



Υπηρεσία Τύπου και
Πληροφόρησης

Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 46/11
Λουξεμβούργο, 12 Μαΐου 2011

Απόφαση στην υπόθεση C-176/09
Λουξεμβούργο κατά Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της
Ευρωπαϊκής Ένωσης

Το Δικαστήριο επιβεβαιώνει το κύρος της οδηγίας για τα αερολιμενικά τέλη

Ο αερολιμένας Luxembourg-Findel υπάγεται στην οδηγία διότι έχει τον μεγαλύτερο αριθμό μετακινήσεων επιβατών ετησίως και προνομιακή θέση ως σημείο εισόδου στο Λουξεμβούργο

Το Λουξεμβούργο άσκησε ενώπιον του Δικαστηρίου προσφυγή μερικής ακυρώσεως της οδηγίας 2009/12/ΕΚ η οποία καθιερώνει κοινές αρχές για την είσπραξη των τελών ¹ που καταβάλλουν οι αεροπορικές εταιρίες στους αερολιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ². Η οδηγία εφαρμόζεται στους αερολιμένες που είναι ανοικτοί στην εμπορική κίνηση, υπερβαίνουν τα 5 εκατομμύρια επιβατών ετησίως ή, αν κανένας αερολιμένας εντός κράτους μέλους δεν φθάνει το ελάχιστο αυτό μέγεθος, στον αερολιμένα με τον μεγαλύτερο αριθμό μετακινήσεων επιβατών ετησίως, ο οποίος έχει προνομιακή θέση ως σημείο εισόδου στο εν λόγω κράτος.

Δυνάμει της οδηγίας αυτής, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα αερολιμενικά τέλη να μην εισάγουν διακρίσεις μεταξύ των χρηστών (ήτοι των αεροπορικών εταιριών). Υποχρεωτική διαδικασία διαβούλευσης μεταξύ του οικείου φορέα διαχείρισης του αερολιμένα και των χρηστών του αερολιμένα ή των εκπροσώπων ή ενώσεων των χρηστών για την εφαρμογή του συστήματος, το ύψος των τελών και, ενδεχομένως την ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας πρέπει να πραγματοποιείται (τουλάχιστον μία φορά το έτος).

Το Λουξεμβούργο αμφισβητεί ότι ο αερολιμένας Luxembourg-Findel, μοναδικός αερολιμένας του εν λόγω κράτους, υπόκειται στις διοικητικές και οικονομικές υποχρεώσεις της οδηγίας, δεδομένου ότι η ετήσια κίνηση φθάνει το 1,7 εκατομμύριο μετακινήσεων επιβατών, αντίθετα προς άλλους περιφερειακούς αερολιμένες που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας ενώ έχουν μεγαλύτερη κίνηση. Το Λουξεμβούργο ανέφερε, για παράδειγμα, τους αερολιμένες του Charleroi (Βέλγιο) και του Hahn (Γερμανία) –των οποίων η κίνηση ανέρχεται, αντιστοίχως, σε 2,9 εκατομμύρια και 4 εκατομμύρια μετακινήσεων επιβατών ετησίως– και εκείνους του Bordeaux (Γαλλία) και του Τορίνο (Ιταλία), που βρίσκονται κοντά σε μεγάλο αστικό κέντρο ή σε αστικό κέντρο με οικονομικές δραστηριότητες κάποιου επιπέδου –με κίνηση, αντιστοίχως, 3,4 εκατομμυρίων και 3,5 εκατομμυρίων μετακινήσεων επιβατών ετησίως.

Κατά το Λουξεμβούργο, η οδηγία αποσκοπεί μεν στην αποφυγή οποιουδήποτε κινδύνου καταχρήσεως δεσπόζουσας θέσεως των αερολιμένων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της, όμως αυτός ο κίνδυνος δεν υφίσταται στην περίπτωση του αερολιμένα του Findel, ο οποίος βρίσκεται αντιθέτως σε ανταγωνισμό με τους γειτονικούς αερολιμένες που δέχονται εταιρίες «χαμηλού κόστους», ευρισκόμενους στο Hahn (Γερμανία) ή το Charleroi (Βέλγιο), και τους αερολιμένες που αποτελούν κομβικούς αερολιμένες (*hubs*), όπως είναι οι αερολιμένες της Φρανκφούρτης (Γερμανία) ή των Βρυξελλών (Βέλγιο).

¹ Οδηγία 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009, για τα αερολιμενικά τέλη (ΕΕ L 70, σ. 11). Αερολιμενικό τέλος είναι «η εισφορά που εισπράττεται από το φορέα διαχείρισης του αερολιμένος και καταβάλλεται από τους χρήστες του αερολιμένος για τη χρήση των διευκολύνσεων και των υπηρεσιών οι οποίες παρέχονται αποκλειστικά από το φορέα διαχείρισης του αερολιμένος και αφορούν την προσγείωση, την απογείωση, το φωτισμό και τη στάθμευση αεροσκαφών και τη διακίνηση επιβατών και φορτίου».

