ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)
της 16ης Οκτωβρίου 2003 *

Στην υπόθεση C-363/01,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Γερμανία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

και

Deutsche Lufthansa AG,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία του άρθρου 16, παράγραφος 3, της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 272, σ. 36)

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J.-P. Puissochet, πρόεδρο τμήματος, C. Gulmann, B. Σκουρή, N. Colneric και J. N. Cunha Rodrigues (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: J. Mischo
γραμματέας: H. A. Rühl, κύριος υπάλληλος διοικήσεως,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, εκπροσωπούμενη από τον G. Schohe, Rechtsanwalt,

— η Deutsche Lufthansa AG, εκπροσωπούμενη από τους B. Haager και H. Neumannn, Rechtsanwälte,

— η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους Μ. Απεσσό και Ι. Μπακόπουλο καθώς και από την Σ. Χαλά,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους M. Huttunen και M. Niejahr,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, εκπροσωπούμενης από τον G. Schohe, της Deutsche Lufthansa AG, εκπροσωπούμενης από τους B. Haager και H. Neumannn καθώς και από τον M. Kleuk, Abteilungsleiter, και της Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τους M. Huttunen και M. Niejahr, κατά τη συνεδρίαση της 5ης Δεκεμβρίου 2002,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 28ης Ιανουαρίου 2003,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με διάταξη της 31ης Ιουλίου 2001, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 24 Σεπτεμβρίου 2001, το Oberlandesgericht Frankfurt am Main υπέβαλε, βάσει του άρθρου 234 ΕΚ, πέντε προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία του άρθρου 16, παράγραφος 3, της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 272, σ. 36, στο εξής: οδηγία).

2 Αυτά τα ερωτήματα υποβλήθηκαν στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (στο εξής: Flughafen), εταιρίας εκμεταλλευομένης τον αερολιμένα Hannover-Langenahgen (Γερμανία), και της Deutsche Lufthansa

AG (στο εξής: Lufthansa), αεροπορικής εταιρίας, με αντικείμενο την άρνηση της τελευταίας να καταβάλει στη Flughafen, από 1ης Ιανουαρίου 1998, ειδικό τέλος για την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους (στο εξής: τέλος προσβάσεως).

Νομικό πλαίσιο

Κοινοτική ρύθμιση

3 Σύμφωνα με την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας, «το άνοιγμα της αγοράς των υπηρεσιών εδάφους αναμένεται να συμβάλει στη μείωση του κόστους λειτουργίας των αεροπορικών εταιριών και να βελτιώσει την προσφερόμενη στους χρήστες ποιότητα».

4 Σύμφωνα με την ένατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας «η ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους συμβιβάζεται με την καλή λειτουργία των κοινοτικών αερολιμένων».

5 Η εικοστή πέμπτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας έχει ως εξής:

«[εκτιμώντας] ότι η πρόσβαση στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις πρέπει να εξασφαλίζεται στους φορείς που έχουν άδεια παροχής υπηρεσιών εδάφους και στους χρήστες που έχουν άδεια να εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων, στον βαθμό που είναι αναγκαίο για την άσκηση των δικαιωμάτων τους και τη διασφάλιση πραγματικού και θεμιτού ανταγωνισμού· η πρόσβαση αυτή πρέπει, ωστόσο, να μπορεί να εξαρτηθεί από την καταβολή αμοιβής».

6 Σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

α) αερολιμένας: κάθε χώρος διαρρυθμισμένος ειδικά για την προσγείωση, την απογείωση και τους ελιγμούς αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων των τυχόν συναφών εγκαταστάσεων για τις ανάγκες της κίνησης και της εξυπηρέτησης των αεροσκαφών καθώς και των εγκαταστάσεων που υποβοηθούν τις εμπορικές αεροπορικές υπηρεσίες·

[...]

