

Byla C-204/23

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą santrauka pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 98 straipsnio 1 dalį

Gavimo data:

2023 m. kovo 28 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Consiglio di Stato (Italija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2023 m. kovo 24 d.

Apeliantė:

Autorità di regolazione dei trasporti

Kitos apeliacinio proceso šalys:

Lufthansa Linee Aeree Germaniche

Austrian Airlines AG

Brussels Airlines SA/NV

Swiss International Air Lines Ltd

Lufthansa Cargo AG

Pagrindinės bylos dalykas

Consiglio di Stato (Valstybės Taryba) pateiktas apeliacinis skundas dėl sprendimo, kuriuo *Tribunale amministrativo regionale (TAR) per il Piemonte* (Pjemonto regiono administracinis teismas) patenkino kitų apeliacinio proceso šalių *Lufthansa Linee Aeree Germaniche*, *Austrian Airlines AG*, *Brussels Airlines SA/NV*, *Swiss International Air Lines Ltd* ir *Lufthansa Cargo AG* ieškinį dėl apeliantės *Autorità di Regolazione dei Trasporti* (Italijos transporto reguliavimo institucija, toliau – ART arba institucija) sprendimo dalies, kurioje numatoma nustatyti rinkliavą subjektams, teikiantiems „keleivių ir (arba) krovinių vežimo oro transportu paslaugas“.

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalykas ir teisinis pagrindas

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalykas yra susijęs su ART finansavimo reglamentavimu ir objektyvių tokio finansavimo sąlygų nustatymu per laikotarpį, kuriuo viena po kitos buvo priimtose kelios teisėkūros, jurisprudencijos ir reglamentavimo priemonės. Pagal SESV 267 straipsnį pateiktu prašymu priimti prejudicinį sprendimą siekiama, kad būtų pateiktas 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių 11 straipsnio 5 dalies išaiškinimas.

Prejudiciniai klausimai

Ar Direktyvos 2009/12/EB 11 straipsnio 5 dalis – nuostata dėl oro uostų sektoriaus – turi būti aiškinama taip, kad institucija turi būti finansuojama tik iš oro uosto mokesčių arba negali būti finansuojama ir kitomis finansavimo formomis, pavyzdžiui, nustatant tam tikrą rinkliavą (teisėjų kolegija mano, kad tai yra tik galimybė valstybei narei išieškoti institucijai finansuoti skirtas sumas iš oro uosto mokesčių)?

Ar mokestis ar rinkliava, kurie gali būti renkami priežiūros institucijai finansuoti pagal Direktyvos 2009/12/EB 11 straipsnio 5 dalį, turėtų būti susiję tik su konkrečiomis paslaugomis ir sąnaudomis – kurios, bet kuriuo atveju, direktyvoje nenurodytos –, ar nepakanka jų sąsajos su institucijos veiklos sąnaudomis, kurios nurodomos valdžios institucijų pateikiamose ir tikrinamose finansinėse ataskaitose?

Ar Direktyvos 2009/12/EB 11 straipsnio 5 dalį reikia aiškinti taip, kad mokestis gali būti renkamas tik iš rezidentų arba subjektų, įsteigtų pagal instituciją įsteigusios valstybės teisę, ir ar tai taip pat taikytina rinkliavoms, skirtoms institucijos veiklai finansuoti?

Nurodytos Sąjungos teisės nuostatos

2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių: 2 straipsnio 2 punktą ir 11 straipsnio 3 bei 5 dalys

SESV 267 straipsnio 1 dalis

Nurodytos nacionalinės teisės nuostatos

Decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 – Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici (2011 m. gruodžio 6 d. Dekretas įstatymas Nr. 201 – Skubios nuostatos dėl viešųjų finansų augimo, teisingumo ir konsolidavimo), po pakeitimų pertvarkyto į *Legge 22 dicembre 2011, n. 214* (2011 m. gruodžio 22 d. Įstatymas Nr. 214), 37 straipsnio 2 dalis ir 6 dalies a ir b punktai su pakeitimais, padarytais *Decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109* –

Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze (2018 m. rugsėjo 28 d. Dekretas įstatymas Nr. 109 – Skubios nuostatos dėl Genujos miesto, nacionalinio infrastruktūros ir transporto tinklo saugumo, seisminių įvykių 2016 ir 2017 m., darbo ir kitų ekstremaliųjų situacijų), po pakeitimų pertvarkytu į *Legge 16 novembre 2018, n. 130* (2018 m. lapkričio 16 d. įstatymas Nr. 130);

2018 m. rugsėjo 28 d. Dekreto įstatymo Nr. 109 16 straipsnyje „Transporto reguliavimo institucijos kompetencija ir nuostatos dėl tarifų bei greitkelių saugumo“, kuriuo iš dalies pakeistas 2011 m. gruodžio 6 d. Dekreto įstatymo Nr. 201 37 straipsnio 6 dalies b punkto pirmas sakiny, – o šis straipsnis yra pamatinė nuostata ART finansavimo klausimu –, nurodyta:

„[6]. 2 dalyje nurodytų įgaliojimų įgyvendinimas ir 3 dalyje nurodyta veikla, taip pat kitų įstatymu suteiktų įgaliojimų įgyvendinimas ir kita įstatymuose numatyta veikla, finansuojami taip: <...>

[b] rinkliava, kurią moka transporto sektoriuje veikiančios ekonominės veiklos vykdytojai, kuriems institucija rinkoje, kurioje jie vykdo veiklą, konkrečiai leido įgyvendinti įstatymuose numatytus įgaliojimus arba vykdyti juose nurodytą veiklą, kurios suma neviršija 1 tūkstantosios dalies apyvartos, gaunamos vykdant veiklą pastaraisiais finansiniais metais, numatant atleidimo nuo mokesčio ribas, kurios turi būti nustatomos atsižvelgiant į apyvartos dydį. Apyvarta apskaičiuojama taip, kad būtų išvengta rinkliavos dubliavimosi“.

Trumpas faktinių aplinkybių ir proceso aprašymas

- 1 Oro vežėjai *Lufthansa Linee Aeree Germaniche, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Swiss International Air Lines Ltd* ir *Lufthansa Cargo AG* (toliau – kitos apeliacinio proceso šalys) apskundė *TAR per il Piemonte* (Pjemonto regiono administracinis teismas) 2018 m. gruodžio 19 d. ART sprendimą Nr. 141 „Transporto reguliavimo institucijai už 2019 m. mokėtinos rinkliavos mokėjimo tvarka“, kuriame buvo numatyta, kad rinkliavą turi mokėti asmenys, teikiantys „keleivių ir (arba) krovinių vežimo oro transportu paslaugas“ (1 straipsnio 1 dalies g punktas).
- 2 2020 m. birželio 15 d. Sprendimu Nr. 381 *TAR per il Piemonte* (Pjemonto regiono administracinis teismas) patenkino ieškinį ir atitinkamai panaikino šį sprendimą tiek, kiek jame buvo numatytas minėtos rinkliavos nustatymas. Taigi, ART pateikė apeliacinį skundą *Consiglio di Stato* (Valstybės Taryba), prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui.
- 3 Kitos apeliacinio proceso šalys užginčijo ART pateiktų argumentų pagrįstumą ir padarė išvadą, kad apeliacinis skundas turi būti atmestas.

- 4 Taigi jos išklėlė klausimą dėl nuostatos, kuria nustatoma rinkliava, netaikymo ir, prireikus, dėl kreipimosi į Europos Sąjungos Teisingumo Teismą su prašymu priimti prejudicinį sprendimą dėl Direktyvos 2009/12 pažeidimo ir netinkamo taikymo. Jos taip pat išklėlė 2011 m. Dekreto įstatymo Nr. 201 37 straipsnio 6 dalies b punkto, siejamo su Konstitucijos 3, 23, 53 ir 77 straipsniais, konstitucingumo klausimą.

