ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

της 19ης Ιανουαρίου 1994 *

Στην υπόθεση C-364/92,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Cour de cassation του Βελγίου προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

SAT Fluggesellschaft mbH

και

Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol),

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία των άρθρων 86 και 90 της Συνθήκης ΕΟΚ,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους O. Due, Πρόεδρο, G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida και M. Díez de Velasco, προέδρους τμήματος, K. N. Κακούρη, R. Joliet, F. A. Schockweiler, F. Grévisse (εισηγητή), M. Zuleeg, P. J. G. Kapteyn και J. L. Murray, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: G. Tesauro
γραμματέας: D. Louterman-Hubeau, κυρία υπάλληλος διοικήσεως,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η SAT, εκπροσωπούμενη από την Henriette Tielemans, δικηγόρο Βρυξελλών,

— ο Eurocontrol, εκπροσωπούμενος από τον Jacques Putzeys, δικηγόρο Βρυξελλών,

— η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους Ernst Röder, Ministerialrat, και Claus-Dieter Quassowski, Regierungsdirektor, στο Ομοσπονδιακό Υπουργείο Οικονομικών,

— η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από την S. Lucinda Hudson, του Treasury Solicitor's Department,

— η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την Edwige Belliard, αναπληρωτή διευθυντή νομικών υποθέσεων στο Υπουργείο Εξωτερικών, και την Catherine de Salins, σύμβουλο εξωτερικών υποθέσεων,

— η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον Νικόλαο Μαυρίκα, πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, και τη Μαρία Μπασδέκη, δικαστική αντιπρόσωπό του,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον Bernd Langeheine, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, επικουρούμενο από τον Géraud de Bergues, εθνικό εμπειρογνώμονα στη διάθεση της Νομικής Υπηρεσίας,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις παρατηρήσεις που ανέπτυξαν προφορικά οι εκπρόσωποι της αναιρεσείουσας της κυρίας δίκης, του αναιρεσιβλήτου της κυρίας δίκης, της Ελληνικής Κυβερνήσεως, της Γαλλικής Κυβερνήσεως και της Επιτροπής, κατά τη συνεδρίαση της 28ης Σεπτεμβρίου 1993,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 10ης Νοεμβρίου 1993,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με απόφαση της 10ης Σεπτεμβρίου 1992, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 18 Σεπτεμβρίου 1992, το Cour de cassation του Βελγίου υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, προδικαστικό ερώτημα ως προς την ερμηνεία των άρθρων 86 και 90 της Συνθήκης ΕΟΚ.

2 Το ερώτημα αυτό ανέκυψε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της SAT Fluggesellschaft mbH, αεροπορικής εταιρίας γερμανικού δικαίου (στο εξής: SAT), και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια της αεροπλοΐας, Eurocontrol (στο εξής: Eurocontrol).

3 Ο Eurocontrol είναι διεθνής οργανισμός που έχει συσταθεί με σύμβαση της 13ης Δεκεμβρίου 1960 και εδρεύει στις Βρυξέλλες. Η αρχική σύμβαση τροποποιήθηκε σημαντικά με πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 που

άρχισε να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1986 (στο εξής: τροποποιημένη σύμβαση). Τα συμβαλλόμενα κράτη είναι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, το Βασίλειο του Βελγίου, η Γαλλική Δημοκρατία, η Ελληνική Δημοκρατία, η Ιρλανδία, το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, η Πορτογαλική Δημοκρατία και το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας, καθώς επίσης και η Δημοκρατία της Κύπρου, η Δημοκρατία της Ουγγαρίας, η Δημοκρατία της Μάλτας, η Ελβετική Συνομοσπονδία και η Δημοκρατία της Τουρκίας.

4 Κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, περίπτωση 1, της τροποποιημένης συμβάσεως, ο Eurocontrol είναι μεταξύ άλλων αρμόδιος να επιβάλλει και να εισπράττει από όσους κάνουν χρήση των υπηρεσιών του της αεροπλοΐας τέλη, σύμφωνα προς την πολυμερή συμφωνία που υπεγράφη στις 12 Φεβρουαρίου 1981, σχετικά με τα τέλη διαδρομής που εισπράττονται για λογαριασμό των προαναφερθέντων συμβαλλομένων κρατών και των λοιπών κρατών που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία. Τα τρίτα αυτά κράτη είναι η Αυστρία και η Ισπανία.

