tiek jos objektas, tiek tikslas.
- 54 Aplinkybė, kad šių oro uostų padėtis nėra tapati daugiausia keleivių per metus aptarnaujančių oro uostų padėčiai tose valstybėse narėse, kuriose nė vienas oro uostas per metus neaptarnauja daugiau nei 5 milijonų keleivių, nereiškia, kaip savo išvados 82 punkte nurodė generalinis advokatas, kad šių oro uostų įtraukimas į Direktyvos 2009/12 taikymo sritį prieštarautų vienodo vertinimo principui. Šių dviejų kategorijų oro uostai pagrįstai laikomi turinčiais privilegijuotą padėtį jų naudotojų atžvilgiu,

kaip tai konstatuota šio sprendimo 47 ir 53 punktuose, ir tuo šių oro uostų padėtis yra panaši. Aplinkybė, kad tokią padėtį vienu atveju lemia atitinkamų uostų strateginė pozicija, o kitu – juose aptarnautų keleivių skaičius, atsižvelgiant į šios direktyvos objektą ir tikslą, negali būti laikoma Sąjungos teisės aktų leidėjo atlikto vertinimo trūkumu.

- 55 Tokiomis aplinkybėmis reikia atmesti pirmojo pagrindo antrą dalį, susijusią su vienu skirtingų situacijų vertinimu.

*Dėl antrojo pagrindo, susijusio su proporcingumo principo pažeidimu*

Šalių argumentai

- 56 Liuksemburgo Didžioji Hercogystė teigia, kad Direktyvos 2009/12 1 straipsnio 2 dalis pažeidžia proporcingumo principą, nes kriterijus, kuriuo apibrėžiama šios direktyvos taikymo sritis, nesvarbus siekiant joje nurodytų tikslų. Be to, nors dėl siejimo su išlaidomis, nediskriminavimo ir skaidrumo principų Liuksemburgo-Findelio oro uostui nekyla problemų, šioje direktyvoje numatytos procedūros, administracinė našta ir formalumų mechanizmai yra pertekliniai ir neproporcingi atsižvelgiant į šio oro uosto dydį. Liuksemburgo-Findelio oro uostas ir Liuksemburgo valstybė dėl konsultacijų ir priežiūros mechanizmų įdiegimo patirs išlaidų. Paskaičiuota, kad šios direktyvos

taikymas oro uosto mokesčiams atsieis 839 500 EUR, o dėl to, padalijus šią sumą keleiviams, dabartiniai mokesčiai už keleiviams teikiamas paslaugas padidės 16 %.

- 57 Slovakijos Respublika teigia, kad Parlamentas ir Taryba nenurodė objektyvių ir Direktyvos 2009/12 tikslui proporcingų kriterijų, kuriais būtų galima pateisinti daugiausia keleivių aptarnaujančių oro uostų tose valstybėse narėse, kuriuose nė vienas oro uostas per metus neaptarnauja daugiau kaip 5 milijonų keleivių, įtraukimą į jos taikymo sritį. Tai, kad į šios direktyvos taikymo sritį įtrauktas toks oro uostas tik todėl, kad jis yra didžiausias oro uostas šioje valstybėje narėje, nepadės pasiekti jos pagrindinio tikslo, t. y. padidinti oro uostų konkurenciją ir sumažinti piktnaudžiavimą dominuojančia padėtimi. Šio tikslo nepadeda pasiekti ir garantija, kad ši direktyva taikoma bent vienam oro uostui kiekvienoje valstybėje narėje, nesvarbu, ar jo padėtis rinkoje yra dominuojanti, ar visiškai nereikšminga.
- 58 Taryba primena teismo praktiką, pagal kurią priemonės teisėtumui poveikį gali padaryti tik akivaizdžiai kompetentingos institucijos siekiamo tikslo neatitinkantis priemonės pobūdis. Ji nurodo, kad ieškinyje neįrodoma, jog Direktyva 2009/12 akivaizdžiai netinkama jos tikslui pasiekti.
- 59 Parlamentas nurodo, jog reikia atsižvelgti į aplinkybę, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė priimti tik minimalias taisykles ir kad jis valstybėms narėms sudarė sąlygas jas taikyti lanksčiai. Be to, aplinkybė, kad Direktyva 2009/12 netaikoma visiems oro uostams, neįrodo, kad ja įtvirtinta sistema nereikalinga.
- 60 Komisija pažymi, kad rengiant Direktyvą 2009/12 svarstytos kelios alternatyvos. Tiek iš direktyvos pasiūlymo, tiek iš poveikio vertinimo (SEC(2006) 1688) matyti,



