



ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 17/26

Λουξεμβούργο, 12 Φεβρουαρίου 2026

Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα στην υπόθεση C-857/24 | daa κ.λπ.

Γενικός εισαγγελέας M. Campos Sánchez-Bordona: Κατά την κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης σε αερολιμένα με προβλήματα χωρητικότητας μπορεί να λαμβάνεται υπόψη ένα ετήσιο όριο επιβατών το οποίο επιβάλλει η αρχή χωροταξικού σχεδιασμού

Σύμφωνα με τον κανονισμό για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες ¹, όταν ένας αερολιμένας θεωρείται πιθανόν να αντιμετωπίσει προβλήματα χωρητικότητας, χαρακτηρίζεται «συντονισμένος αερολιμένας». Στους αερολιμένες αυτούς, οι αερομεταφορείς πρέπει να διαθέτουν χρόνους χρήσης για προσγείωση ή απογείωση, τους οποίους κατανέμει συντονιστής ². Ο αερολιμένας του Δουβλίνου (Ιρλανδία) χαρακτηρίζεται συντονισμένος από το 2007.

Οι παράμετροι συντονισμού για την κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης πρέπει να καθορίζονται δύο φορές ανά έτος, λαμβανομένων υπόψη όλων των σχετικών τεχνικών, επιχειρησιακών και περιβαλλοντικών περιορισμών, καθώς και οποιασδήποτε μεταβολής τους.

Το 2007 και το 2008 το συμβούλιο χωροταξικού σχεδιασμού επέβαλε ετήσιο όριο 32 εκατομμυρίων επιβατών ³ ως προϋπόθεση για την έγκριση της επέκτασης των τερματικών σταθμών 1 και 2 του αερολιμένα.

Το 2024 ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα εκτίμησε ότι η σχετική κίνηση θα μπορούσε για πρώτη φορά να φτάσει ή ακόμη και να ξεπεράσει το όριο αυτό. Κατά τον καθορισμό των παραμέτρων συντονισμού που θα ίσχυαν στον αερολιμένα κατά τη χειμερινή περίοδο του 2024 και τη θερινή περίοδο του 2025, η ιρλανδική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας (IAA) έλαβε ορισμένα μέτρα προκειμένου να μην υπάρξει υπέρβαση του ορίου αυτού ⁴.

Ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα και ορισμένοι αερομεταφορείς προσέφυγαν ενώπιον του ανώτερου δικαστηρίου της Ιρλανδίας κατά των αποφάσεων που αφορούσαν τα μέτρα σχετικά με τη χειμερινή περίοδο 2024 και τη θερινή περίοδο 2025. Οι οικείοι αερομεταφορείς υποστηρίζουν, αφενός, ότι το όριο των 32 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως δεν αποτελεί τεχνικό, επιχειρησιακό και περιβαλλοντικό περιορισμό που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τον καθορισμό των παραμέτρων συντονισμού. Αφετέρου, ισχυρίζονται ότι δεν μπορεί να θιγεί η κατανομή των λεγόμενων «ιστορικών δικαιωμάτων σε διαθέσιμους χρόνους χρήσης» ⁵ καθόσον πρόκειται για κεκτημένο δικαίωμα των αερομεταφορέων ⁶.

Το ιρλανδικό δικαστήριο εξέφρασε στο Δικαστήριο τις αμφιβολίες του σε σχέση με τα δύο αυτά ζητήματα. Επιπλέον, ζήτησε να διευκρινιστεί αν ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα διαθέτει την εξουσία να κλείσει προσωρινά τον αερολιμένα προκειμένου να μην υπάρξει υπέρβαση του ετήσιου αυτού ορίου.

Με τις σημερινές προτάσεις του, ο γενικός εισαγγελέας Manuel Campos Sánchez-Bordona επισημαίνει, πρώτον, ότι οι τεχνικοί, επιχειρησιακοί ή περιβαλλοντικοί **παράγοντες που επηρεάζουν τη χωρητικότητα αερολιμένα** δεν είναι μόνον οι φυσικοί ή υλικοί, όπως υποστηρίζουν οι αερομεταφορείς, αλλά **και οι νομικοί περιορισμοί που επιβάλλονται από τους κανόνες οι οποίοι έχουν άμεσο ή έμμεσο αντίκτυπο στη χρήση του αερολιμένα**.

Κατά τη γνώμη του, **η τήρηση του ορίου των 32 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως** εμπίπτει στους **επιχειρησιακούς**

περιορισμούς. Το γεγονός ότι ο περιορισμός αυτός προέρχεται από κρατική αρχή αρμόδια για τον χωροταξικό σχεδιασμό δεν αναιρεί τον εν λόγω χαρακτήρα. Αυτό που έχει καθοριστική σημασία είναι ότι περιορίζεται η «επιχειρησιακή χωρητικότητα» του αερολιμένα. **Επομένως, ο παράγοντας αυτός είναι κρίσιμος για την αντικειμενική ανάλυση των δυνατοτήτων ρύθμισης της εναέριας κυκλοφορίας.**

Δεύτερον, ο γενικός εισαγγελέας εκτιμά ότι **τα ιστορικά δικαιώματα σε διαθέσιμους χρόνους χρήσης δεν συνιστούν δικαιώματα ιδιοκτησίας, αλλά άδειες χρήσης της αερολιμενικής υποδομής**, οι οποίες δεν μπορούν να χορηγηθούν χωρίς να ληφθεί υπόψη η χωρητικότητα του αερολιμένα όπως αυτή ορίζεται στις παραμέτρους συντονισμού. **Η κατάργηση ή η μείωση των εν λόγω δικαιωμάτων προκειμένου να τηρηθεί η χωρητικότητα του αερολιμένα δεν θίγει ούτε την επιχειρηματική ελευθερία.**