γ) οργανισμός διαχείρισης: ο οργανισμός ο οποίος, σε συνδυασμό ή όχι με άλλες δραστηριότητες, έχει τη διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών, τον συντονισμό και τον έλεγχο των δραστηριοτήτων των διαφόρων φορέων του αεροδρομίου ή του συγκεκριμένου συστήματος αερολιμένων, βάσει των εθνικών, νομοθετικών ή κανονιστικών διατάξεων·

δ) χρήστης αερολιμένα: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που μεταφέρει αεροπορικώς επιβάτες, ταχυδρομείο ή/και φορτίο, από ή προς τον συγκεκριμένο αερολιμένα·

ε) υπηρεσίες εδάφους: οι περιγραφόμενες στο παράρτημα υπηρεσίες που παρέχονται σε χρήστες εντός του αερολιμένα·

στ) εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων: μορφή παροχής υπηρεσιών εδάφους όπου ο χρήστης παρέχει απευθείας εις εαυτόν μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους χωρίς να συνάπτει με τρίτο καμία σύμβαση, υπό οιαδήποτε ονομασία, για την παροχή αυτών. Κατά την έννοια του παρόντος ορισμού οι χρήστες δεν λογίζονται έναντι αλλήλων ως τρίτοι, εφόσον:

— ο ένας κατέχει πλειοψηφική συμμετοχή στον άλλον

ή

— ένας και ο αυτός φορέας κατέχει πλειοψηφική συμμετοχή σε όλους·

ζ) παρέχων υπηρεσίες εδάφους: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει σε τρίτους μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους.»

7 Το άρθρο 6 της οδηγίας, που τιτλοφορείται «Παροχή υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους», ορίζει τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα, κατά το άρθρο 1, διασφαλίζοντας στους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά παροχής υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους.

Τα κράτη μέλη δύνανται να υποχρεώσουν τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους να εγκατασταθούν στην Κοινότητα.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν τον αριθμό των παρεχόντων υπηρεσίες που επιτρέπεται να παρέχουν τις κάτωθι κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους:

— αποσκευές,

— εργασίες στον διάδρομο,

— εφοδιασμός σε καύσιμα και λάδια,

— διακίνηση φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ του αεροσταθμού και του αεροσκάφους, τόσο κατά την άφιξη όσο και κατά την αναχώρηση ή τη διέλευση.

Ωστόσο, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να περιορίζουν τον αριθμό αυτό σε λιγότερο από δύο για κάθε κατηγορία υπηρεσιών.

3. Επιπλέον, από 1η Ιανουαρίου 2001, ο ένας τουλάχιστον από αυτούς τους εγκεκριμένους παρέχοντες υπηρεσίες δεν επιτρέπεται να ελέγχεται άμεσα ή έμμεσα:

— ούτε από τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα,

— ούτε από χρήστη που μετέφερε άνω του 25 % των επιβατών ή του φορτίου που διακινήθηκε στον αερολιμένα κατά τη διάρκεια του έτους που προηγήθηκε του έτους της επιλογής των παρεχόντων υπηρεσίες,

— ούτε από οργανισμό που ελέγχει ή ελέγχεται άμεσα ή έμμεσα από τον εν λόγω οργανισμό διαχείρισης ή χρήστη.

Ωστόσο, το αργότερο την 1η Ιουλίου 2000, ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει την παράταση της παρέκκλισης που προβλέπεται στην παρούσα παράγραφο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2002.

Η Επιτροπή επικουρούμενη από την επιτροπή του άρθρου 10 εξετάζει την αίτηση και, ανάλογα με την εξέλιξη του τομέα και, ιδίως, την κατάσταση σε συγκρίσιμους από άποψη όγκου και διάρθρωσης της κίνησης αερολιμένες, μπορεί να την εγκρίνει.

4. Όταν, κατ' εφαρμογή της παραγράφου 2, περιορίζουν τον αριθμό των εγκεκριμένων παρεχόντων υπηρεσίες, τα κράτη μέλη δεν εμποδίζουν ένα χρήστη αερολιμένα, ανεξαρτήτως του τμήματος του αερολιμένα το οποίο του έχει διατεθεί, να έχει για κάθε περιορισθείσα κατηγορία υπηρεσιών εδάφους ουσιαστική επιλογή μεταξύ δύο τουλάχιστον παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους, με βάση τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 2 και 3.»

8 Το άρθρο 7 της οδηγίας, που τιτλοφορείται «Εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων» ορίζει τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν σύμφωνα με το άρθρο 1 για να διασφαλίσουν την ελεύθερη εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων.