kad griežčiausio reglamentavimo galimybės atsisakyta, nes ją pasirinkus būtų labai išaugusios administracinės išlaidos. Galiausiai nuspręsta įtvirtinti tik bendrus principus, nepaisant to, kad šis variantas ne toks veiksmingas dėl jo mažesnio finansinio poveikio.

### Teisingumo Teismo vertinimas

- 61 Iš nusistovėjusios teismo praktikos matyti, kad proporcingumo principas yra vienas iš bendrųjų Sąjungos teisės principų ir įpareigoja, kad Sąjungos teisės nuostata numatytos priemonės būtų tinkamos atitinkamais teisės aktais siekiamiems teisėtiems tikslams įgyvendinti ir neviršytų to, kas būtina jiems pasiekti (2010 m. birželio 8 d. Sprendimo *Vodafone ir kt.*, C-58/08, Rink. p. I-4999, 51 punktą ir jame nurodyta teismo praktika).
- 62 Dėl šių sąlygų paisymo srityse, kuriose Sąjungos teisės aktų leidėjas turi didelę normatyvinę galią, kaip antai oro transporto sritis, teisminės kontrolės (žr. minėto Sprendimo *Komisija prieš Tarybą* 58 punktą) reikia nurodyti, kad tik akivaizdi vienoje iš šių sričių priimtos priemonės pobūdžio neatitiktis kompetentingos institucijos siekiamam tikslui gali turėti poveikio tokios priemonės teisėtumui (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *Omega Air ir kt.* 64 punktą).
- 63 Vis dėlto net turėdamas tokią galią Sąjungos teisės aktų leidėjas privalo pagrįsti pasirinkimą objektyviais kriterijais. Be to, vertindamas apribojimus, susijusius su įvairiomis galimomis priemonėmis, jis turi išnagrinėti, ar pasirinkta priemonė siekiami tikslai gali pateisinti neigiamas, ar net ypač neigiamas, ekonomines pasekmes tam tikriems operatoriams (minėto Sprendimo *Arcelor Atlantique ir Lorraine bei kt.*

58 punktas, minėto Sprendimo *Vodafone ir kt.* 53 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

- <sup>64</sup> Taigi Teisingumo Teismas, remdamasis trijuose pirmesniuose punktuose paminėtais kriterijais, turi išnagrinėti, ar Direktyva 2009/12 pažeidžiamas proporcingumo principas į jos taikymo sritį įtraukus daugiausia keleivių per metus aptarnaujančius oro uostus tose valstybėse narėse, kuriose nė vienas oro uostas nesiekia joje nustatyto minimalaus dydžio, nepaisant konkretaus juose aptarnaujamų keleivių skaičiaus.
- <sup>65</sup> Šiuo atžvilgiu reikia priminti, kad prieš rengdama direktyvos pasiūlymą Komisija atliko poveikio vertinimą, kuriame nagrinėtos galimybės reziumuojamos šiame pasiūlyme. Iš pasiūlymo matyti, kad ji išnagrinėjo įvairias šios srities galimybes, įskaitant galimybę patiems oro transporto sektoriaus operatoriams parengti ir priimti savanoriškas savireguliacijos priemones, nustatyti teisės sistemą, kuria būtų reikalaujama nacionaliniu lygmeniu laikytis bendrų principų nustatant oro uosto mokesčius ar kuria būtų reikalaujama rinkti ir nustatyti tokius mokesčius pagal vienodą skaičiavimo metodą.
- <sup>66</sup> Dėl atsakymo į klausimą, ar įvedus teisės sistemą, kuria nacionaliniu lygmeniu reikalaujama laikytis bendrų principų nustatant oro uosto mokesčius, t. y. variantas, kuris galiausiai buvo pasirinktas Direktyvos 2009/12 atveju, gali būti pasiekti šios direktyvos tikslai, šalys neginčijo, jog egzistuojant rizikai, kad oro uostų valdytojų padėtis taps privilegijuota oro uosto naudotojų atžvilgiu ir jie piktnaudžiaus šia padėtimi, tokia sistema iš principo tinkama užkirsti galimybę jai realizuotis, kai kalbama apie oro uosto mokesčius. Ši išvada taikoma ir tiems oro uostams, kuriuose per metus