Svarbiausi pagrindinės bylos šalių argumentai

- 5 ART, kuri sprendama ir vertinama veikia visiškai savarankiškai ir nepriklausomai, uždaviniams priskiriamas konkurencijos skatinimas, kliūčių patekti į referencinę rinką šalinimas, vartotojų apsauga „transporto ir prieigos prie atitinkamos infrastruktūros bei papildomų paslaugų sektoriuje, laikantis Europoje galiojančios tvarkos bei paisant subsidiarumo principo ir Konstitucijos antrosios dalies V antraštinėje dalyje nustatytos regionų ir vietos valdžios institucijų kompetencijos“. Ji turi horizontalią kompetenciją visam transporto sektoriui ir prieigai prie jo infrastruktūros.
- 6 ART, kaip apeliantė, mano, kad pirmosios instancijos teismo prielaida, jog vienintelė veikla, kurią faktiškai reglamentuoja ART, susijusi su oro uostų mokesčių nustatymu, yra oro uosto infrastruktūros valdymo organo, o ne oro vežėjų veikla, yra klaidinga.
- 7 Oro vežėjų priklausymo „infrastruktūros ir reguliuojamų paslaugų valdymo organų“ kategorijai tema esą išaiškinta 2011 m. Dekreto įstatymo Nr. 201 37 straipsnio 6 dalyje, iš dalies pakeistoje 2018 m. Dekreto įstatymo Nr. 109 16 straipsnio 1 dalies aa ir ab punktais. Naujai suformulavus minėtą 37 straipsnio 6 dalį, neliko jokių abejonių dėl to, kad oro vežėjai tikrai yra „ekonominės veiklos vykdytojai“, net ir svarbūs, veikiantys „transporto sektoriuje“, todėl jie automatiškai priskiriami prie asmenų, privalančių mokėti rinkliavą už institucijai įstatymu priskirtos veiklos vykdymą ir įgaliojimų įgyvendinimą.
- 8 ART mano, kad TAR argumentas grindžiamas klaidingu griežtu rinkos, kurioje veikia oro uostų infrastruktūros valdymo organai (kurią reguliuoja institucija), ir rinkos, kurioje veikia oro vežėjai (kurios institucija nereguliuoja), atskyrimu.
- 9 Naujuoju 2018 m. teisės aktu buvo panaikintas pirmosios instancijos teismo daromas skirtumas tarp reguliuojamo subjekto ir paprasto naudotojo arba naudos gavėjo, nes svarbu žinoti, ar ekonominės veiklos vykdytojas veikia rinkoje, kurioje institucija ėmėsi veiksmų, ar ne.
- 10 Aviacijos ir infrastruktūros rinkos yra tarpusavyje susijusios, nes dėl daugiau ar mažiau palankių oro uosto infrastruktūros naudojimo ekonominių sąlygų keleivių srautas šiame oro uoste padidėtų arba sumažėtų, o dėl to valdymo organas gautų daugiau arba mažiau pajamų iš komercinės veiklos, kuria naudojasi didžiausias keleivių srautas.