5 Η διαφορά που ήχθη ενώπιον των βελγικών δικαστηρίων από τον Eurocontrol άπτεται της εισπράξεως τελών διαδρομής ύψους 3 175 953 δολλαρίων ΗΠΑ (USD), οφειλομένων από τη SAT για πτήσεις που πραγματοποίησε κατά την περίοδο από τον Σεπτέμβριο του 1981 έως τον Δεκέμβριο του 1985.

6 Προς δικαιολόγηση της αρνήσεώς της να καταβάλει τα τέλη, η SAT επικαλείται την παράβαση εκ μέρους του Eurocontrol των άρθρων 86 και 90 της Συνθήκης ΕΟΚ. Η SAT ισχυρίζεται ότι η τακτική του Eurocontrol που συνίσταται στην καθιέρωση διαφορετικών τελών για ισοδύναμες παροχές, τελών που ποικίλλουν ιδίως ανά κράτος και έτος, συνιστά κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως κατά το άρθρο 86 της Συνθήκης.

7 Υπό τις περιστάσεις αυτές, το Cour de cassation του Βελγίου, το οποίο επελήφθη της διαφοράς, υπέβαλε στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Αποτελεί ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την ασφάλεια της αεροπλοΐας που ιδρύθηκε με την υπογραφείσα στις Βρυξέλλες σύμβαση της 13ης Δεκεμβρίου 1960 και τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο των Βρυξελλών της 12ης Φεβρουαρίου 1981 επιχείρηση κατά την έννοια των άρθρων 86 και 90 της Συνθήκης της Ρώμης, της 25ης Μαρτίου 1957, περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας;»

Επί της αρμοδιότητας του Δικαστηρίου

8 Ο Eurocontrol ισχυρίζεται ότι εκφεύγει της δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου λόγω της ιδιότητάς του ως διεθνούς οργανισμού, οι σχέσεις του οποίου με την Κοινότητα διέπονται από τους κανόνες του διεθνούς δημοσίου δικαίου. Επομένως, το Δικαστήριο είναι αναρμόδιο να αποφανθεί επί του προδικαστικού ερωτήματος.

9 Η ανωτέρω ένσταση αναρμοδιότητας είναι απορριπτέα. Το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να αποφαίνεται επί της ερμηνείας των διατάξεων της Συνθήκης, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 αυτής που εγκαθιδρύει άμεση συνεργασία μεταξύ του Δικαστηρίου και των εθνικών δικαστηρίων μέσω μιας διαδικασίας που δεν άπτεται της διαφοράς, που δεν κινείται με πρωτοβουλία των διαδίκων της κυρίας δίκης και στα πλαίσια της οποίας οι τελευταίοι καλούνται απλώς και μόνο να εκθέσουν τις απόψεις τους (βλ. ιδίως απόφαση της 9ης Δεκεμβρίου 1965 στην υπόθεση 44/65, Hessische Knappschaft, Rec. 1965, σ. 1191).

10 Το εθνικό δικαστήριο υπέβαλε στο Δικαστήριο ερώτημα που δεν αφορά την ερμηνεία της συμβάσεως περί ιδρύσεως του Eurocontrol ή της πολυμερούς συμφωνίας σχετικά με τα τέλη διαδρομής αλλά την ερμηνεία των άρθρων 86 και 90 της Συνθήκης ΕΟΚ.

11 Ως προς το ερώτημα αν ο Eurocontrol εμπίπτει στους κανόνες του κοινοτικού δικαίου, τούτο άπτεται της ουσίας και είναι άσχετο προς την αρμοδιότητα του Δικαστηρίου.

