

SODBA SODIŠČA (tretji senat)

z dne 12. maja 2011*

V zadevi C-176/09,

zaradi ničnostne tožbe na podlagi člena 230, prvi odstavek, ES, vložene 15. maja 2009,

Veliko vojvodstvo Luksemburg, ki ga zastopa C. Schiltz, zastopnik, skupaj s P. Kin-schem, odvetnikom,

tožeča stranka,

ob intervenciji

Slovaške republike, ki jo zastopa B. Ricziová, zastopnica,

intervenientka,

* Jezik postopka: francoščina.

proti

Evropskemu parlamentu, ki ga zastopata A. Troupiotis in A. Neergaard, zastopnika, z naslovom za vročanje v Luxembourg,

Svetu Evropske unije, ki ga zastopata E. Karlsson in M. Moore, zastopnika,

toženi stranki,

ob intervenciji

Evropske komisije, ki jo zastopata K. Simonsson in C. Vrignon, zastopnika, z naslovom za vročanje v Luxembourg,

intervenientka,

SODIŠČE (tretji senat),

v sestavi K. Lenaerts, predsednik senata, R. Silva de Lapuerta, sodnica, G. Arestis, J. Malenovský in T. von Danwitz (poročevalec), sodniki,

generalni pravobranilec: P. Mengozzi,
sodna tajnica: R. Şereş, administratorica,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 21. oktobra 2010,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 16. decembra 2010

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 S to tožbo Veliko vojvodstvo Luksemburg Sodišču predlaga, naj za nično razglasi Direktivo 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letaliških pristojbinah (UL L 70, str. 11), ker pomeni kršitev načel enakega obravnavanja, sorazmernosti in subsidiarnosti.

Pravni okvir

- 2 Direktiva 2009/12 je bila sprejeta na podlagi člena 80(2) ES.

- 3 V tretjem stavku uvodne izjave 1 te direktive je navedeno, da bi si „[u]pravni organi letališča [upravljavci letališč], ki zagotavljajo objekte, naprave in sredstva ter storitve, za katere se obračunavajo letališke pristojbine, [...] morali prizadevati, da poslujejo na stroškovno učinkovit način“.
- 4 V prvem stavku uvodne izjave 2 te direktive je navedeno, da je „[t]reba [...] vzpostaviti skupen okvir, ki bo urejal bistvene značilnosti letaliških pristojbin in način njihovega določanja, saj se lahko zgodi, da brez takšnega okvira ni mogoče izpolniti osnovnih zahtev v odnosu med upravljavcem letališča in uporabniki letališča.“
- 5 Glede področja uporabe Direktive 2009/12 je v njenih uvodnih izjavah 3 in 4 navedeno:

„(3) Ta direktiva bi se morala uporabljati za letališča [...], ki presegajo najmanjšo velikost, saj pri upravljanju in financiranju manjših letališč okvir Skupnosti ni potreben.

(4) Poleg tega v državah članicah, v katerih nobeno letališče ne dosega najmanjše velikosti za uporabo te direktive, ima letališče z največjim potniškim prometom tak privilegiran položaj vstopne točke v to državo članico, da je za to letališče treba uporabiti to direktivo, da se zagotovi spoštovanje nekaterih temeljnih načel pri odnosih med upravljavcem in uporabniki letališča, zlasti kar zadeva preglednost pristojbin in nediskriminacije med uporabniki letališča.“

- 6 V uvodni izjavi 15 Direktive 2009/12 je določeno:

„Upravljavcem letališč bi bilo treba omogočiti, da uporabijo letališke pristojbine, ki ustrezajo infrastrukturi in/ali ravni opravljenih storitev, saj lahko letalski prevozniki od upravljavca letališča upravičeno zahtevajo storitve, ki ustrezajo razmerju med ceno in kakovostjo. Dostop do različnih stopenj infrastrukture ali storitev pa bi moral biti na voljo na osnovi nediskriminacije vsem prevoznikom, ki jih želijo koristiti. Če povpraševanje presega ponudbo, bi se moral dostop določiti na podlagi objektivnega in nediskriminatornega merila, ki ga določi upravljavec letališča. Vsakršno razlikovanje letaliških pristojbin bi moralo biti pregledno, objektivno in temeljiti na jasnih merilih.“

- 7 V uvodni izjavi 19 te direktive je določeno:

„Ker cilja te direktive, in sicer določitve skupnih načel za obračunavanje letaliških pristojbin na letališčih Skupnosti, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, saj na nacionalni ravni ni mogoče vzpostaviti enotnih sistemov obračunavanja letaliških pristojbin za celotno območje Skupnosti, in jih zaradi obsega in učinkov lažje doseže Skupnost, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseg navedenega cilja.“

- 8 V skladu s členom 1(1) in (2) te direktive so v njej „določena skupna načela za obračunavanje letaliških pristojbin na letališčih Skupnosti“ in se uporablja „za vsako letališče na ozemlju, za katero velja Pogodba [ES], in je odprto za komercialni promet

ter katerega letni promet presega 5 milijonov potnikov, in za letališče z najvišjim potniškim prometom v vsaki državi članici“.

- 9 Na podlagi člena 2, točka 4, Direktive 2009/12 se kot letališka pristojbina obravnava „pristojbin[a], obračunan[a] v korist upravljavca letališča, ki jo plačajo uporabniki letališča za uporabo objektov, naprav in sredstev ter storitev, ki jih zagotavlja izključno upravljavec letališča in ki so povezane s pristankom, vzletom, osvetlitvijo in parkiranjem zrakoplova ter sprejemom in odpremo potnikov in tovora“.
- 10 V prvem stavku člena 3 te direktive je navedeno, da „[d]ržave članice zagotovijo, da pri letaliških pristojbinah v skladu z zakonodajo Skupnosti ni razlikovanja med uporabniki letališča“.
- 11 Za to sta v Direktivi 2009/12 vzpostavljena obvezen postopek posvetovanja med upravljavcem zadevnega letališča in uporabniki letališča, zastopniki ali združenji uporabniki letališča, in postopek s pravnim sredstvom. Glede teh postopkov člen 6 te direktive določa:

„1. Države članice zagotovijo, da je vzpostavljen obvezen postopek za redno posvetovanje med upravljavcem letališča in uporabniki letališča ali zastopniki ali združenji uporabniki letališča glede delovanja sistema obračunavanja letaliških pristojbin, glede višine letaliških pristojbin in po potrebi o kakovosti opravljenih storitev. Tako posvetovanje poteka najmanj enkrat letno, razen če ni bilo ob zadnjem posvetovanju dogovorjeno drugače. Če je med upravljavcem letališča in uporabniki letališča sklenjen večletni sporazum, posvetovanja potekajo v skladu s tem sporazumom. Države članice obdržijo pravico zahtevati pogostejše posvetovanje.