- 11 Apeliantės teigimu, egzistuoja ne tik subjektyvi, bet ir objektyvi sąlyga, kad šalys, kurioms pareikšti ieškiniai, būtų priskirtos prie reguliuojamų subjektų.
- 12 Institucija tam tikromis aplinkybėmis faktiškai įgyvendino sektoriaus reguliavimo įgaliojimus, kaip tai suprantama pagal 37 straipsnio 6 dalį, iš dalies pakeistą 2018 m. Dekretu įstatymu Nr. 109.
- 13 Galiausiai institucijos veikla Direktyva 2009/12 ir nacionalinėmis perkėlimo į nacionalinę teisę taisyklėmis reglamentuojamame aviacijos sektoriuje yra tiesiogiai orientuota į abi šalis – valdymo organus ir naudotojus –, siekiant užtikrinti, kad oro uostų mokesčių nustatymo procedūra būtų vykdoma laikantis Sąjungos reikalavimų.
- 14 Kitos apeliacinio proceso šalys teigia, kad Direktyvos 2009/12 11 straipsnio 5 dalyje numatyta, jog „[v]alstybės narės gali nustatyti nepriklausomos priežiūros institucijos finansavimo mechanizmą, pagal kurį gali būti renkamas mokestis iš oro uostų naudotojų ir oro uostų valdymo organų“. Italijos teisės nuostatose dėl ART finansavimo numatomas rinkliavos mokėjimas (atsižvelgiant į apyvartą), o ją mokėti privalo ekonominės veiklos vykdytojai, kuriems taikomas tiesioginis reguliavimas.
- 15 Jos pabrėžia, kad rinkliava visiškai skiriasi nuo mokesčio, ir kad taip yra dėl to, kad mokestis yra atlygis už paslaugą ar paslaugų visumą, o pareiga mokėti už šią konkrečią paslaugą atsiranda naudojantis šia konkrečia paslauga, ir kad tokie yra oro uosto mokesčiai, o ART rinkliava, kaip antai numatyta teisės normoje, yra (tikslinis) mokestis, nes yra bendro pobūdžio (transporto sektoriaus atžvilgiu), nesusijęs su konkrečios paslaugos grąža, grindžiama apyvarta, o ne gautomis paslaugomis, todėl galėtų būti apibrėžtas kaip nustatyta turtinė prievolė, kuri vis dėlto susijusi ne su paslauga, o su tam tikros įstaigos veikla.
- 16 Taigi jos mano, kad minėta rinkliava yra nesusijusi su tuo, kas numatyta Direktyvoje 2009/12.
- 17 Be to, kitų apeliacinio proceso šalių teigimu, nacionalinės teisės aktų nuostatos prieštarauja Sąjungos teisės aktų nuostatoms dėl institucijos patirtų išlaidų, kurios gali būti dengiamos privalomos įmonių rinkliavos lėšomis, nes vidaus teisės nuostatomis, kuriose numatyta rinkliava visoms institucijos sąnaudoms padengti, viršijama tai, kas leidžiama pagal minėtą direktyvą, nes pagal jas rinkliava aiškiai nesiejama su faktinėmis veiklos išlaidomis. Kalbant konkrečiai, nors pagal nacionalinės teisės aktus rinkliavų lėšomis siekiama padengti visas institucijos sąnaudas, kurios nepadengiamos valstybės finansavimu, Sąjungos teisės aktų leidėjo požiūriu administracinių mokesčių nustatymas ekonominės veiklos vykdytojams atrodo pateisinamas tik konkrečiomis sąnaudomis, faktiškai patirtomis nacionalinės valdžios institucijos.