Τέλος, ο γενικός εισαγγελέας θεωρεί απαράδεκτο το ερώτημα σχετικά με την εξουσία του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα να διατάξει τη διακοπή λειτουργίας του αερολιμένα προκειμένου να τηρηθεί το όριο των 32 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως. Για την περίπτωση που θεωρηθεί παραδεκτό, ο γενικός εισαγγελέας υποστηρίζει ότι **η διακοπή λειτουργίας του αερολιμένα** προκειμένου να τηρηθεί μια προ πολλού γνωστή απαίτηση θα ήταν ένα **μέτρο υπερβολικά δραστικό** και επιζήμιο, το οποίο ουδόλως προβλέπεται από τον κανονισμό. Ο κανονισμός περιέχει μηχανισμούς για την αποφυγή ενός τέτοιου μέτρου.

ΥΠΟΜΝΗΣΗ: Οι προτάσεις του γενικού εισαγγελέα δεν δεσμεύουν το Δικαστήριο. Έργο του γενικού εισαγγελέα είναι να προτείνει στο Δικαστήριο, με πλήρη ανεξαρτησία, νομική λύση για την υπόθεση που του έχει ανατεθεί. Η υπόθεση τελεί υπό διάσκεψη στο Δικαστήριο. Η απόφαση θα εκδοθεί μεταγενέστερα.

ΥΠΟΜΝΗΣΗ: Με την προδικαστική παραπομπή τα δικαστήρια των κρατών μελών μπορούν, στο πλαίσιο της ένδικης διαφοράς της οποίας έχουν επιληφθεί, να υποβάλουν στο Δικαστήριο ερώτημα σχετικό με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ή με το κύρος πράξεως οργάνου της Ένωσης. Το Δικαστήριο δεν αποφαινεται επί της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου. Στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να επιλύσει τη διαφορά, λαμβάνοντας υπόψη την απόφαση του Δικαστηρίου. Η απόφαση αυτή δεσμεύει κάθε άλλο εθνικό δικαστήριο ενώπιον του οποίου ανακύπτει παρόμοιο ζήτημα.

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

Το [πλήρες κείμενο](#) των προτάσεων δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα CURIA κατά την ημερομηνία αναπτύξεώς τους.

Επικοινωνία: Jacques René Zammit ☎ (+352) 4303 3355.

Στιγμιότυπα από την ανάπτυξη των προτάσεων διατίθενται από το [«Europe by Satellite»](#) ☎ (+32) 2 2964106

Ακολουθήστε μας!



¹ [Κανονισμός \(ΕΟΚ\) 95/93](#) του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες, όπως τροποποιήθηκε με τον [κανονισμό \(ΕΕ\) 2022/2038](#) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Οκτωβρίου 2022, όσον αφορά την προσωρινή απαλλαγή από τους κανόνες χρησιμοποίησης του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους αερολιμένες της Ένωσης λόγω μιας επιδημιολογικής κατάστασης ή στρατιωτικής επίθεσης.

² Τούτο ισχύει επίσης για κάθε άλλον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, εξαιρουμένων μόνον των επίσημων πτήσεων, των προσγειώσεων έκτακτης ανάγκης και των ανθρωπιστικών πτήσεων.

³ Η επιβολή του ορίου αυτού αποσκοπούσε, αφενός, στην ισόρροπη ανάπτυξη του αερολιμένα, με τους τερματικούς σταθμούς 1 και 2 στο ανατολικό συγκρότημα και έναν τρίτο τερματικό σταθμό, η κατασκευή του οποίου είχε προταθεί το 2006, στο δυτικό συγκρότημα. Δεδομένου ότι η συνολική χωρητικότητα του αερολιμένα εκτιμάτο κατά τον χρόνο εκείνον σε περίπου 45 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, αποφασίστηκε να περιοριστεί η συνδυασμένη χωρητικότητα των τερματικών σταθμών 1 και 2. Αφετέρου, ανταποκρινόταν σε περιορισμούς της χωρητικότητας μεταφοράς στο ανατολικό συγκρότημα του αερολιμένα.

⁴ Μολονότι οι τερματικοί σταθμοί μπορούν, από υλικής απόψεως, να υποδεχθούν άνω των 32 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως χωρίς πρόσθετα έργα υποδομής, εντούτοις, σε περίπτωση υπέρβασης του εν λόγω ορίου, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα μπορεί να υποστεί κυρώσεις.

⁵ Ο αερομεταφορέας μπορεί, εάν έχει χρησιμοποιήσει ορθά τους χρόνους χρήσης που του είχαν χορηγηθεί σε προγενέστερη περίοδο, να τους χρησιμοποιήσει σε μεταγενέστερη περίοδο.

⁶ Στις 4 Νοεμβρίου 2024, το ανώτερο δικαστήριο της Ιρλανδίας ανέστειλε προσωρινά την εφαρμογή της απόφασης για τη θερινή περίοδο 2025. Κατά συνέπεια, ο συντονιστής του αερολιμένα του Δουβλίνου μπόρεσε να κατανείμει στους αερομεταφορείς το σύνολο των ιστορικών δικαιωμάτων σε διαθέσιμους χρόνους χρήσης για τη θερινή περίοδο 2025.