2. Države članice zagotovijo, da se sistem obračunavanja letaliških pristojbin ali višine letaliških pristojbin, če je le mogoče, spremeni po dogovoru med upravljavcem letališča in uporabniki letališča. Zato upravni organ letališča predloži uporabnikom letališča vsak predlog za spremembo sistema obračunavanja ali višine letaliških pristojbin najpozneje štiri mesece pred začetkom veljavnosti, skupaj z razlogi za predlagane spremembe, razen v primeru izrednih okoliščin, ki pa jih mora uporabnikom letališča opravičiti. Upravni organ letališča se o predlaganih spremembah posvetuje z uporabniki letališča in pri dokončni odločitvi upošteva njihova stališča. Upravni organ letališča običajno objavi svojo odločitev ali priporočilo najpozneje dva meseca pred začetkom njegove veljavnosti. Če med upravnim organom letališča in uporabniki letališča ne pride do sporazuma o predlaganih spremembah, upravni organ letališča svojo odločitev utemelji glede na stališče uporabnikov letališča.

3. Države članice zagotovijo, da lahko v primeru nesoglasja glede odločitve upravnega organa letališča o letaliških pristojbinah vsaka stran prosi neodvisni nadzorni organ iz člena 11 za posredovanje, ki nato preuči utemeljitve za spremembo sistema obračunavanja ali višine letaliških pristojbin.

4. Sprememba sistema ali višine letaliških pristojbin, za katero se odloči upravni organ letališča, če je predložena neodvisnemu nadzornemu organu, ne bo začela učinkovati, dokler je ta organ ne preuči. Neodvisni nadzorni organ v štirih tednih po tem, ko se mu zadeva predloži, sprejme začasno odločitev o začetku veljavnosti spremembe letaliških pristojbin, razen če je v enakem času mogoče sprejeti končno odločitev.

5. Država članica se lahko odloči, da ne bo uporabila odstavkov 3 in 4 v zvezi s spremembami višine letaliških pristojbin ali strukture letaliških pristojbin na tistih letališčih, za katera:

- (a) se v skladu z nacionalnim pravom uporablja obvezen postopek, po katerem neodvisni nadzorni organ določi ali odobri letališke pristojbine ali njihovo najvišjo raven; ali

- (b) se v skladu z nacionalnim pravom uporablja obvezen postopek, po katerem neodvisni nadzorni organ redno ali na zahtevo zainteresiranih strani preveri, ali je med temi letališči dejanska konkurenca. Vedno, ko izid takega preverjanja to utemeljuje, država članica sklene, da neodvisni nadzorni organ določi ali odobri letališke pristojbine ali njihovo najvišjo raven. Ta odločitev se uporablja, dokler je na podlagi ocene tega organa to potrebno.

[...]“

- 12 Upravni organ letališča mora na podlagi člena 7(1) Direktive 2009/12 pred vsakim posvetovanjem vsakemu uporabniku letališča ali zastopnikom oziroma združenjem uporabnikov letališča poslati informacije o vseh elementih, na podlagi katerih se določata sistem ali višina vseh pristojbin, ki jih upravni organ letališča zaračunava na vsakem letališču.

- 13 Glede ustanovitve in delovanja neodvisnega nadzornega organa člen 11, od (1) do (3) in (5), Direktive 2009/12 določa:

„1. Države članice imenujejo ali ustanovijo neodvisni organ kot svoj nacionalni neodvisni nadzorni organ, da se zagotovi pravilna uporaba ukrepov, sprejetih za usklajitev s to direktivo, in prevzamejo najmanj naloge, dodeljene s členom 6. Ta organ je lahko isti kot subjekt, ki mu država članica zaupa izvajanje dodatnih ureditvenih

ukrepov iz člena 1(5), vključno z odobritvijo sistema obračunavanja in/ali višino letaliških pristojbin, pod pogojem, da izpolnjuje zahteve iz odstavka 3 tega člena.

2. Ob upoštevanju nacionalnega prava ta direktiva ne preprečuje, da neodvisen nadzorni organ pod njegovim nadzorom in njegovo odgovornostjo prenese izvajanje te direktive na druge neodvisne nadzorne organe, pod pogojem, da izvajanje poteka v skladu z istimi standardi.

3. Države članice zagotovijo neodvisnost neodvisnega nadzornega organa tako, da zagotovijo njegovo pravno ločenost in funkcionalno neodvisnost od vseh upravnih organov letališč in letalskih prevoznikov. Države članice, ki ohranijo lastništvo nad letališči, upravnimi organi letališč ali letalskimi prevozniki ali prevladujoč vpliv v upravnih organih letališč ali pri letalskih prevoznikih, zagotovijo, da se funkcije, povezane s takim lastništvom ali nadzorom, ne prenesejo na neodvisen nadzorni organ. Države članice zagotovijo, da neodvisen nadzorni organ izvaja svoja pooblastila nepristransko in pregledno.

[...]

5. Države članice lahko za potrebe neodvisnega nadzornega organa vzpostavijo mehanizem financiranja, ki lahko vključuje obračunavanje pristojbine uporabnikom letališč in upravnim organom letališč.“

¹⁴ Na podlagi člena 12(1) Direktive 2009/12 Evropska komisija Evropskemu parlamentu in Svetu do 15. marca 2013 predloži poročilo o uporabi te direktive, v katerem oceni napredek pri doseganju njenih ciljev.

- 15 V skladu s členom 13(1), prvi pododstavek, te direktive države članice do 15. marca 2011 sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev z njo.

Predlogi strank in postopek pred Sodiščem

- 16 Veliko vojvodstvo Luksemburg Sodišču predlaga, naj:
- člen 1(2) Direktive 2009/12 razglasi za ničn v delu, v katerem določa, da se ta direktiva uporablja za letališče z največjim potniškim prometom v vsaki državi članici;
 - podredno, Direktivo 2009/12 razglasi za nično v celoti in
 - Parlamentu in Svetu naloži plačilo stroškov.
- 17 Parlament in Svet Sodišču predlagata, naj:
- tožbo kot neutemeljeno zavrne;
 - Velikemu vojvodstvu Luksemburg naloži plačilo stroškov in
 - podredno, v primeru razglasitve ničnosti Direktive 2009/12 ohrani njene učinke do sprejetja novega akta.