Glaustas prašymo priimti prejudicinį sprendimą pagrindimas

- 18 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad, norint priimti sprendimą dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, reikia išnagrinėti pateikto prejudicinio klausimo svarbą, nes Teisingumo Teismas dar nėra išaiškinęs pateiktų klausimų ir nėra susiklosčiusios Teisingumo Teismo apibrėžtos sąlygos, kuriomis būtų galima daryti išvadą, jog pagrįstų abejonių dėl Direktyvos 2009/12 11 straipsnio 5 dalies aiškinimo nėra.
- 19 Iš tikrųjų, jei ART apeliacinis skundas būtų atmestas, pateiktas klausimas neturėtų jokios reikšmės atsižvelgiant į tai, kad kitos apeliacinio proceso šalys neturi jokio suinteresuotumo šiuo klausimu.
- 20 Ir atvirkščiai, jei institucijos nurodyti apeliacinio skundo pagrindai pasirodytų pagrįsti, prejudicinis klausimas dėl Europos Sąjungos teisės būtų lemiamas siekiant išspręsti ginčą, todėl reiktų sustabdyti bylos nagrinėjimą ir perduoti klausimą Sąjungos teismui.
- 21 ART pateikti prieštaravimai dėl sprendimo punktu, kuriais patenkintas pirmojoje instancijoje pateiktas skundas, yra pagrįsti atsižvelgiant į naujausią šios Valstybės Tarybos jurisprudenciją (žr., be kita ko, *Cons. Stato*, VI, 2021 m. sausio 4 d., Nr. 9).
- 22 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad 2018 m. gruodžio 19 d. Sprendimas Nr. 141 buvo priimtas po to, kai 2018 m. rugsėjo 28 d. Dekretu įstatymu Nr. 109 buvo atliktas teisės akto pakeitimas, kuriuo objektyviai išplėstas įmonių, privalančių mokėti rinkliavą, ratas; iš tikrųjų nors iki 2018 m. rugsėjo 28 d. Dekreto įstatymo Nr. 109 rinkliavą mokėjo tik valdymo organai, vėliau ši prievolė buvo nustatyta ir paprastiesiems ekonominės veiklos vykdytojams.
- 23 Jo teigimu, nors iki 2018 m. pirmosios instancijos teismo aiškinimas gali būti patvirtintas dėl teisinio tikrumo priežasčių, nuo 2019 m. juo vadovautis negalima, nes teisės akto pakeitimu buvo nustatyta viena bendra sąvoka, apimanti „transporto sektoriuje veikiančius ekonominės veiklos vykdytojus“, taip atskleidžiant pagrindinę pačios tvarkos priežastį: ji grindžiama nauda, kurią verslo subjektų kategorijoms suteikia pats reguliavimas, pagal kurį dėl naudingumo veiksnio viršenybės skaidymas į šias dvi kategorijas tampa nereikalingas.
- 24 Taigi atrodo, kad po 2018 m. reformos, atsižvelgiant į plačią subjektyvios sąvokos aprėptį, būtina išnagrinėti tik aplinkybę, jog atitinkamoje rinkoje iš tikrųjų prasidėjo „kompetencijos įgyvendinimas arba įstatyme numatytos veiklos vykdymas“, visai nebeteikiant reikšmės reguliuojamų subjektų ar naudotojų padėčiai. Todėl oro vežėjų vykdoma transporto veikla turi būti suprantama kaip patenkanti į ART priskiriamą reguliavimo sritį.
- 25 *Consiglio di Stato* nuomone, kitų apeliacinio proceso šalių argumentais negalima pagrįsti nacionalinės teisės aktų netaikymo, nes galimo nesuderinamumo su Sąjungos teise priežastys nėra nei tiesioginės, nei pakankamai aiškios, tikslios ir

besąlygiškos. Kita vertus, ji pati mano, kad, kadangi ginčas susijęs su 2019 m. numatyta rinkliava, ART argumentai yra pagrįsti, todėl kitų apeliacinio proceso šalių iškeltas prejudicinis klausimas yra aktualus.

- 26 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad Direktyva 2009/12 siekiama užtikrinti vienodą požiūrį į Sąjungos oro uostų valdymo organus ir infrastruktūros naudotojus, siekiant ne tik skatinti oro uostų konkurencijos mechanizmus, bet ir apsaugoti oro transporto bendroves nuo galimo ypatingą padėtį užimančių oro uostų piktnaudžiavimo.
- 27 Pagal Direktyvos 2009/12 2 straipsnio 2[3] punktą į oro uosto naudotojų kategoriją patenka *„bet kuris fizinis ar juridinis asmuo, atsakingas už keleivių, pašto ir (arba) krovinių skraidinimą į atitinkamą oro uostą arba iš jo“*, o tai reiškia, kad jis netaikomas keleiviams, kurie naudojami oro uosto įrenginiais ir paslaugomis ir kuriems vėliau oro vežėjai priskaičiuoja mokesčių sumą.
- 28 Direktyvos 2009/12 3 straipsnyje įtvirtintas nediskriminavimo principas, uždraudžiant nustatyti oro uosto mokesčius, dėl kurių gali būti diskriminuojami oro uosto naudotojai, todėl šia nuostata siekiama užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas jame veikiantiems oro vežėjams, kad nebūtų sukurtos palankios sąlygos vienam ar keliems naudotojams įveikti konkurentus rinkoje pasiūlant patrauklesnes paslaugas.
- 29 Apibendrinant, esminis vaidmuo, kuris pagal direktyvą suteikiamas nacionalinėms priežiūros institucijoms, yra oro uostų mokesčių „bendros sistemos“ sukūrimas.
- 30 Direktyvos 2009/12 11 straipsnio, t. y. Europos Sąjungos teisės nuostatos, kurios pažeidimu remiasi apeliantai, 3 dalyje nustatyta, kad *„[v]alstybės 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 <...>“*, o 5 dalyje nustatyta, kad *„[v]alstybės narės gali nustatyti nepriklausomos priežiūros institucijos finansavimo mechanizmą, pagal kurį gali būti renkamasi mokesčiai iš oro uostų naudotojų ir oro uostų valdymo organų“*.
- 31 Taigi neginčijama, kad valstybė narė turi teisę numatyti priežiūros institucijos finansavimą, be kita ko, nustatydamą oro vežėjams prievolės apmokėti už sistemos veikimą.
- 32 Be to, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teigia, kad nors tiesa, kad, kaip pabrėžia kitos apeliacinio proceso šalys, oro uosto mokesčio, kaip atlygio už paslaugas (be kita ko, teisę į orlaivio nusileidimą ir pakilimą, teisę laikyti orlaivius dengtoje ar atviroje vietoje ir teisę į keleivių įlaipinimą, t. y. mokesčių už naudojimąsi infrastruktūra), samprata ontologiškai skiriasi nuo rinkliavos, nesusijusios su konkrečia paslauga, sampratos, mokėtinos siekiant finansuoti priežiūros instituciją, užtikrinančią mokesčius renkančios infrastruktūros skaidrumą ir prieinamumą, taip pat tiesa, kad Sąjungos teisės nuostatose numatoma sukurti finansavimo mechanizmą, *„pagal kurį gali būti*