Επί του παραδεκτού

12 Ο Eurocontrol υποστηρίζει περαιτέρω ότι το προδικαστικό ερώτημα είναι απαράδεκτο υπό την έννοια ότι το σκεπτικό της αποφάσεως περί παραπομπής πάσχει πλάνη ως προς την ουσία, δεδομένου ότι εδράζεται στο εσφαλμένο αξίωμα ότι ο ανωτέρω οργανισμός ασκεί μονοπωλιακώς τον έλεγχο της αεροπλοΐας και εισπράττει τέλη διαδρομής. Επιπλέον, τυχόν απόφαση του Δικαστηρίου με την οποία ο Eurocontrol θα υπαγόταν στους κανόνες περί ανταγωνισμού που θέσπισε η Συνθήκη δεν θα μπορούσε να εκτελεστεί, δεδομένου ότι τα κράτη που προσχώρησαν στη σύμβαση, αλλά δεν είναι μέλη της Κοινότητας, δεν δεσμεύονται νομικά από την απόφαση αυτή.

13 Η πρώτη παρατήρηση που αναφέρεται στην έλλειψη συναφείας του υποβληθέντος από το εθνικό δικαστήριο προδικαστικού ερωτήματος δεν ευσταθεί. Καίτοι είναι σημαντικό να καθοριστεί το ακριβές περιεχομένο των αρμοδιοτήτων ενός οργανισμού όπως ο Eurocontrol προκειμένου να δοθεί απάντηση, επί της ουσίας, στο υποβληθέν ερώτημα, οι φερόμενες ως ανακριβείς διαπιστώσεις του εθνικού δικαστηρίου σχετικά με τις εξουσίες αυτές στερούνται σημασίας ως προς το παραδεκτό της προδικαστικής παραπομπής.

14 Η δεύτερη παρατήρηση είναι απορριπτέα για τους αυτούς λόγους που οδήγησαν στην απόρριψη της ενστάσεως αναρμοδιότητας. Στην πραγματικότητα, η παρατήρηση αυτή ανάγεται στην ουσία υπό την έννοια ότι εικάζεται ως λελυμένο το ζήτημα αν ο Eurocontrol συνιστά επιχείρηση υπαγόμενη στους κανόνες περί ανταγωνισμού.

Επί της ουσίας

15 Η SAT υποστηρίζει ότι ο Eurocontrol είναι επιχείρηση κατά την έννοια των άρθρων 86 και 90 της Συνθήκης. Οι ασκούμενες από τον οργανισμό δραστηριότητες έρευνας και συντονισμού, καθώς και η είσπραξη των τελών διαδρομής, δεν εμπίπτουν στην άσκηση δημοσίας εξουσίας, ήτοι «jus imperii», αλλά συνιστούν δραστηριότητες οικονομικής φύσεως, δυνάμενες να ασκηθούν από οργανισμούς ιδιωτικού δικαίου. Ακόμη και η δραστηριότητα ελέγχου της αεροπλοΐας έχει οικονομικό χαρακτήρα, όπως πιστοποιεί το γεγονός ότι σε ορισμένα κράτη μέλη τον οικείο έλεγχο διενεργούν ιδιωτικές επιχειρήσεις. Επικουρικώς, η SAT υποστηρίζει ότι τουλάχιστον η είσπραξη των τελών, αντικείμενο της διαφοράς στην κυρία δίκη, είναι εμπορικής φύσεως, όπως αποδεικνύει ιδίως το γεγονός ότι ο Eurocontrol άσκησε ενώπιον του tribunal de commerce των Βρυξελλών αγωγές με αντικείμενο την είσπραξή τους.

16 Η Γερμανική, Γαλλική, Βρετανική και Ελληνική Κυβέρνηση, καθώς και ο Eurocontrol, στηρίζονται, αντίθετα, στον δημόσιο χαρακτήρα της ασκουμένης από τον Eurocontrol δραστηριότητας, αμφισβητώντας την ιδιότητά του ως επιχειρήσεως κατά την έννοια των κανόνων περί ανταγωνισμού της Συνθήκης. Εδράζουν την άποψή τους, ιδίως, στις αποφάσεις του Δικαστηρίου από τις οποίες προκύπτει, επ' ευκαιρία της ερμηνείας της συμβάσεως της 27ης Σεπτεμβρίου 1968 σχετικά με τη διεθνή δικαιοδοσία και εκτέλεση των αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, ότι ο Eurocontrol εξομοιώνεται με δημόσια αρχή, η δράση της οποίας συνίσταται στην άσκηση δημοσίας εξουσίας (αποφάσεις της 14ης Οκτωβρίου 1976 στην υπόθεση 29/76, LTU, Rec. 1976, σ. 1541, και της 14ης Ιουλίου 1977 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις 9/77 και 10/77, Bavaria Fluggesellschaft και Germanair, Rec. 1977, σ. 1517). Ισχυρίζονται