- 18 S sklepom predsednika Sodišča z dne 14. oktobra 2009 je bila Slovaški republiki in Komisiji dovoljena intervencija v podporo predlogom Velikega vojvodstva Luksemburg, Parlamenta in Sveta.

Tožba

Prvi tožbeni razlog: kršitev načela enakega obravnavanja

Trditve strank

- 19 Prvi tožbeni razlog, ki se nanaša na kršitev načela enakega obravnavanja, je sestavljen iz dveh različnih delov. S prvim delom tega tožbenega razloga Veliko vojvodstvo Luksemburg ob podpori Slovaške republike trdi, da je obravnavano drugače kot druge države članice z velikimi regijskimi letališči z letnim prometom od 1 do 5 milijonov potnikov, glede katerih se Direktiva 2009/12 ne uporablja, čeprav so v enakem položaju kot edino luksemburško komercialno letališče, Luxembourg Findel, katerega letni promet znaša 1,7 milijona potnikov. Šlo naj bi za letališči Hahn (Nemčija) in Charleroi (Belgija) – z letnim prometom 4 milijone oziroma 2,9 milijona potnikov – ki sta v enakem ciljnem območju kot luksemburško letališče – cestna razdalja med njimi je manjša od 200 km – in zato v neposrednem konkurenčnem razmerju z njim. Šlo naj bi tudi za druga velika regijska letališča v bližini večjih urbanih središč ali središč, za

katera je značilna določena stopnja gospodarske aktivnosti, kot sta letališči v Torinu (Italija) ali Bordeauxu (Francija), s 3,5 oziroma 3,4 milijona potnikov.

- 20 V drugem delu prvega tožbenega razloga Veliko vojvodstvo Luksemburg trdi, da je obravnavano enako kot države članice, na ozemlju katerih so letališča z letnim prometom, ki presega 5 milijonov potnikov, kot na primer Zvezna republika Nemčija ali Kraljevina Belgija.
- 21 Po mnenju Velikega vojvodstva Luksemburg se je treba v tem kontekstu sklicevati na kategorizacijo v Sporočilu Komisije z dne 9. decembra 2005 o smernicah Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč (UL C 312, str. 1) in področje uporabe Direktive 2009/12 omejit na kategorije letališč z letnim prometom, ki presega 5 milijonov potnikov.
- 22 Ne bi naj bilo upravičeno niti različno obravnavanje glede na velika regijska letališča, ki ne spadajo na področje uporabe Direktive 2009/12, niti enako obravnavanje letališča Luxembourg Findel glede na letališča z letnim prometom, ki presega 5 milijonov potnikov. Za upravljanje in financiranje manjših ali srednje velikih letališč, katerih letni promet ne presega 5 milijonov potnikov, naj „okvir Skupnosti“ – kot pravilno izhaja iz tretje uvodne izjave te direktive – ne bi bil potreben. Nasprotno, trditev v njeni četrti uvodni izjavi, da „ima letališče z največjim potniškim prometom tak privilegirani položaj vstopne točke v to državo članico, da je za to letališče treba uporabiti [Direktivo 2009/12]“, naj bi bila dejansko neprimerna glede na njen cilj, ki je preprečitev zlorabe prevladujočega položaja nekaterih letališč. „Privilegirani položaj“ naj bi bilo mogoče upoštevati le, če bi, kar zadeva operaterje, dejansko pomenil enako prednost, kot izhaja iz dejstva, da letališče na leto sprejme več kot 5 milijonov potnikov. To pa naj glede največjih letališč v državah članicah ne bi bilo samoumevno.

- 23 Letališče Luxembourg Findel naj kot privilegirana vstopna točka v Luksemburg ne bi uživalo takega položaja, tako da naj ne bi bilo nobene nevarnosti za zlorabo prevladujočega položaja, kar zadeva operaterje, glede na konkurenčni položaj, v katerem je to letališče v razmerju do večjih letališč v njegovi bližini, na katerih delujejo družbe, ki ponujajo čarterske lete, kot tudi v razmerju do letališč, ki predstavljajo vozlišča („hubs“), kot sta letališči v Frankfurtu (Nemčija) ali v Bruslju (Belgija). Poleg tega naj iz gospodarskih razlogov luksemburško letališče ne bi smelo biti uvrščeno v kategorijo, ki je primerljiva s tisto, v katero so uvrščena letališča z letnim prometom, ki presega 5 milijonov potnikov, čeprav se za to letališče proda večji del vozovnic poslovnega razreda kot na ostalih letališčih. Zato naj moč njegovega upravnega organa ne bi bila primerljiva z močjo upravnega organa letališča, ki sprejme več kot 5 milijonov potnikov.
- 24 Nasprotno naj bi bila realnejša nevarnost zlorabe prevladujočega položaja s strani drugih pomembnejših regijskih letališč, ki ne spadajo na področje uporabe Direktive 2009/12 in ki so v bližini večjih urbanih središč ali središč, za katera je značilna določena stopnja gospodarske aktivnosti, kot sta letališči v Torinu in v Bordeauxu.
- 25 Res naj bi sicer lahko na področjih, kjer mora zakonodajalec Unije izvesti zapletene ekonomske presoje, na zakonitost njegovega ravnanja vplivala zgolj očitna napaka pri njegovi presoji. Vendar naj bi to načelo predpostavljalo, da je zakonodajalec v sporni zadevi tako zapleteno ekonomsko presojlo opravil, kar pa naj ne bi držalo. Čeprav bi bilo treba upoštevati, da je zakonodajalec glede nekaterih točk opravil presojlo kompleksne situacije, naj presoja glede letališča Luxembourg Findel, katerega poslovno področje je posebej majhno, ne bi bila kompleksna. Zato naj bi bilo očitno, da je z vključitvijo tega letališča, katerega letni potniški promet znaša komaj tretjino tistega, od katerega dalje je treba uporabiti okvir Skupnosti, zakonodajalec storil očitno napako pri presoji.