aptarnaujama daugiausia keleivių valstybėse narėse, kuriose nė vienas šios valstybės narės oro uostas per metus neaptarnauja daugiau nei 5 milijonų keleivių.

- 67 Dėl tokios sistemos būtinumo reikia konstatuoti, kad Liuksemburgo Didžioji Herkogystė nenurodė mažiau varžančių priemonių, kurios leistų pasiekti šį tikslą taip pat veiksmingai kaip ir sistema, kuria įtvirtinti bendri oro uostų mokesčių nustatymo principai.
- 68 Dėl Direktyvos 2009/12 proporcingumo, kuris ginčijamas nurodant, kad ši direktyva lemia administracines procedūras ir našta, kurios yra perteklinės ir neproporcingos atsižvelgiant į dydį tų oro uostų, kurie aptarnauja daugiausia keleivių tose valstybėse narėse, kuriose nė vienas oro uostas per metus neaptarnauja daugiau nei 5 milijonų keleivių, kaip antai Liuksemburgo–Findelio oro uostas.
- 69 Šiuo atžvilgiu nėra duomenų, kurie leistų konstatuoti, jog dėl Direktyva 2009/12 įtvirtintos sistemos atitinkamiems oro uostams ar valstybėms narėms tenka akivaizdžiai neproporcinga našta, palyginti su iš jos kylančia nauda.
- 70 Kalbant, pirma, apie Direktyvos 2009/12 poveikį atitinkamų oro uostų veiklai reikia atsižvelgti į tai, jog jos 6 straipsnyje numatyta tik valstybės narės pareiga užtikrinti, kad oro uosto valdytojai rengtų reguliarias konsultacijas su jo naudotojais, kurios iš principo turėtų vykti vienintelį kartą per metus, tačiau šiame straipsnyje nėra numatyta tvarka, kaip konkrečiai turėti vykti tokios konsultacijos. Taigi, šie oro uostai iš principo laisvi pasirinkti procedūrą pagal savo dydį ir turimas finansines bei personalo galimybes. To paties straipsnio 5 dalyje nurodyta, kad valstybės narės tam tikromis aplinkybėmis gali nuspręsti nenumatyti nepriklausomos priežiūros institucijos, paskirtos pagal šios direktyvos 11 straipsnį, intervencijos.

- 71 Kalbant, antra, apie tokią instituciją, šiame 11 straipsnyje numatyta tik valstybių narių pareiga paskirti arba įsteigti tokią instituciją ir nereikalaujama imtis specialių organizacinių priemonių, susijusių su jos dydžiu. Be to, vadovaujantis to paties straipsnio 2 dalimi, galima suteikti šios direktyvos įgyvendinimo funkcijas kitoms nepriklausomoms priežiūros institucijoms. Galiausiai, kaip savo išvados 103 punkte nurodė generalinis advokatas, neatrodo, kad Direktyvos 2009/12 įgyvendinimo išlaidos galėtų lemti oro transporto bendrovių pasitraukimą iš tokio oro uosto kaip Liuksemburgo-Findelio oro uostas.
- 72 Iš to, kas išdėstyta, darytina išvada, kad Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės nurodytą antrąją ieškinio pagrindą, susijusį su proporcingumo principo pažeidimu, reikia atmesti kaip nepagrįstą.