2. Ωστόσο, για τις κάτωθι κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους:

— αποσκευές,

— εργασίες στον διάδρομο,

— εφοδιασμός σε καύσιμα και λάδια,

— διακίνηση φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ του αεροσταθμού και του αεροσκάφους, τόσο κατά την άφιξη όσο και κατά την αναχώρηση ή τη διέλευση,

τα κράτη μέλη μπορούν να επιφυλάσσουν την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων σε δύο τουλάχιστον χρήστες, επιλεγόμενους με βάση κατάλληλα, αντικειμενικά, διαφανή και αμερόληπτα κριτήρια.»

9 Το άρθρο 9 της οδηγίας, που τιτλοφορείται «Παρεκκλίσεις» προβλέπει στην πρώτη του παράγραφο:

«Όταν, σε έναν αερολιμένα, το δικαιολογούν συγκεκριμένοι περιορισμοί χώρου ή δυναμικότητος ιδίως σε συνάρτηση με τη συμφόρησή του και το ποσοστό χρησιμοποίησης του χώρου, οι οποίοι εμποδίζουν το άνοιγμα στην αγορά ή/και την άσκηση της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων στο βαθμό που προβλέπεται από την παρούσα οδηγία, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί:

α) να περιορίσει τον αριθμό των παρεχόντων υπηρεσίες για μία ή περισσότερες κατηγορίες φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους, πλην εκείνων του άρθρου 6 παράγραφος 2, σε όλον τον αερολιμένα ή σε ένα μέρος του· στην περίπτωση αυτή, ισχύουν οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 6·

β) να αναθέσει αποκλειστικώς σε έναν και μόνον παρέχοντα υπηρεσίες μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 2·

γ) να επιτρέψει την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων σε περιορισμένο αριθμό χρηστών για κατηγορίες άλλες εκτός από εκείνες που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω χρήστες θα επιλέγονται με κατάλληλα, αντικειμενικά, διαφανή και αμερόληπτα κριτήρια·

δ) να απαγορεύσει ή να επιτρέψει σε έναν μόνον χρήστη την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων για τις κατηγορίες στο άρθρο 7, παράγραφος 2.»

10 Βάσει του άρθρου 16 της οδηγίας, που τιτλοφορείται «Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις»:

«1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την πρόσβαση στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις των παρεχόντων υπηρεσίες και των χρηστών που επιθυμούν να εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων, εφόσον απαιτείται για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Εάν ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένος ή, ενδεχομένως, η δημόσια ή άλλη αρχή που τον ελέγχει επιβάλλει όρους για την πρόσβαση αυτή, οι όροι πρέπει να είναι κατάλληλοι, αντικειμενικοί, διαφανείς και αμερόληπτοι.

2. Ο χώρος παροχής υπηρεσιών εδάφους στον αερολιμένα πρέπει να κατανέμεται μεταξύ των διαφόρων παρεχόντων υπηρεσίες και μεταξύ των διαφόρων χρηστών που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων, συμπεριλαμβανομένων των νεοαφικνουμένων, στο μέτρο που είναι αναγκαίο για την άσκηση των δικαιωμάτων τους και για τη διασφάλιση ουσιαστικού και θεμιτού ανταγωνισμού, με βάση κατάλληλους, αντικειμενικούς, διαφανείς και αμερόληπτους κανόνες και κριτήρια.

3. Όταν η πρόσβαση των παρεχόντων υπηρεσίες και των χρηστών που επιθυμούν να εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων στις εγκαταστάσεις του αερολιμένα συνεπάγεται την καταβολή αντιτίμου, το αντίτιμο καθορίζεται με βάση κατάλληλα, αντικειμενικά, διαφανή και αμερόληπτα κριτήρια.»

11 Επ' ευκαιρίας της εκδόσεως της οδηγίας, η Επιτροπή ζήτησε να καταχωριστεί στα πρακτικά μια δήλωση σχετική με την εφαρμογή του άρθρου 16, παράγραφος 3, αυτής της οδηγίας, με το ακόλουθο περιεχόμενο:

«Η Επιτροπή δηλώνει ότι το άρθρο 16, παράγραφος 3, αναγνωρίζει το δικαίωμα του αερολιμένα να εισπράττει από τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους και από τους χρήστες αυτών των υπηρεσιών αντίτιμο για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις του.