- 26 Slovaška republika dodaja, da podatki glede položaja letališča v Bratislavi (Slovaška), ki si deli geografsko območje z letališčem na Dunaju (Avstrija), omajajo trditev, da je najpomembnejše letališče v državi članici „vstopna točka“, ki jo vseskozi uporablja velik del potnikov. To, da je neko letališče v državi članici najpomembnejše, naj zato ne bi smelo biti odločilen element za presojo konkurenčnega položaja tega letališča na danem trgu.
- 27 Po mnenju Sveta je ob upoštevanju cilja Direktive 2009/12 zakonodajalec Unije dejansko štel za očitno, da glavna letališča, ki imajo – kot letališče Luxembourg Findel – v državi članici največji letni potniški promet, v državi članici, na katere ozemlju so, uživajo privilegiran položaj in so tako združljiva z letališči z letnim prometom, ki presega 5 milijonov potnikov.
- 28 Vendar naj velika regijska letališča, kot sta tisti v Charleroiu in v Hahnu, ne bi uživala privilegiranega položaja, kot ga imata glavni letališči v njunih državah članicah. Ome-njeni letališči naj ne bi predstavljali glavne vstopne točke v njuni državi, kot to velja za letališča z največjim letnim potniškim prometom v državi članici, med katerimi je Luxembourg Findel.
- 29 Po mnenju Parlamenta so cilji Direktive 2009/12, kot izhaja iz njene prve in druge uvedne izjave, zagotoviti prizadevanje upravnih organov letališča za poslovanje na stroškovno učinkovit način in za vzpostavitev skupnega okvira o urejanju bistvenih značilnosti letaliških pristojbin. Namen te direktive naj bi bil tako zagotovitev dostopa

uporabnikov do letaliških storitev proti plačilu pristojbin, določenih v skladu s pogoji v tej direktivi, ter zagotovitev nediskriminacije in preglednosti.

- 30 Sklicujoč se na predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. januarja 2007 o letaliških pristojbinah (COM(2006) 820 konč., v nadaljevanju: predlog direktive) Komisija trdi, da je cilj tega okvira Skupnosti olajšati pogajanja med letališči in letalskimi družbami glede letaliških pristojbin. Z Direktivo 2009/12 naj bi se želelo – ob upoštevanju „privilegiranega položaja“ letališča – preprečiti prednostni položaj upravnega organa letališča v razmerju do letalskih prevoznikov glede določitve letaliških pristojbin. V takem položaju bi se lahko znašli dve kategoriji letališč, in sicer glavna letališča vsake države članice, ki se praviloma nahajajo blizu glavnih mest in predstavljajo „vstopno točko“ v te države, in letališča, ki so zaradi svoje velikosti v primerljivem položaju z letališči iz prve kategorije. Položaj letališč iz prve kategorije je očitno ugoden, zlasti zaradi njihove bližine gosto naseljenih mestnih središč, zaradi kakovosti njihove infrastrukture in zato, ker jih uporabljajo poslovne stranke, ki so manj občutljive na spremembe cen letalskih vozovnic in ne želijo izgubljati časa z uporabo letališč, ki so od teh mestnih središč oddaljena več kot sto kilometrov.

Presoja Sodišča

- 31 Splošno načelo enakega obravnavanja kot splošno načelo prava Unije določa, naj se primerljivi položaji ne obravnavajo različno in naj se različni položaji ne obravnavajo enako, razen če je tako obravnavanje objektivno upravičeno (glej zlasti sodbe z dne 13. decembra 1984 v zadevi Sermide, 106/83, Recueil, str. 4209, točka 28; z dne

5. oktobra 1994 v združenih zadevah Crispoltoni in drugi, C-133/93, C-300/93 in C-362/93, Recueil, str. I-4863, točki 50 in 51; z dne 11. julija 2006 v zadevi Franz Egenberger, C-313/04, ZOdl., str. I-6331, točka 33, in z dne 16. decembra 2008 v zadevi Arcelor Atlantique in Lorraine in drugi, C-127/07, ZOdl., str. I-9895, točka 23).

- 32 Primerljivost različnih položajev se presoja glede na vse njihove značilnosti. Te značilnosti je treba zlasti utemeljiti in presojati ob upoštevanju predmeta in namena akta Unije, s katerim je uvedeno zadevno razlikovanje. Poleg tega je treba upoštevati načela in cilje področja, iz katerega izhaja zadevni akt (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Arcelor Atlantique in Lorraine in drugi, točki 25 in 26 ter navedena sodna praksa).
- 33 Glede tega je treba ugotoviti, da Direktiva 2009/12 temelji na členu 80(2) ES, ki določa, da Svet lahko odloči, ali, v kolikšnem obsegu in po kakšnem postopku je treba sprejeti ustrezne predpise za pomorski in zračni promet.
- 34 S tem, da lahko odloča tako o času kot o vsebini in obsegu svojega ukrepanja glede pomorskega in zračnega prometa, so Svetu s Pogodbo podeljena široka zakonodajna pooblastila za sprejetje ustreznih skupnih pravil (glej v tem smislu sodbo z dne 23. oktobra 2007 v zadevi Komisija proti Svetu, C-440/05, ZOdl., str. I-9097, točka 58; glej tudi glede zakonodajne pristojnosti Sveta na področju skupne prometne politike sodbi z dne 28. novembra 1978 v zadevi Schumalla, 97/78, Recueil, str. 2311, točka 4, in z dne 17. julija 1997 v združenih zadevah SAM Schiffahrt in Stapf, C-248/95 in C-249/95, Recueil, str. I-4475, točka 23).
- 35 Sodišče Unije pri nadzoru izvajanja takega pooblastila ne sme s svojo presojo nadomestiti presoje zakonodajalca Unije, ampak se mora omejiti na preizkus, ali je v zvezi

s to presojo podana očitna napaka ali zloraba pooblastil oziroma ali je zakonodajalec očitno prekoračil meje svojih zakonodajnih pooblastil (glej v tem smislu zlasti sodbi z dne 29. februarja 1996 v zadevi Komisija proti Svetu, C-122/94, Recueil, str. I-881, točka 18, in z dne 12. novembra 1996 v zadevi Združeno kraljestvo proti Svetu, C-84/94, Recueil, str. I-5755, točka 58; zgoraj navedeno sodbo SAM Schiffahrt in Stapf, točka 24, in sodbo z dne 12. marca 2002 v združenih zadevah Omega Air in drugi, C-27/00 in C-122/00, Recueil, str. I-2569, točka 64).

- ³⁶ Veliko vojvodstvo Luksemburg s prvim delom prvega tožbenega razloga trdi, da so bili primerljivi položaji obravnavani različno, z drugim delom tega tožbenega razloga pa, da so bili različni položaji obravnavani enako, je treba preizkusiti ob upoštevanju meril iz točk od 31 do 35 te sodbe.

