



El Tribunal de Justicia confirma la validez de la Directiva sobre tasas aeroportuarias

La Directiva resulta de aplicación al aeropuerto de Luxemburgo-Findel ya que registra el mayor movimiento de viajeros al año y disfruta de una posición privilegiada como punto de entrada a Luxemburgo

Luxemburgo interpuso ante el Tribunal de Justicia un recurso de anulación parcial de la Directiva 2009/12/CE.¹ Esta Directiva establece principios comunes para la percepción de las tasas pagadas por las compañías aéreas a los aeropuertos de la Unión Europea.² La Directiva se aplica a los aeropuertos abiertos al tráfico comercial con un tráfico anual superior a cinco millones de viajeros o, en caso de que ningún aeropuerto de un Estado miembro alcance este umbral mínimo, al aeropuerto con mayor movimiento de viajeros al año que disfrute de una posición privilegiada como punto de entrada en ese Estado.

En virtud de esta Directiva, los Estados miembros deben velar por que las tasas aeroportuarias no establezcan discriminaciones entre los usuarios (las compañías aéreas). Igualmente, debe establecerse un procedimiento obligatorio de consulta de los usuarios o de los representantes o las asociaciones de los usuarios por parte de la correspondiente entidad gestora del aeropuerto (al menos una vez al año) acerca del funcionamiento del sistema, del importe de dichas tasas y, si procede, de la calidad de los servicios.

Luxemburgo ha mostrado su disconformidad con el hecho de que el aeropuerto de Luxemburgo-Findel, único aeropuerto de este Estado, esté sujeto a las cargas administrativas y económicas derivadas de la Directiva, a pesar de registrar un tráfico anual de 1,7 millones de viajeros, mientras que otros aeropuertos regionales cercanos quedan fuera del ámbito de aplicación de la Directiva pese a tener un mayor tráfico de viajeros. Luxemburgo ha puesto como ejemplo los aeropuertos de Charleroi (Bélgica) y Hahn (Alemania) —con un tráfico anual de 2,9 y 4 millones de viajeros, respectivamente— y los de Burdeos (Francia) y Turín (Italia), situados en las inmediaciones de un centro urbano de cierto tamaño o que registran un cierto nivel de actividad económica —con un movimiento de 3,4 y 3,5 millones de pasajeros al año, respectivamente—.

Según Luxemburgo, si el objetivo de la Directiva consiste en evitar que los aeropuertos comprendidos en su ámbito de aplicación puedan abusar de su posición dominante, este riesgo es inexistente por lo que respecta al aeropuerto de Luxemburgo-Findel, el cual, por el contrario, debe competir con aeropuertos cercanos en los que operan compañías que ofrecen vuelos «de bajo coste» situados en Charleroi (Bélgica) y Hahn (Alemania) y con aeropuertos que funcionan como plataformas de conexión («hubs»), como los de Francfort (Alemania) o Bruselas (Bélgica).

Además de la vulneración del principio de igualdad de trato por darse un trato diferente a situaciones comparables —el aeropuerto de Findel está comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva mientras que no lo están aeropuertos regionales del mismo tamaño—, Luxemburgo

¹ Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias (DO L 70, p. 11). Una tasa aeroportuaria es toda «exacción percibida en beneficio de la entidad gestora del aeropuerto y a cargo de los usuarios del aeropuerto, abonada a cambio del uso de las instalaciones y los servicios prestados exclusivamente por la entidad gestora del aeropuerto y relacionados con el aterrizaje, el despegue, la iluminación y estacionamiento de aeronaves, y el tratamiento de los pasajeros y la carga».

² Los Estados miembros estaban obligados a transponer la Directiva el 15 de marzo de 2011 a más tardar.

alega una vulneración del principio de igualdad de trato derivada del hecho de que el aeropuerto de Luxemburgo-Findel recibe un trato idéntico al que se dispensa a los aeropuertos que acogen a más de cinco millones de pasajeros al año, aunque el aeropuerto luxemburgués no tiene ni la misma posición de fuerza frente a las compañías aéreas ni el mismo poder económico que estos últimos.

En su sentencia pronunciada hoy, el Tribunal de Justicia declara que **debe considerarse que el aeropuerto de Luxemburgo-Findel disfruta de una posición privilegiada como «punto de entrada» a dicho Estado en el sentido de la Directiva. Por consiguiente, el hecho de que se encuentre comprendido en su ámbito de aplicación no vulnera el principio de igualdad de trato.**

El Tribunal de Justicia señala que, en el momento de aprobar la Directiva, el legislador de la Unión estimó que no era necesario incluir en su ámbito de aplicación a la totalidad de los aeropuertos de la Unión, sino únicamente a dos categorías de aeropuertos, esto es, los que superan el umbral mínimo de cinco millones de viajeros al año, y aquellos que, como sucede con el aeropuerto de Luxemburgo-Findel, registran el mayor movimiento de viajeros al año en un Estado miembro en el que no existe ningún aeropuerto que alcance este umbral. Al establecer este marco común, el legislador de la Unión pretendía que se cumplieran determinadas exigencias, como la transparencia de las tasas, la consulta a las compañías aéreas y la no discriminación entre las mismas.