renkamas mokestis“ (t. y. kuriame mokestis gali būti laikomas finansavimo priemone), bet dėl to *sic et simpliciter* neatmetama galimybė, kad finansavimo mechanizme bus numatyta tam tikros formos rinkliava, nepriklausanti nuo konkrečios paslaugos.

- 33 Remdamasi 2017 m. *Corte costituzionale* (Konstitucinis Teismas) sprendimu Nr. 69, *Consiglio di Stato* (Valstybės Taryba) taip pat mano, kad nėra prieštaravimo Europos Sąjungos nuostatomis, susijusio su kiekybiniais kriterijais, nes nors vidaus nuostatoje aiškiai nenumatyta, jog rinkliava turėtų būti susieta su tam tikromis institucijos veiklos išlaidomis, kurios turi būti analitiškai nurodytos nustatant rinkliavą, nacionalinė praktika nėra atsieta nuo susiejimo su tokiomis išlaidomis, turint omenyje, kad nacionalinės teisės normoje, t. y. tame pačiame 2011 m. gruodžio 6 d. Dekreto įstatymo Nr. 201, pakeisto 2011 m. Įstatymu Nr. 214, 37 straipsnio 6 dalies b punkte numatyta kelių etapų įnašo nustatymo procedūra, t. y. kad institucijos sprendimą turi patvirtinti ministras pirmininkas, suderinęs su ekonomikos ir finansų ministru, esant galimybei pateikti pastabas šiuo klausimu, neabejotinai susietas su institucijos biudžeto sąnaudomis, vėliau paskirstomomis pagal įmonių pasiektą apyvartą.
- 34 Galiausiai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo teigimu, reikia pabrėžti, kad nors bendrų taisyklių oro uosto mokesčių srityje priėmimo priežastis yra siekis užtikrinti vienodą požiūrį ne tik į Sąjungos oro uostų valdymo organus, bet ir į oro uostų naudotojus, kaip antai oro vežėjus, akivaizdu, jog rinkliavą taikant tik nacionaliniu lygmeniu įsteigtiems oro vežėjams gali susidaryti konkurencijos iškraipymo mechanizmas, todėl neatrodo įmanoma pritarti apeliančios teiginiui, kad kitoje Sąjungos valstybėje įsisteigę vežėjai turėtų būti atleisti nuo rinkliavos (negalima paneigti, kad oro uosto infrastruktūros reguliavimas pasitelkiant įvairias nacionalines institucijas yra naudingas visų šalių teritorijose įsteigtoms Europos Sąjungos įmonėms).