Prvi del prvega tožbenega razloga: različno obravnavanje primerljivih položajev

- ³⁷ Glede različnega obravnavanja primerljivih položajev Veliko vojvodstvo Luksemburg v bistvu trdi, da je letališče Luxembourg Findel v razmerju do letališč, za katera se Direktiva 2009/12 ne uporablja in katerih letni promet znaša od 1 do 5 milijonov potnikov – ki so v skladu s smernicami, določenimi v sporočilu Komisije z dne 9. decembra 2005, tako kot luksemburško letališče uvrščena v kategorijo velikih regijskih letališč – obravnavano različno. Šlo naj bi zlasti za letališči v Charleroiu in Hahnu ter

za letališča, ki so v bližini večjih urbanih središč ali središč, za katera je značilna določena stopnja gospodarske aktivnosti, kot sta letališči v Torinu ali Bordeauxu.

38 Glede tega je iz tretje in četrte uvodne izjave Direktive 2009/12 razvidno, da je ob njenem sprejetju zakonodajalec Unije menil, da na področje uporabe te direktive ni treba vključiti vseh letališč v Uniji, ampak da mora ta direktiva veljati le za dve kategoriji letališč, in sicer za letališča, ki presegajo določeno najmanjšo velikost, in za letališča z največjim letnim potniškim prometom v državah članicah, v katerih nobeno letališče ne dosega te najmanjše velikosti, kot je letališče Luxembourg Findel.

39 V skladu z njenim členom 1 „so [v tej direktivi] določena skupna načela za obračunavanje letaliških pristojbin“ na letališčih. Njen namen je tudi urejanje odnosov med upravnimi organi letališč in njihovimi uporabniki glede določitve letaliških pristojbin.

40 Zakonodajalec Unije je želel s sprejetjem okvira Skupnosti izboljšati odnos med upravnimi organi letališč in njihovimi uporabniki ter preprečiti nespoštovanje nekaterih temeljnih načel tega odnosa, kot so – kot izhaja iz druge, četrte in petnajste uvodne izjave Direktive 2009/12 – preglednost pristojbin, posvetovanje z uporabniki letališča in nediskriminacija med njimi.

41 Primerljivost letališč iz točke 37 te sodbe je treba tako presoјati zlasti glede na njihov položaj, kar zadeva uporabnike teh letališč, in sicer letalskih družb.

42 Kot je razvidno iz četrte uvodne izjave Direktive 2009/12, je ta zakonodajalec menil, da imajo letališča z največjim letnim potniškim prometom v državah članicah, kjer nobeno letališče ne dosega minimalnega praga, določenega s to direktivo, kot je letališče Luxembourg Findel, kar zadeva uporabnike letališča, privilegiran položaj, ker predstavljajo vstopno točko v te države članice. Prav tako je menil, kot sta poudarila zlasti Svet in Komisija, da v primeru teh letališč obstaja nevarnost, da bi se njihovi upravni organi, kar zadeva uporabnike, znašli v prednostnem položaju, in zato nevarnost zlorabe tega položaja pri določanju pristojbin.

43 Ta letališča je v državah članicah, v katerih so, mogoče šteti za glavna letališča. Ta letališča so praviloma – kot je poudarila Komisija – v bližini velikih političnih in/ali gospodarskih središč držav članic in povečini privabljajo poslovne stranke, za katere je cena vozovnic le eden od kriterijev in ki lahko dajejo poseben pomen legi letališča, možnostjo povezav z drugimi prevoznimi sredstvi in kakovosti zagotavljanih storitev.

44 Kot je poudaril generalni pravobranilec v točki 64 sklepnih predlogov, imajo zlasti glede poslovnih strank in glede segmenta srednje- ali visokocenovnega trga letalske družbe držav članic in tretjih držav večji strateški interes, da ponudijo lete na glavno letališče in z glavnega letališča, kakršno je Luxembourg Findel, pri čemer višina letaliških pristojbin ali dejanski letno število potnikov za te družbe nista odločilni merili.

45 Poleg tega, če ima letalska družba velik strateški interes, da ponudi lete iz določene države članice in vanjo, je zanjo glavno letališče edina povezava z državami članicami z zgolj enim letališčem, kot to velja za Veliko vojvodstvo Luksemburg. Glede držav

članic z več letališči je poleg tega mogoče razumno pričakovati, da bo letalska družba, ki želi z državo članico zagotoviti zgolj eno letalsko povezavo, rajši izbrala letališče z največjim letnim potniškim prometom.

⁴⁶ Čeprav sta dejansko letno število potnikov in višina letaliških pristojbin za letalske družbe, ki ponujajo lete z določenega letališča države članice ali nanj, nedvomno lahko pomembni merili, imajo praviloma letalske družbe za ponujanje teh letov strateški interes, tako da pri izbiri letališč, s katerih opravljajo lete, zanje ti merili nista odločilni.

⁴⁷ V teh okoliščinah ob upoštevanju širokih zakonodajnih pooblastil, s katerimi razpolaga zakonodajalec Unije na področju politike zračnega prometa, ni mogoče omajati njegove presoje, da je treba v državah članicah, v katerih nobeno letališče ne dosega minimalnega praga, določenega z Direktivo 2009/12, letališče z največjim letnim številom potnikov šteti za vstopno točko v zadevno državo članico, zaradi česar ima privilegiran položaj, kar zadeva uporabnike letališč.

⁴⁸ Nasprotno pa letališč, za katera se Direktiva 2009/12 ne uporablja, ne glede na dejansko letno število potnikov ni mogoče šteti za glavna letališča držav članic, v katerih so. Kot je prav tako poudaril generalni pravobranilec v točkah 65, 74 in 77 sklepnih

predlogov, je mogoče ta letališča šteti za drugotna letališča držav članic, katerih strateški pomen je za letalske družbe glede na glavna letališča načeloma drugačen, tako da so ta letališča, kar zadeva uporabnike letališč, na področju določitve letaliških pristojbin v različnem položaju.

- 49 Drugotnega letališča v državi članici v skladu z ugotovitvami v točki 45 te sodbe ni mogoče šteti za vstopno točko v to državo članico v smislu navedene direktive, čeprav gre za veliko regijsko letališče, ki se nahaja v bližini urbanega središča, kot sta letališči v Bordeauxu ali v Torinu. Poleg tega so drugotna letališča, zlasti tista, ki se ne nahajajo v bližini urbanih središč, bolj privlačna za „nizkocenovne“ družbe. Take letalske družbe namreč privabljajo stranke, katerih zahteve so načeloma drugačne od zahtev poslovnih strank in ki so občutljivejše na cene vozovnic ter pripravljene opraviti daljšo pot od ciljnega mesta do letališča. Za te družbe, za katere je višina letaliških pristojbin odločilna, se lahko šteje, da lahko izvajajo določen pritisk in s tem vplivajo na določitev ravni teh pristojbin.