ειδικότερα ότι ο έλεγχος της αεροπλοΐας έγκειται σε αστυνόμευση με στόχο τη δημόσια ασφάλεια. Ως προς την είσπραξη των τελών διαδρομής, η συναφής δραστηριότητα ασκείται για λογαριασμό των συμβαλλομένων κρατών, δεδομένου ότι τα τέλη αποτελούν απλώς την αντιπαροχή λόγω της παροχής εκ μέρους των κρατών αυτών των υπηρεσιών αεροπλοΐας.

17 Η Επιτροπή υποστηρίζει επίσης ότι ο Eurocontrol δεν είναι επιχείρηση κατά την έννοια των διατάξεων της Συνθήκης, επαναλαμβάνοντας συναφώς τα ίδια επιχειρήματα με εκείνα που ανέπτυξαν τα κράτη μέλη όσον αφορά την είσπραξη των τελών διαδρομής. Η Επιτροπή εκτιμά, περαιτέρω, ότι η άσκηση ελέγχου της αεροπλοΐας, η οποία δεν εμπλέκεται αμέσως στη διαφορά της κυρίας δίκης, αποτελεί αποστολή δημοσίας αρχής, στερούμενη οικονομικού χαρακτήρα, εφόσον πρόκειται για υπηρεσία γενικής φύσεως με προορισμό την προστασία τόσο των χρηστών των αεροπορικών μεταφορών όσο και των πληθυσμών που θίγονται από τις πτήσεις αεροσκαφών.

18 Όπως προκύπτει από τη νομολογία του Δικαστηρίου (βλ., ιδίως, αποφάσεις της 24ης Απριλίου 1991 στην υπόθεση C-41/90, Höfner και Elser, Συλλογή 1991, σ. I-1979, σκέψη 21, και της 17ης Φεβρουαρίου 1993 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-159/91 και C-160/91 Poucet και Pistre, Συλλογή 1993, σ. I-637, σκέψη 17), στο πλαίσιο του δικαίου του ανταγωνισμού, η έννοια της επιχειρήσεως καλύπτει κάθε φορέα ο οποίος ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο χρηματοδοτήσεώς του.

19 Για την εκτίμηση του κατά πόσον οι δραστηριότητες του Eurocontrol συνιστούν δραστηριότητες επιχειρήσεως κατά την έννοια των άρθρων 86 και 90 της Συνθήκης, πρέπει να διερευνηθεί η φύση των δραστηριοτήτων αυτών.

20 Κατά το άρθρο 1 της συμβάσεως περί διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, η οποία υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 (Συλλογή των συνθηκών των Ηνωμένων Εθνών, τόμος 15, αριθ. 105): «Τα συμβαλλόμενα κράτη αναγνωρίζουν ότι κάθε κράτος ασκεί πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον εναέριο χώρο που υπέρκειται του εδάφους του». Στο πλαίσιο ασκήσεως της κυριαρχίας αυτής, τα κράτη μεριμνούν, υπό την επιφύλαξη της τηρήσεως των διαλαμβανομένων στις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις, για την αστυνόμευση του εναερίου χώρου τους και εκτελούν τις υπηρεσίες ελέγχου της αεροπλοΐας.

21 Κατά την ιδρυτική αυτού σύμβαση, ο Eurocontrol είναι διεθνής οργανισμός περιφερειακής εμβελείας, ο οποίος έχει ως αντικείμενο την ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών στον τομέα της αεροπλοΐας και την ανάπτυξη κοινών δραστηριοτήτων συναφώς και ο οποίος λαμβάνει δεόντως υπόψη τις αμυντικές ανάγκες, διασφαλίζοντας παράλληλα υπέρ όλων των χρηστών του εναερίου χώρου τη μέγιστη δυνατή ελευθερία σε συνδυασμό με το απαιτούμενο επίπεδο ασφαλείας. Ο Eurocontrol δρα σε συνεργασία με τις πολιτικές και στρατιωτικές αρχές των συμβαλλομένων κρατών (άρθρο 1 της τροποποιημένης συμβάσεως).