*Dėl trečiojo pagrindo, susijusio su subsidarumo principo pažeidimu*

### Šalių argumentai

- 73 Trečiuoju pagrindu Liuksemburgo Didžioji Hercogystė tvirtina, kad tais atvejais, kai per metus aptarnautų keleivių skaičius nesiekia 5 milijonų, Sąjungos mastu reglamentuojama situacija, kuri galėtų būti reglamentuojama nacionaliniu mastu, neatitinka subsidarumo principo. Šią neatitiktį patvirtina faktinė aplinkybė, kad iš didesnių oro uostų nei Liuksemburgo-Findelio nereikalaujama laikytis Direktyvoje 2009/12 numatytų įpareigojimų.

74 Šiuo atžvilgiu Taryba nurodo, kad ieškinyje nepaaiškinama tariamo subsidiarumo principo pažeidimo sudėtis. Ji mano, kad reikia nagrinėti, ar Direktyvos 2009/12 1 straipsnio 2 dalies tikslą lengviau pasiekti veikiant Sąjungos mastu. Pagrindiniai šios direktyvos principai, visų pirma skaidrumo, nediskriminavimo ir oro uosto naudotojų konsultavimo, tiesiogiai palengvins oro transporto bendrovių veiklos vykdymo sąlygas. Tas pat pasakytina apie oro uostus, nes jų padėtis sutvirtės oro transporto bendrovių, kurios nebeturės galimybių reikalauti taikyti joms preferencinių tarifų, padėties atžvilgiu. Atsižvelgdama į šias aplinkybes ir į tai, kad aviacijos rinkai būdingas tarptautinis elementas, Taryba mano, kad šios direktyvos tikslas gali būti pasiektas tik veikiant Sąjungos mastu.

75 Parlamentas mano, kad panašu, jog ieškiniu nekritikuojama pati Sąjungos teisės aktų leidėjo intervencija. Taigi sunku nustatyti, koku pagrindu remiamasi nurodant subsidiarumo principo pažeidimą. Jei Liuksemburgo Didžioji Hercogystė supranta subsidiarumą kaip valstybėms narėms paliktą diskreciją, reikėtų konstatuoti, kad joms palikta didžioji šios diskrecijos dalis, nes Direktyvoje 2009/12 nenurodyta, pagal kokį metodą skaičiuoti mokesčius ir į kokias pajamas reikia atsižvelgti juos skaičiuojant. Be to, keliami labai nedaug su priežiūros institucijos organizavimu susijusių reikalavimų.

### Teisingumo Teismo vertinimas

76 Šiuo atžvilgiu reikia priminti, kad subsidiarumo principas įtvirtintas EB 5 straipsnio antroje pastraipoje ir sukonkretintas prie Sutarties pridėtame Protokole dėl subsidiarumo ir proporcingumo principų taikymo, pagal kurį Bendrija imasi veiksmų srityse, kurios nepriklauso jos išimtinai kompetencijai, tik tuomet, kai norimų tikslų valstybės narės negali deramai įgyvendinti, o Bendrija dėl siūlomo veiksmo masto arba

poveikio juos įgyvendintų geriau. Šio protokolo 5 punkte išdėstytos gairės, kaip nustatyti, ar įvykdytos minėtos sąlygos (minėto Sprendimo *Vodafone ir kt.* 72 punktas).