- 50 Pod temi pogoji zakonodajalec Unije pristojnosti ni izvajal očitno napačno ali z zlorabo pooblastil ter ni očitno prekoračil meje svojih širokih zakonodajnih pooblastil, ki jih ima na tem področju, ker je menil, da drugotna letališča držav članic, kar zadeva uporabnike letališč, niso v enakem položaju kot glavna letališča. Vsekakor se zakonodajalec za uvedbo neke splošne in abstraktne ureditve lahko zateče h kategorizaciji na podlagi objektivnih meril in splošnih ugotovitev (glej v tem smislu sodbo z dne 15. aprila 2010 v zadevi Gualtieri proti Komisiji, C-485/08 P, ZOdl., str. I-3009, točka 81). To velja toliko bolj, ko mora zakonodajalec Unije za izvajanje skupne politike presoditi zapleteno ekonomsko situacijo, kot to praviloma velja za področje zračnega prometa (glej v tem smislu zgoraj navedeni sodbi SAM Schiffahrt in Stapf, točka 25 in navedena sodna praksa, in Omega Air in drugi, točka 65).

- 51 Zato je treba prvi del prvega tožbenega razloga, ki se nanaša na različno obravnavanje primerljivih položajev, zavrniti.

Drugi del prvega tožbenega razloga: enako obravnavanje različnih položajev

- 52 Glede drugega dela prvega tožbenega razloga, ki se nanaša na enako obravnavanje različnih položajev, Veliko vojvodstvo Luksemburg v bistvu trdi, da se letališča, ki beležijo največji potniški promet v državah članicah, kjer nobeno od letališč ne dosega letnega praga 5 milijonov potnikov, obravnavajo enako kot letališča, ki letno sprejmejo več kot 5 milijonov potnikov, čeprav prva letališča nimajo niti enake moči, kar zadeva uporabnike letališč, niti enake gospodarske moči kot druga.
- 53 Glede tega med sprtima strankama ni sporno, da so letališča, katerih letni promet presega 5 milijonov potnikov, prav zaradi tako velikega prometa, kar zadeva uporabnike, v privilegiranem položaju in da je bila vključitev te kategorije letališč na področje uporabe Direktive 2009/12 glede na njen namen in cilj upravičena.
- 54 Dejstvo, da položaj teh letališč ni enak položaju letališč, ki beležijo največje število potnikov v državah članicah, v katerih nobeno letališče nima prometa 5 milijonov potnikov, ne pomeni – kot je poudaril generalni pravobranilec v točki 82 sklepnih predlogov – da je vključitev teh letališč na področje uporabe Direktive 2009/12 v nasprotju z načelom enakega obravnavanja. Za letališča iz teh dveh kategorij se namreč

upravičeno šteje, da so – kot je bilo ugotovljeno v točkah 47 in 53 te sodbe – kar zadeva uporabnike teh letališč, v privilegiranem položaju in da so tako v primerljivem položaju. Na podlagi dejstva, da tak položaj izhaja v prvem primeru iz strateškega položaja zadevnih letališč, v drugem primeru pa iz velikosti letnega prometa, ob upoštevanju namena in cilja te direktive ni mogoče ugotoviti, da je zakonodajalec Unije storil napako pri presoji.

- 55 V teh okoliščinah je treba drugi del prvega tožbenega razloga, ki se nanaša na enako obravnavanje različnih položajev, zavrniti in zato zavrniti tožbeni razlog v celoti.

Drugi tožbeni razlog: kršitev načela sorazmernosti

Trditve strank

- 56 Veliko vojvodstvo Luksemburg meni, da člen 1(2) Direktive 2009/12 krši načelo sorazmernosti, ker merilo, s katerim je določeno področje uporabe te direktive, glede na njene cilje ni upoštevno. Poleg tega sicer drži, da uporaba načel stroškovnosti, prepovedi diskriminacije in preglednosti na letališču Luxembourg Findel ne povzroča problemov, vendar pa so upravni postopki in stroški ter formalni mehanizem, ki izhajajo iz te direktive, glede na velikost tega letališča pretirani in nesorazmerni. Mehanizmi posvetovanj in nadzora stroške povzročajo letališču Luxembourg Findel, pa tudi državi Luksemburg. Tako je strošek uporabe navedene direktive za letališke pristojbine

ocenjen na 839.500 EUR, kar po prenosu na potnike pomeni 16-odstotno povišanje dejanskih pristojbin za storitve, namenjene potnikom.

- 57 Slovaška republika, Parlament in Svet niso z merili, ki bi bila objektivna in sorazmerna glede na cilj, ki mu sledi Direktiva 2009/12, utemeljili tega, da so vanjo vključena letališča, ki so v državah članicah, v katerih nobeno od letališč ne dosega praga 5 milijonov potnikov letno, in ki imajo največji potniški promet v zadevni državi članici. To, da se za tako letališče uporablja ta direktiva zgolj zato, ker gre za najpomembnejše letališče v tej državi članici, ne prispeva k dosegu glavnega cilja te direktive, namreč k izboljšanju konkurence med letališči in omejitvi zlorab prevladujočega položaja. K dosegu tega cilja tudi ne prispeva zagotovilo, da se v vsaki državi članici navedena direktiva uporablja vsaj za eno letališče, ne glede na to, ali ima to letališče prevladujoč položaj na trgu ali pa je njegov položaj povsem nepomemben.
- 58 Svet se sklicuje na sodno prakso, v skladu s katero lahko le očitna neprimernost ukrepa glede na cilj, ki mu sledi pristojna institucija, vpliva na zakonitost takega ukrepa. Meni, da v tožbi ni izkazano, da je Direktiva 2009/12 očitno neprimerna glede na cilj, ki mu sledi.
- 59 Parlament meni, da je treba upoštevati dejstvo, da se je zakonodajalec Unije omejil na sprejetje minimalnih pravil in da je državam članicam zagotovil sredstva za mehko uporabo teh pravil. Poleg tega to, da se Direktiva 2009/12 ne uporablja za vsa letališča, ne dokazuje, da sistem, uveden s to direktivo, ni nujen.
- 60 Komisija pojasnjuje, da so se med pripravo Direktive 2009/12 presojala številna mnenja. Tako iz predloga direktive kot iz ocene učinka (SEC(2006) 1688) izhaja, da je bilo

najstrožje od mnenj, ki so se presojala, opuščeno, zlasti zaradi dejstva, da bi povzročilo ne znaten dvig upravnih stroškov. Mnenju, ki je nazadnje obveljalo in ki določa le skupna načela, je bila kljub manjši učinkovitosti dana prednost zaradi njegovega manjšega finančnega vpliva.