22 Οι αρμοδιότητες του Eurocontrol, όπως αυτές καθορίζονται στο άρθρο 2 της τροποποιημένης συμβάσεως, ανάγονται, πρώτον, σε δραστηριότητες έρευνας, σχεδιασμού, συντονισμού των εθνικών πολιτικών και επαγγελματικής καταρτίσεως του προσωπικού.

23 Δεύτερον, ο Eurocontrol είναι αρμόδιος για την καθιέρωση και είσπραξη των τελών διαδρομής που βαρύνουν τους χρήστες του εναερίου χώρου. Ο Eurocontrol καθορίζει, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις που χαράσσει ο διεθνής οργανισμός πολιτικής αεροπορίας, τον κοινό τύπο υπολογισμού των τελών διαδρομής. Ο τύπος αυτός λαμβάνει υπόψη το βάρος του αεροσκάφους και τη διανυόμενη απόσταση, στοιχεία επί των οποίων εφαρμόζεται ένας «ενιαίος συντελεστής». Τον συντελεστή αυτό δεν καθορίζει ο Eurocontrol αλλά κάθε ένα από τα συμβαλλόμενα κράτη, όσον αφορά τη χρήση του εναερίου χώρου του. Για κάθε πτήση υπολογίζεται και εισπράττεται από τον Eurocontrol ενιαίο τέλος που απαρτίζεται από το άθροισμα των οφειλομένων τελών. Τα τέλη εισπράττονται για λογαριασμό των κρατών στα οποία αποδίδονται μετά την αφαίρεση του μέρους εκείνου των εσόδων που αντιστοιχεί στον εφαρμοστέο «διοικητικό συντελεστή» για την κάλυψη των διοικητικής φύσεως εξόδων εισπράξεως των τελών.

24 Τέλος, στην πράξη η δραστηριότητα ελέγχου της αεροπλοΐας είναι περιορισμένη, όπως προβλέπει ρητώς το πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981, δεδομένου ότι ο Eurocontrol την αναλαμβάνει μόνο κατόπιν αιτήσεως των συμβαλλομένων κρατών. Δεν αμφισβητείται ότι στο πλαίσιο αυτό ο Eurocontrol περιορίζεται στη διενέργεια ελέγχου του εναερίου χώρου, μέσω του κέντρου του Maastricht, των χωρών της Benelux και του βορείου τμήματος της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας. Προς τούτο, ο Eurocontrol διαθέτει προνόμια και εξουσίες, που συνεπάγονται καταναγκασμό και συνιστούν παρέκκλιση των κοινών διατάξεων, ως απόρροια του ελέγχου επί των χρηστών του εναερίου χώρου. Κατά την άσκηση της ειδικής αρμοδιότητάς του, ο Eurocontrol οφείλει να μεριμνά ώστε να τηρούνται οι διεθνείς συμφωνίες και οι εθνικές κανονιστικές ρυθμίσεις σχετικά με την πρόσβαση, υπέρπτηση και ασφάλεια στον χώρο των ενδιαφερομένων κρατών που είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμβάσεως.

25 Σε σχέση με την ανωτέρω δραστηριότητα, παρατηρείται ότι δεν αμφισβητείται ότι ο Eurocontrol οφείλει να διενεργεί τον έλεγχο της κυκλοφορίας στον εναέριο αυτό χώρο, προς όφελος όλων των υπεριπταμένων αεροσκαφών, ακόμη και εκείνων για τα οποία ο έχων την εκμετάλλευση δεν κατέβαλε στον Eurocontrol τα οφειλόμενα τέλη διαδρομής.

26 Τέλος, η χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων του Eurocontrol επιτυγχάνεται με τις εισφορές των συμβαλλομένων κρατών.