² Η οδηγία έπρεπε να έχει μεταφερθεί από τα κράτη μέλη στην εσωτερική τους έννομη τάξη το αργότερο στις 15 Μαρτίου 2011.

Εκτός της παραβίασεως της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως λόγω άνισης μεταχείρισης συγκρίσιμων καταστάσεων –δεδομένου ότι ο αερολιμένας του Findel εμπίπτει στην οδηγία ενώ περιφερειακοί αερολιμένες του αυτού μεγέθους δεν εμπίπτουν– το Λουξεμβούργο προβάλλει, εξάλλου, παραβίαση της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως, καθόσον ο αερολιμένας Luxembourg-Findel τυγχάνει πανομοιότυπης μεταχείρισης με τους αερολιμένες των οποίων η ετήσια κίνηση υπερβαίνει τα 5 εκατομμύρια μετακινήσεων επιβατών ενώ δεν έχει ούτε την ίδια θέση ισχύος σε σχέση με τις αεροπορικές εταιρίες ούτε την ίδια οικονομική ισχύ με τους εν λόγω αερολιμένες.

Με την εκδοθείσα σήμερα απόφασή του, το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι **ο αερολιμένας Luxembourg-Findel πρέπει να θεωρείται ότι χαιρεί προνομιακής θέσεως ως «σημείο εισόδου» στο εν λόγω κράτος μέλος υπό την έννοια της οδηγίας. Κατά συνέπεια, το γεγονός ότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της δεν αντιβαίνει προς την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως.**

Το Δικαστήριο παρατηρεί ότι ο νομοθέτης της Ένωσης, εκδίδοντας την οδηγία, έκρινε ότι δεν ήταν αναγκαίο να περιληφθούν στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας όλοι οι αερολιμένες της Ένωσης, αλλ' ότι μόνο δύο κατηγορίες αερολιμένων έπρεπε να υπαχθούν στην εν λόγω οδηγία, ήτοι αυτοί που υπερβαίνουν το ελάχιστο μέγεθος των 5 εκατομμυρίων μετακινήσεων επιβατών ετησίως και αυτοί, όπως ο αερολιμένας Luxembourg-Findel, που έχουν τον μεγαλύτερο αριθμό μετακινήσεων επιβατών ετησίως εντός κρατών μελών εντός του οποίου κανένας αερολιμένας δεν φτάνει το ελάχιστο αυτό μέγεθος. Θεσπίζοντας το κοινό αυτό πλαίσιο, ο νομοθέτης της Ένωσης επεδίωξε την τήρηση ορισμένων απαιτήσεων, όπως η διαφάνεια των τελών, η διαβούλευση των αεροπορικών εταιριών και η μη διάκριση μεταξύ των τελευταίων.

Αφού εξέτασε την κατάσταση των κύριων αερολιμένων σε σχέση με τις αεροπορικές εταιρίες, το Δικαστήριο κρίνει ότι, στα κράτη μέλη, στα οποία κανένας αερολιμένας δεν φτάνει το ελάχιστο προβλεπόμενο από την οδηγία μέγεθος, **ο αερολιμένας με τον μεγαλύτερο αριθμό μετακινήσεων επιβατών ετησίως πρέπει να θεωρείται το σημείο εισόδου στο οικείο κράτος μέλος, γεγονός που του παρέχει προνομιακή θέση σε σχέση με τις αεροπορικές εταιρίες.** Πράγματι, οι κύριοι αυτοί αερολιμένες βρίσκονται κατά κανόνα πλησίον μεγάλων πολιτικών και/ή οικονομικών κέντρων ικανών να προσελκύσουν, σε μεγάλο βαθμό, πελάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους, για τους οποίους η τιμή των εισιτηρίων είναι μόνον ένα κριτήριο μεταξύ άλλων και οι οποίοι μπορεί να είναι ιδιαίτερα ευαίσθητοι στην τοποθεσία του αερολιμένα, στις δυνατότητες σύνδεσης με άλλα μεταφορικά μέσα, καθώς και στην ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών. Για το εν λόγω τμήμα της αγοράς μεσαίου ή υψηλού επιπέδου, οι αεροπορικές εταιρίες έχουν επομένως μείζον στρατηγικό συμφέρον να προτείνουν μάλλον πτήσεις από και προς έναν κύριο αερολιμένα, όπως αυτόν του Luxembourg-Findel –παρά από δευτερεύοντα αερολιμένα, όπως είναι αυτός του Hahn– χωρίς το ύψος των αερολιμενικών τελών ή το συγκεκριμένο μέγεθος των μετακινήσεων επιβατών ετησίως να μπορούν να θεωρηθούν αποφασιστικά κριτήρια για τις εν λόγω εταιρίες.