Presoja Sodišča

- ⁶¹ Iz ustaljene sodne prakse izhaja, da je načelo sorazmernosti eno od splošnih načel prava Unije in da zahteva, da morajo biti ukrepi, določeni s pravom Unije, primerni za uresničenje legitimnih ciljev, ki jim sledi zadevna ureditev, in ne smejo prekoračiti okvirov, ki so nujni za njihovo doseganje (sodba z dne 8. junija 2010 v zadevi Vodafone in drugi, C-58/08, ZOdl., str. I-4999, točka 51 in navedena sodna praksa).
- ⁶² V zvezi s sodnim nadzorom nad izpolnjevanjem teh pogojev na področjih, na katerih ima zakonodajalec Unije široka zakonodajna pooblastila, kakor na področju zračnega prometa (glej zgoraj navedeno sodbo Komisija proti Svetu, točka 58), lahko le očitna neprimernost ukrepa, sprejetega na enem od teh področij, glede na cilj, ki mu sledi pristojna institucija, vpliva na zakonitost takega ukrepa (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Omega Air in drugi, točka 64).
- ⁶³ Vendar je zakonodajalec Unije kljub taki pristojnosti dolžan svojo izbiro utemeljiti z objektivnimi merili. V okviru presoje omejitev, vezanih na različne mogoče ukrepe, mora tudi preučiti, ali cilji sprejetega ukrepa upravičujejo negativne gospodarske posledice, celo znatne, za posamezne operaterje (zgoraj navedeni sodbi Arcelor

Atlantique in Lorraine in drugi, točka 58, in Vodafone in drugi, točka 53 in navedena sodna praksa).

⁶⁴ Zato mora Sodišče na podlagi meril iz zgornjih treh točk presoditi, ali Direktiva 2009/12 krši načelo sorazmernosti, kot to zatrjuje zlasti Veliko vojvodstvo Luksemburg, ker se ta direktiva uporablja za letališča, ki so v državah članicah, v katerih nobeno letališče ne dosega minimalnega praga, ki je določen v njej, in ki imajo največ potnikov letno, ne glede na dejansko število potnikov.

⁶⁵ Glede tega je treba spomniti, da je Komisija pred pripravo predloga direktive opravila analizo učinka, katere različne preučene možnosti so tudi povzete v tem predlogu. Iz tega izhaja, da je presodila različne zadevne možnosti, med katerimi je tudi možnost, da letalski prevozniki pripravijo in sprejmejo prostovoljne samoregulacijske ukrepe, sprejmejo pravni okvir, ki nalaga spoštovanje skupnih načel za uvedbo letaliških pristojbin na nacionalni ravni, in vzpostavijo pravni okvir, ki nalaga obračunavanje in določanje pristojbin na podlagi metode enotnega izračuna.

⁶⁶ Glede vprašanja, ali je sprejetje okvira, ki zahteva spoštovanje skupnih načel za uvedbo letaliških pristojbin na nacionalni ravni – kar je rešitev, ki je bila nazadnje sprejeta v Direktivi 2009/12 – primerno za uresničitev cilja navedene direktive, med strankami ni sporno, da če obstaja tveganje, da so upravni organi letališč v privilegiranem položaju, kar zadeva uporabnike letališč, in če zato obstaja tveganje zlorabe takega položaja glede določitve letaliških pristojbin, je tak okvir načeloma primeren za preprečitev uresnitve takega tveganja. Taka ugotovitev velja tudi za letališča, ki so

v državah članicah, v katerih nobeno od letališč nima 5 milijonov potnikov letno, in ki imajo največje število potnikov.

- 67 Glede nujnosti takega okvira je treba ugotoviti, da Veliko vojvodstvo Luksemburg ni uveljavljalo manj omejujočih ukrepov, ki bi omogočali enako učinkovito uresničitev tega cilja kot okvir, ki bi določal skupna načela na področju letaliških pristojbin.
- 68 Sorazmernost Direktive 2009/12 se izpodbija z utemeljitvijo, da so s to direktivo naloženi upravni postopki in stroški, ki so pretirani in nesorazmerni glede na velikost letališč, ki so v državah članicah, v katerih nobeno od letališč nima 5 milijonov potnikov letno, in ki imajo največji potniški promet, kakršno je letališče Luxembourg Findel.
- 69 Glede tega nič ne omogoča sklepanja, da so stroški za zadevna letališča ali države članice, ki so posledica ureditve, uvedene z Direktivo 2009/12, očitno nesorazmerni glede na prednosti, ki izhajajo iz nje.
- 70 Na eni strani je glede vplivov Direktive 2009/12 na delovanje zadevnih letališč treba ugotoviti, da njen člen 6 določa le, da morajo države članice zagotoviti, da se upravni organi letališč redno posvetujejo z uporabniki letališč, kar se praviloma opravi le enkrat letno, pri čemer pa podrobnosti tega postopka posvetovanja v tem členu niso določene. Tako lahko letališča načeloma prosto določijo ta postopek glede na njihovo velikost, finančna sredstva in osebje, zaposleno na njih. Isti člen v odstavku 5 določa, da lahko države članice pod nekaterimi pogoji določijo, da ne bodo predvidele posredovanja nacionalnega neodvisnega nadzornega organa, imenovanega v skladu s členom 11 te direktive.

- 71 Na drugi strani glede takega organa navedeni člen 11 določa le obveznost držav članic, da imenujejo ali ustanovijo tak organ, ne nalaga pa jim sprejetja posebnih organizacijskih ukrepov, ki bi določali njegovo velikost. Poleg tega je na podlagi odstavka 2 tega člena mogoč prenos izvajanja te direktive na druge neodvisne nadzorne organe. Nazadnje, kakor je pojasnil generalni pravobranilec v točki 103 sklepnih predlogov, ni videti, da bi stroški, ki nastajajo zaradi izvajanja Direktive 2009/12, povzročili odhod letalskih družb z letališča, kot je Luxembourg Findel.
- 72 Iz navedenega izhaja, da je treba drugi razlog, ki ga v utemeljitev svoje tožbe navaja Veliko vojvodstvo Luksemburg, in sicer da je kršeno načelo sorazmernosti, zavrniti kot neutemeljen.