27 Έτσι, ο Eurocontrol εκτελεί, για λογαριασμό των συμβαλλομένων κρατών, αποστολές γενικού ενδιαφέροντος, συμβάλλοντας στη διατήρηση και βελτίωση της ασφαλείας της αεροπλοΐας.

28 Σε αντίθεση προς όσα υποστηρίζει η SAT, η δράση του Eurocontrol που συνίσταται στην είσπραξη των τελών διαδρομής και αποτελεί αντικείμενο της διαφοράς στην κυρία δίκη είναι συνάρτηση και των υπολοίπων δραστηριοτήτων του οργανισμού. Τα καταβαλλόμενα τέλη είναι απλώς η απαιτούμενη από τους χρήστες αντιπαροχή για την υποχρεωτική και αποκλειστική χρήση των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών ελέγχου της αεροπλοΐας. Όπως ήδη δέχθηκε το Δικαστήριο στο ειδικό πλαίσιο ερμηνείας της προαναφερθείσας Συμβάσεως της 27ης Σεπτεμβρίου 1968, ο Eurocontrol πρέπει να εκλαμβάνεται, κατά την είσπραξη των τελών, ως δημόσιος φορέας που ασκεί δημόσια εξουσία (απόφαση στην προαναφερθείσα υπόθεση LTU, σκέψεις 4 και 5).

29 Στην αλληλουχία αυτή, ο Eurocontrol ενεργεί για λογαριασμό των συμβαλλομένων κρατών, χωρίς να διαθέτει στην πραγματικότητα εξουσία επηρεασμού του ύψους των τελών διαδρομής. Το γεγονός που επικαλέστηκε η SAT ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου ότι το ύψος των τελών ποικίλλει κατά χρόνο ή ανάλογα με τον εναέριο χώρο που διασχίζει το υπεριπτάμενο αεροσκάφος δεν μπορεί να αποδοθεί στον Eurocontrol, ο οποίος περιορίζεται στην καθιέρωση και εφαρμογή κοινού τύπου υπό τις προαναφερθείσες προϋποθέσεις, αλλά στα συμβαλλόμενα κράτη που καθορίζουν το ύψος ενιαίων συντελεστών.

30 Οι δραστηριότητες του Eurocontrol στο σύνολό τους ανάγονται, τόσο λόγω της φύσεώς τους, όσο και λόγω του αντικειμένου και των κανόνων που τις διέπουν,

στην άσκηση προνομίων σχετικά με τον έλεγχο και την αστυνόμευση του εναερίου χώρου, προνομίων που συνιστούν τυπικά γνωρίσματα ασκήσεως δημοσίας εξουσίας. Δεν έχουν οικονομικό χαρακτήρα δικαιολογούντα την εφαρμογή των κανόνων περί ανταγωνισμού της Συνθήκης.

31 Επομένως, διεθνής οργανισμός όπως ο Eurocontrol δεν είναι επιχείρηση υπαγόμενη στις διατάξεις των άρθρων 86 και 90 της Συνθήκης.

32 Για τους ανωτέρω λόγους, η απάντηση στο υποβληθέν ερώτημα είναι ότι τα άρθρα 86 και 90 της Συνθήκης έχουν την έννοια ότι διεθνής οργανισμός όπως ο Eurocontrol δεν είναι επιχείρηση κατά την έννοια των άρθρων αυτών.

Επί των δικαστικών εξόδων

33 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Γερμανική, Βρετανική, Γαλλική και Ελληνική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, οι οποίες κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

κρίνοντας επί του ερωτήματος που του υπέβαλε με απόφαση της 10ης Σεπτεμβρίου 1992 το Cour de cassation του Βελγίου, αποφαίνεται:

Τα άρθρα 86 και 90 της Συνθήκης έχουν την έννοια ότι διεθνής οργανισμός όπως ο Eurocontrol δεν είναι επιχείρηση κατά την έννοια των άρθρων αυτών.

Due Mancini Moitinho de Almeida,

Díez de Velasco Κακούρης Joliet

Schockweiler Grévisse Zuleeg

Kapteyn Murray

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 19 Ιανουαρίου 1994.

Ο Γραμματέας

J.G. Giraud

Ο Πρόεδρος

O. Due