- 77 Kalbant apie teisėkūros aktus, minėto protokolo 6 ir 7 punktuose patikslinta, kad Bendrija priima tik tiek teisėkūros aktų, kiek reikia, ir kad Bendrijos priemonės turėtų suteikti kuo daugiau galimybių priimti nacionalinius sprendimus, kuriais užtikrinama, kad būtų pasiektas priemonės tikslas, ir kurie atitiktų Sutarties reikalavimus (minėto Sprendimo *Vodafone ir kt.* 73 punktas).
- 78 Be to, jo 3 punkte patikslinta, kad subsidiarumo principas neleidžia abejoti įgaliojimai, kuriuos Sutartis suteikia Bendrijai, kaip juos aiškina Teisingumo Teismas.
- 79 Subsidiarumo principas taikomas, kai Sąjungos teisės aktų leidėjas kaip teisiniu pagrindu vadovaujasi EB 80 straipsniu, nes ši nuostata jam nesuteikia išimtinės kompetencijos priimti oro transporto srities priemonių.
- 80 Nagrinėjamu atveju Liuksemburgo Didžioji Hercogystė išsamiai nepaiškino savo trečiojo pagrindo, kad vykdant teisminę kontrolę būtų galima atsakyti į klausimą, kokia apimtimi Direktyva 2009/12 siekiamą tikslą galima tinkamai pasiekti nacionalinės teisės aktais valstybėje narėje, kurioje pagrindinis oro uostas nėra šios direktyvos 1 straipsnio 2 dalyje numatyto minimalaus dydžio.
- 81 Be to, pagrindžiant trečiąjį pagrindą šios valstybės narės nurodytam argumentui, kad bendra sistema nereikalinga oro uostams, aptarnaujantiems mažiau nei 5 milijonus keleivių per metus, negalima pritari visiems pirma atsižvelgiant į tai, kas konstatuota šio sprendimo 47,48 ir 53–55 punktuose. Iš jų matyti, kad ne tik tie oro uostai, kuriuose

per metus aptarnaujama daugiau nei 5 milijonai keleivių, bet ir tie, kurie yra atitinkamos valstybės narės pagrindiniai oro uostai, nesvarbu konkretus juose aptarnautų keleivių skaičius, laikomi esantys privilegijuotoje padėtyje.

- 82 Taigi aplinkybe, kad dalis oro uostų, kuriuose per metus aptarnaujama mažiau nei 5 milijonai keleivių, nepatenka į Direktyvos 2009/12 taikymo sritį, negalima veiksmingai remtis siekiant įrodyti subsidiarumo principo pažeidimą, nes tokia aplinkybė gali tik patvirtinti, jog Sąjungos teisės aktų leidėjas teisingai nusprendė, kaip matyti iš šio sprendimo 38 ir 48 punktų, kad tokių oro uostų nereikia įtraukti į taikymo sritį, jei jie nėra pagrindiniai savo valstybėje narėje.
- 83 Tokiomis aplinkybėmis Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės nurodytą trečiąjį pagrindą, susijusį su subsidiarumo principo pažeidimu, reikia atmesti kaip nepagrįstą.
- 84 Kadangi nė vienas iš Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės ieškiniui pagrįsti nurodytų pagrindų negali būti pripažintas pagrįstu, ieškinys turi būti atmestas.

### **Dėl bylinėjimosi išlaidų**

- 85 Pagal Procedūros reglamento 69 straipsnio 2 dalį pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jei laimėjusi šalis to reikalavo. Kadangi Parlamentas ir Taryba reikalavo priteisti bylinėjimosi išlaidas ir Liuksemburgo Didžioji Hercogystė

pralaimėjo bylą, pastaroji turi jas padengti. Remiantis to paties straipsnio 4 dalies pirmą pastraipą, įstojusios į bylą šalys pačios padengia savo išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (trečioji kolegija) nusprendžia:

- 1. Atmesti ieškinį.**
- 2. Priteisti iš Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės bylinėjimosi išlaidas.**
- 3. Slovakijos Respublika ir Europos Komisija pačios padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

Parašai.