Η Επιτροπή δηλώνει ότι ένα τέτοιο αντίτιμο μπορεί να συνιστά εμπορικό τέλος (Geschäftsgebühr κατά το γερμανικό κείμενο της εν λόγω δηλώσεως) και μπορεί μεταξύ άλλων να συμβάλει στην αυτοχρηματοδότηση του αερολιμένα, κατά το μέτρο που αυτή καθορίζεται με βάση κατάλληλα, αντικειμενικά, διαφανή και αμερόληπτα κριτήρια».

Εθνική νομοθετική ρύθμιση

12 Ο Gesetz über Bodenabfertigungsdienste (νόμος περί υπηρεσιών εδάφους), της 11ης Νοεμβρίου 1997 (BGBl. 1997 I, σ. 2694), εισήγαγε στον Luftverkehrsgesetz (νόμο περί εναέριας κυκλοφορίας) εξουσιοδότηση βάσει της οποίας εκδόθηκε ο Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften (κανονισμός περί υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες και περί τροποποιήσεως άλλων διατάξεων αεροπορικού δικαίου), της 10ης Δεκεμβρίου 1997 (BGBl. 1997 I, σ. 2885, στο εξής: BADV).

13 Το άρθρο 9, παράγραφοι 1 και 3, του BADV ορίζει τα εξής:

«1) Ο έχων την εκμετάλλευση του αερολιμένα και ο παρέχων υπηρεσίες εδάφους ή ο χρήστης που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων υποχρεούνται να συνάψουν σύμβαση σχετικά με τη χρήση του εκάστοτε αναγκαίου και διαθέσιμου μέρους του αερολιμένα και της υποδομής του καθώς και του καταβλητέου στον έχοντα την εκμετάλλευση του αερολιμένα αντιτίμου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό

[...].

3) Ο έχων την εκμετάλλευση του αερολιμένα μπορεί να απαιτεί από τους παρέχοντες υπηρεσίες και τους χρήστες που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων την καταβολή αντιτίμου για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις του, καθώς και για τη διάθεση και χρήση τους. Το ύψος αυτού του αντιτίμου καθορίζεται με βάση κατάλληλα, αντικειμενικά, διαφανή και αμερόληπτα κριτήρια, κατόπιν γνωμοδοτήσεως της επιτροπής χρηστών και πρέπει να μπορεί να θεωρηθεί ότι συμβάλλει ιδίως στην αυτοχρηματοδότηση του αερολιμένα υπό την έννοια εμπορικού τέλους. [...]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

14 Από τη διάταξη της προδικαστικής παραπομπής προκύπτει ότι τα αεροσκάφη της Lufthansa κάνουν ενδιάμεσες στάσεις στον αερολιμένα Hannover-Langenhagen. Αυτή του διασφαλίζει, μεταξύ άλλων, την καταγραφή των επιβιβαζομένων επιβατών καθώς και των επιβατών άλλων αεροπορικών εταιριών. Στο πλαίσιο αυτών των δραστηριοτήτων, η Flughafen διαθέτει στη Lufthansa θυρίδες καταγραφής με αντίστοιχη υποχρέωση καταβολής μισθώματος οριζομένου με σύμβαση σχετική με την επίγεια εξυπηρέτηση των αεροσκαφών.

15 Μέχρι το τέλος του 1997, η Flughafen δεν απαιτούσε από τη Lufthansa την καταβολή τέλους προσβάσεως, με εξαίρεση όσον αφορά την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων. Αντίθετα, εισέπραττε ήδη ένα τέτοιο τέλος από τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους σε τρίτους και από άλλους παρέχοντες υπηρεσίες.

16 Δεν αμφισβητείται μεταξύ των διαδίκων ότι το τέλος προσβάσεως είναι το αντίτιμο της χορηγήσεως της δυνατότητας προσβάσεως στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στον αερολιμένα και ότι δεν συνιστά ανταμοιβή για ορισμένες υπηρεσίες της Flughafen, όπως η διάθεση ειδικών ή κοινόχρηστων εγκαταστάσεων, για τις οποίες η Lufthansa καταβάλλει στη Flughafen τέλος χρήσεως.