Tras analizar la situación de los aeropuertos principales a la luz de su situación respecto de las compañías aéreas, el Tribunal de Justicia considera que, en aquellos Estados miembros que no albergan ningún aeropuerto que alcance el umbral mínimo establecido por la Directiva, **el aeropuerto que registra el mayor movimiento anual de pasajeros debe considerarse como el punto de entrada en el Estado miembro de que se trate, circunstancia ésta que le confiere una posición privilegiada respecto de las compañías aéreas.** En efecto, por lo general, estos aeropuertos principales están situados en las proximidades de un gran centro político y/o económico capaz de atraer, en gran medida, a una clientela de negocios para la cual el precio de los billetes no representa sino un criterio entre otros y que puede ser particularmente sensible a la localización del aeropuerto, a las posibilidades de conexión con otros medios de transporte y a la calidad de los servicios ofrecidos. Para este segmento del mercado de gama media o alta, las compañías aéreas tienen, pues, un mayor interés estratégico en ofrecer vuelos con origen y destino en un aeropuerto principal como el de Luxemburgo-Findel —en lugar de un aeropuerto secundario como el de Hahn—, no pudiendo considerarse que el importe de las tasas aeroportuarias o el volumen concreto del tráfico anual de pasajeros representen criterios decisivos para estas compañías.

En consecuencia, el aeropuerto de Luxemburgo-Findel, en tanto que aeropuerto principal, debe quedar sujeto a las obligaciones impuestas por la Directiva, ya que existe el riesgo de que este aeropuerto abuse de su posición privilegiada a la hora de fijar las tasas.

Por el contrario, los aeropuertos secundarios —los cuales no están sujetos a las obligaciones impuestas por la Directiva— no pueden considerarse, en principio, el «punto de entrada» al que se refiere la Directiva, con independencia de cuál sea su volumen anual de viajeros y a pesar de que algunos de ellos, como los de Burdeos y Turín, estén situados en las inmediaciones de un centro urbano. Por otra parte, estos aeropuertos secundarios, en particular aquellos que no están situados en las inmediaciones de un gran centro urbano, pueden resultar más interesantes para las compañías denominadas «de bajo coste». En efecto, estas compañías aéreas, guiadas en principio por una estrategia diferente, se dirigen a una clientela que, al contrario de lo que sucede con la clientela de negocios, se muestra más sensible a los precios de los billetes y está más dispuesta a realizar trayectos más largos entre la ciudad de destino y el aeropuerto. En consecuencia, el legislador no incurrió en un error manifiesto ni sobrepasó los límites de sus potestades cuando consideró que los aeropuertos secundarios no se encuentran en la misma situación que los aeropuertos principales.

Por otra parte, el hecho de que la situación de un aeropuerto como el de Findel no sea idéntica a la de los aeropuertos con un tráfico superior a los cinco millones de viajeros al año no significa que sea contrario al principio de igualdad de trato el hecho de someter estas dos categorías de aeropuertos a las mismas obligaciones de transparencia de tarifas impuestas por la Directiva. Así pues, la circunstancia de que estos aeropuertos ostenten una posición privilegiada respecto de las compañías aéreas justifica la aplicación de la Directiva.

A este respecto, el marco de los principios comunes que establece la Directiva resulta apto y necesario para la consecución del objetivo de la Directiva. En relación con la cuestión de la proporcionalidad, las obligaciones que se derivan del régimen establecido por la Directiva no son manifiestamente desproporcionadas respecto de las ventajas que éste lleva aparejadas. En particular, **no cabe apreciar que los gastos que constituyen el objeto de las críticas de Luxemburgo y que se derivan del procedimiento de consulta establecido por la Directiva que debe aplicar el aeropuerto de Findel puedan determinar que las compañías aéreas decidan abandonar este aeropuerto.** Por último y en relación con el principio de subsidiariedad, el legislador de la Unión consideró acertadamente que no era necesario incluir en el ámbito de aplicación de la Directiva a los aeropuertos que registran un tráfico anual inferior a los cinco millones de viajeros cuando no constituyan el aeropuerto principal del Estado miembro en el que están situados.

NOTA: El recurso de anulación sirve para solicitar la anulación de los actos de las instituciones de la Unión contrarios al Derecho de la Unión. Bajo ciertos requisitos, los Estados miembros, las instituciones europeas y los particulares pueden interponer recurso de anulación ante el Tribunal de Justicia o ante el Tribunal General. Si el recurso se declara fundado, el acto queda anulado y la institución de que se trate debe colmar el eventual vacío jurídico creado por la anulación de dicho acto.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento

Contactos con la prensa: Agnès López Gay 📞 (+352) 4303 3667