Επομένως, ο αερολιμένας Luxembourg-Findel, ως κύριος αερολιμένας, πρέπει να υπόκειται στις υποχρεώσεις της οδηγίας, ενόψει του κινδύνου καταχρήσεως προνομιακής θέσεως του εν λόγω αερολιμένα όσον αφορά τον καθορισμό των τελών.

Αντιθέτως, οι δευτερεύοντες αερολιμένες –που δεν υπόκεινται στις υποχρεώσεις της οδηγίας– δεν μπορούν, κατ' αρχήν, να θεωρηθούν «σημείο εισόδου» υπό την έννοια της οδηγίας, ανεξαρτήτως του αριθμού των μετακινήσεων επιβατών ετησίως, αυτό δε ακόμη και αν ορισμένοι βρίσκονται πλησίον αστικού κέντρου όπως είναι οι αερολιμένες του Bordeaux και του Τορίνο. Επιπλέον, οι δευτερεύοντες αυτοί αερολιμένες, ιδίως αυτοί που δεν βρίσκονται πλησίον μεγάλου αστικού κέντρου, μπορούν να αποδειχθούν περισσότερο ελκυστικοί για τις καλούμενες «χαμηλού κόστους» εταιρίες. Πράγματι, οι εταιρίες αυτές, που ακολουθούν κατ' αρχήν διαφορετική στρατηγική, απευθύνονται σε πελατεία η οποία, αντίθετα προς την επαγγελματική πελατεία, είναι περισσότερο ευαίσθητη στις τιμές των εισιτηρίων και περισσότερο διατεθειμένη να υποστεί μεγαλύτερες μετακινήσεις μεταξύ της εξυπηρετούμενης πόλης και του αερολιμένα. Υπό τις συνθήκες αυτές, ο νομοθέτης δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα και δεν υπερέβη τα όρια της εξουσίας του εκτιμώντας ότι οι δευτερεύοντες αερολιμένες δεν βρίσκονται στην ίδια κατάσταση με τους κύριους αερολιμένες.

Επιπλέον, το γεγονός ότι η κατάσταση αερολιμένα όπως αυτού του Findel δεν είναι ταυτόσημη με εκείνη των αερολιμένων των οποίων η κίνηση υπερβαίνει τα 5 εκατομμύρια μετακινήσεων επιβατών ετησίως δεν σημαίνει ότι το να υπόκεινται οι δύο αυτές κατηγορίες αερολιμένων στις ίδιες υποχρεώσεις τιμολογιακής διαφάνειας που προβλέπει η οδηγία είναι αντίθετο προς την αρχή της ίσης μεταχείρισης.

Συναφώς, το πλαίσιο των κοινών αρχών που θεσπίζει η οδηγία είναι κατάλληλο και αναγκαίο για την υλοποίηση του στόχου της οδηγίας. Ως προς τον ανάλογο χαρακτήρα, οι επιβαρύνσεις που προκύπτουν από τη ρύθμιση της οδηγίας δεν είναι προδήλως δυσανάλογες σε σχέση με τα πλεονεκτήματα που απορρέουν από αυτήν. Κυρίως, **οι δαπάνες για τις οποίες παραπονείται το Λουξεμβούργο, οι οποίες προκύπτουν από τη διαδικασία διαβούλευσης που θεσπίστηκε με την οδηγία και είναι υποχρεωτική για το Findel, δεν μπορούν να οδηγήσουν τις αεροπορικές εταιρίες στην απόφαση να εγκαταλείψουν τον εν λόγω αερολιμένα.** Τέλος, ως προς την αρχή της επικουρικότητας, ο νομοθέτης της Ένωσης ορθώς έκρινε ότι δεν είναι αναγκαίο να υπαχθούν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας οι αερολιμένες με κίνηση κάτω των 5 εκατομμυρίων μετακινήσεων επιβατών ετησίως, αν αυτοί δεν αποτελούν τον κύριο αερολιμένα του εν λόγω κράτους μέλους.

ΥΠΟΜΝΗΣΗ: Η προσφυγή ακυρώσεως αποσκοπεί στην ακύρωση πράξεων των οργάνων της Ένωσης που αντιβαίνουν στο δίκαιο της Ένωσης. Υπό ορισμένες προϋποθέσεις, τα κράτη μέλη, τα όργανα της Ένωσης και οι ιδιώτες μπορούν να ασκήσουν προσφυγή ακυρώσεως ενώπιον του Δικαστηρίου ή του Γενικού Δικαστηρίου. Αν η προσφυγή είναι βάσιμη, η πράξη ακυρώνεται. Το καθού όργανο της Ένωσης οφείλει να καλύψει το ενδεχόμενο κενό δικαίου που δημιουργεί η ακύρωση της πράξεως.

Ανεπίσημο έγγραφο προοριζόμενο για τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, το οποίο δεν δεσμεύει το Δικαστήριο.

Το [πλήρες κείμενο](#) της αποφάσεως είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα CURIA από την ημερομηνία δημοσίευσής της

Επικοινωνία: Estella Cigna-Αγγελίδα ☎ (+352) 4303 2582