17 Την 1η Ιανουαρίου, η προσφεύγουσα εισήγαγε νέο κανονισμό χρήσεως αερολιμένα, το άρθρο 2.5.1 του οποίου έχει ως εξής:

«2.5.1. Ο έχων την εκμετάλλευση του αερολιμένα παρέχει υπηρεσίες εδάφους σύμφωνα με τον κατάλογο παροχών και τον κανονισμό περί της καταβολής τελών όπως ισχύει εκάστοτε. Οι χρήστες που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων και οι παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους έχουν επίσης δικαίωμα να εκτελούν αυτές τις υπηρεσίες, στο μέτρο που τους επιτρέπεται από τον οργανισμό διαχειρίσεως του αερολιμένα.

2.5.2. Ο έχων την εκμετάλλευση του αερολιμένα έχει το δικαίωμα να απαιτεί από τους παρέχοντες υπηρεσίες και τους χρήστες που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων και τους φορείς παροχής υπηρεσιών την καταβολή αντιτίμου για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις του καθώς και για τη διάθεση και χρήση αυτών, το οποίο συμβάλλει ιδίως στην αυτοχρηματοδότηση του αερολιμένα, υπό την έννοια ενός εμπορικού τέλους.»

18 Βάσει αυτού του κανονισμού, το Flughafen εξέδωσε κανονισμό περί της καταβολής τελών, στον οποίο γινόταν μνεία ενός τέλους προσβάσεως ύψους 0,30 DEM ανά επιβάτη.

19 Στις 24 Ιουλίου 1998, η Flughafen ζήτησε από τη Lufthansa 151 890,74 DEM ως τέλος προσβάσεως για το διάστημα από 1ης Ιανουαρίου 1998. Η Lufthansa αμφισβήτησε το βάσιμο αυτού του αιτήματος, οπότε η Flughafen άσκησε ενώπιον του Landgericht Frankfurt am Main αγωγή με αντικείμενο την καταβολή αυτού του τέλους.

20 Κατόπιν της απορρίψεως της αγωγής από το Langericht, η Flughafen άσκησε έφεση ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου. Τούτο διερωτάται ειδικότερα εάν η Lufthansa υποχρεούται να συνάψει με τη Flughafen σύμβαση περί της καταβολής του τέλους προσβάσεως. Το Oberlandesgericht τονίζει συναφώς ότι η Flughafen μπορεί, ενδε-

χομένως, να στηριχτεί στο άρθρο 9, παράγραφος 3, του BADV, σε συνδυασμό με το άρθρο 16, παράγραφος 3, της οδηγίας, προκειμένου να επικαλεστεί δικαίωμα συνάψεως συμβάσεως περί χορηγήσεως άδειας και περί καταβολής τέλους προσβάσεως προστιθέμενου στο τέλος χρήσεως των αερολιμενικών εγκαταστάσεων.

21 Από μόνο το γράμμα του άρθρου 9, παράγραφοι 1 και 3, του BADV δεν μπορεί να κριθεί εάν υφίσταται δικαίωμα εισπράξεως αντιτίμου για το άνοιγμα της προσβάσεως στην αγορά υπηρεσιών εδάφους διάφορο του δικαιώματος εισπράξεως αντιτίμου για τη διάθεση και χρήση αερολιμενικών εγκαταστάσεων.

22 Κατά το αιτούν δικαστήριο, η οδηγία και ειδικότερα το άρθρο 16, παράγραφος 3, αυτής, σε συνδυασμό με την εικοστή πέμπτη αιτιολογική σκέψη της, δεν μπορεί, βάσει του γράμματος, της έννοιας ή του αντικειμένου της, να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ο εκμεταλλευόμενος αερολιμένα μπορεί να απαιτήσει την καταβολή τέλους προσβάσεως, πέραν ενός ειδικού αντιτίμου για τη διάθεση αερολιμενικών εγκαταστάσεων.

23 Τονίζει συναφώς ότι το άρθρο 16, παράγραφος 3, της οδηγίας κάνει μνεία της «προσβάσεως στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις», η οποία αφορά υλικές εγκαταστάσεις. Η πρόσβαση στις εγκαταστάσεις δυσχερώς μπορεί να προσομοιαστεί με την πρόσβαση σε ορισμένη αγορά. Η εν λόγω διάταξη επιτρέπει την είσπραξη, προκειμένου για τη διάθεση υλικών εγκαταστάσεων, τέλους καθοριζομένου με κοινή συμφωνία, που λαμβάνει υπόψη ταυτοχρόνως την επιθυμία του εκμεταλλευομένου τον αερολιμένα να πραγματοποιήσει κέρδος και την ανάγκη καλύψεως των εξόδων του καθώς και τους σκοπούς ανοίγματος της αγοράς.