Tretji tožbeni razlog: kršitev načela subsidiarnosti

Trditve strank

- 73 V tretjem tožbenem razlogu Veliko vojvodstvo Luksemburg navaja, da to, da se na ravni Unije uredi položaj, ki bi lahko bil urejen na nacionalni ravni, saj prag 5 milijonov potnikov letno ni dosežen, ni združljivo z načelom subsidiarnosti. Ta nezdružljivost se izraža v dejstvu, da letališčem, ki so vendarle večja od letališča Luxembourg Findel, ni treba spoštovati obveznosti iz Direktive 2009/12.

74 Glede tega Svet navaja, da v tožbi ni pojasnjeno, kaj je domnevna kršitev načela subsidiarnosti. Meni, da je treba presoditi, ali bi bilo mogoče cilj Direktive 2009/12, ki mu sledi člen 1(2), bolje uresničiti na ravni Unije. Namreč, bistvena načela te direktive – zlasti načela preglednosti, prepovedi diskriminacije in posvetovanja z uporabniki letališč – naj bi neposredno olajšala izvajanje dejavnosti letalskih družbe. Enako naj bi veljalo za letališča, katerih položaj je boljši od položaja največjih letalskih družb, saj te zase ne bi mogle več zahtevati uporabe preferencialnih tarif. Svet glede na te elemente in glede na mednarodno naravo letalskega trga meni, da je cilje te direktive mogoče doseči le na ravni Unije.

75 Parlament meni, da v tožbi ni izraženo neodobravanje samega obstoja intervencije zakonodajalca Unije. Zato naj bi bilo težko razumljivo, na čem bi lahko temeljila kršitev načela subsidiarnosti. Če pa bi Veliko vojvodstvo Luksemburg kot subsidiarnost razumelo obseg delovanja, ki so ga države članice zadržale, bi bilo treba ugotoviti, da je bil ta obseg v veliki meri ohranjen, saj Direktiva 2009/12 ne določa načina izračuna pristojbin niti tega, kateri dohodki se upoštevajo. Poleg tega so zahteve glede organiziranja nadzornega organa dokaj omejene.

Presoja Sodišča

76 Glede tega je treba spomniti, da je načelo subsidiarnosti določeno v členu 5, drugi odstavek, ES in konkretizirano s Protokolom o uporabi načel subsidiarnosti in sorazmernosti, ki je priloga k Pogodbi in v skladu s katerim Skupnost na področjih, ki niso v njeni izključni pristojnosti, ukrepa le, če države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev predlaganih ukrepov in jih torej zaradi obsega ali učinkov predlaganih ukrepov lažje doseže Skupnost. V odstavku 5 tega protokola so prav tako določene

smernice za ugotavljanje, ali so ti pogoji izpolnjeni (zgoraj navedena sodba Vodafone in drugi, točka 72).

- 77 V tem protokolu je glede zakonodajnih aktov v odstavkih 6 in 7 pojasnjeno, da Skupnost izdaja predpise le v potrebnem obsegu in da naj bi ukrepi Skupnosti pustili čim več prostora za nacionalne odločitve, če je to skladno z zagotavljanjem cilja iz ukrepa in z upoštevanjem zahtev Pogodbe (zgoraj navedena sodba Vodafone in drugi, točka 73).
- 78 V tem protokolu je v odstavku 3 tudi pojasnjeno, da načelo subsidiarnosti ne povzroča dvoma o pristojnostih, dodeljenih Skupnosti s Pogodbo, kakor jih razlaga Sodišče.
- 79 Načelo subsidiarnosti se uporabi, kadar zakonodajalec Unije kot pravno podlago uporabi člen 80 ES, ker mu s to določbo ni podeljena izključna pristojnost sprejetja pravil na področju zračnega prometa.
- 80 V obravnavani zadevi Veliko vojvodstvo Luksemburg tretjega tožbenega razloga ni oblikovalo jasno in podrobno, da bi omogočilo sodni nadzor nad tem, v kolikšni meri se lahko v državi članici, v kateri glavno letališče ne dosega minimalnega praga, določenega v členu 1(2) Direktive 2009/12, z nacionalno ureditvijo zadostno uresniči cilj, ki mu sledi ta direktiva.
- 81 Poleg tega argument te države članice v utemeljitev tretjega tožbenega razloga, da skupni okvir za letališča z manj kot 5 milijoni potnikov letno ni nujen, ni utemeljen zlasti glede na ugotovitve v točkah 47, 48 in od 53 do 55 te sodbe. Iz njih namreč

izhaja, da se šteje, da so v privilegiranem položaju ne le letališča z več kot 5 milijoni potnikov letno, temveč tudi glavna letališča držav članic, ne glede na dejansko število potnikov letno.

⁸² Okoliščine, da se Direktiva 2009/12 za nekatera letališča, ki imajo manj kot 5 milijonov potnikov letno, ne uporablja, pa ni mogoče uspešno uveljavljati kot dokaz kršitve načela subsidiarnosti, saj se lahko s tako okoliščino dokaže le, da je zakonodajalec Unije glede na ugotovitve v točkah 38 in 48 te sodbe utemeljeno menil, da ni nujno, da se ta direktiva uporablja za taka letališča, če niso glavna letališča v državah članicah.

⁸³ Tako je treba tretji tožbeni razlog, ki ga v utemeljitev svoje tožbe uveljavlja Veliko vojvodstvo Luksemburg, in sicer da je kršeno načelo subsidiarnosti, zavrniti kot neutemeljen.

⁸⁴ Ker ni utemeljen nobeden od razlogov, ki jih je uveljavljalo Veliko vojvodstvo Luksemburg v utemeljitev tožbe, je to treba zavrniti.

Stroški

⁸⁵ V skladu s členom 69(2) Poslovnika se stranki, ki v postopku ni uspela, naloži plačilo stroškov, če so bili ti priglašeni. Parlament in Svet sta predlagala, naj se Velikemu vojvodstvu Luksemburg naloži plačilo stroškov, in ker to s tožbenimi razlogi ni uspelo,

se mu naloži plačilo stroškov. Na podlagi člena 69(4), prvi pododstavek, Poslovnika intervenienti v tem sporu nosijo svoje stroške.

Iz teh razlogov je Sodišče (tretji senat) razsodilo:

- 1. Tožba se zavrne.**
- 2. Velikemu vojvodstvu Luksemburg se naloži plačilo stroškov.**
- 3. Slovaška republika in Evropska komisija nosita svoje stroške.**

Podpisi