24 Κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, η οδηγία αποσκοπεί στη διασφάλιση του ανοίγματος της αγοράς και της μειώσεως του κόστους. Η αποδοχή της απόψεως της Flughafen θα οδηγούσε όχι μόνο στη μη χορήγηση προσβάσεως που διασφαλίζεται από δεκαετίες υπέρ της Lufthansa και των αεροπορικών εταιριών που

βρίσκονται σε συγκρίσιμη με αυτήν κατάσταση, αλλ' επίσης στο να καταστήσει αυτή την πρόσβαση δυσχερέστερη, λόγω σημαντικής αυξήσεως του κόστους. Σε συνδυασμό με την εικοστή πέμπτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας, το άρθρο 16, παράγραφος 3, αυτής προβλέπει απλώς ότι η πρόσβαση στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις μπορεί να συνεπάγεται την καταβολή αντιτίμου, το ύψος του οποίου πρέπει να καθορίζεται σε συνάρτηση με καθορισμένα κριτήρια, λαμβάνοντας υπόψη ορισμένο κέρδος για την επιχείρηση.

25 Όσον αφορά την άποψη της Flughafen, το αιτούν δικαστήριο τονίζει ότι θα μπορούσε να στηριχτεί στη διατύπωση του άρθρου 9, παράγραφος 3, του BADV, καθώς και στην απόφαση 98/513/ΕΚ της Επιτροπής, της 11ης Ιουνίου 1998, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 86 της ΞΣυνθήκης ΕΚ (IV/35.613 — Alpha Flight Services/Airoports de Paris) (ΕΕ L 230, σ. 10), και στην απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 2000, Τ-128/98, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-3929). Ενόψει αυτών των στοιχείων, τα άρθρα 16, παράγραφος 3, της οδηγίας και 9 του BADV μπορούν να ερμηνευθούν επίσης ως αναφερόμενα στην αμοιβή που συνιστά την αντιπαροχή για τη χορήγηση της δυνατότητας πραγματοποιήσεως κέρδους και όχι για τη διάθεση υλικών εγκαταστάσεων ενόψει ειδικής χρήσεως.

26 Κατά το αιτούν δικαστήριο, η εξέταση του ιστορικού της θεσπίσεως της οδηγίας οδηγεί μάλλον στην απόρριψη της ερμηνείας που υποστηρίζει η Flughafen. Οι προτάσεις που το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και η Επιτροπή των περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως διατύπωσαν σε αυτό το πλαίσιο, δεδομένου μάλιστα ότι η Επιτροπή των περιφερειών χρησιμοποίησε την έκφραση «φόρος παραχωρήσεως», δεν επαναλήφθηκαν στη σχετική με τη λήψη κοινής θέσεως του Συμβουλίου απόφαση ούτε στο τελικό κείμενο της οδηγίας.

27 Το αιτούν δικαστήριο τονίζει επιπλέον ότι μια μερίδα των συγγραφέων θεωρεί ότι το τέλος προσβάσεως διαφέρει από το αντίτιμο για ειδικές παροχές που πραγματοποιεί συνήθως ο διαχειριστής του αερολιμένα και τονίζει ότι το άρθρο 9, παράγραφος 3, του BADV προβλέπει αντίτιμο που αφορά τρεις τομείς, ήτοι την πρόσβαση, τη διάθεση και τη χρήση. Αντιθέτως, άλλοι συγγραφείς εκτιμούν ότι η είσπραξη τέλους προσβάσεως δεν μπορεί να βασίζεται σε κάποια διάταξη της οδηγίας και ότι εμποδίζει την πρόσβαση των ανταγωνιστών των διαχειριστών αερολιμένων στην αγορά υπηρεσιών εδάφους.

28 Το αιτούν δικαστήριο θεωρεί ότι, ακόμη και εάν η οδηγία πρέπει να ερμηνευθεί ως επιτρέπουσα την καταβολή τέλους προσβάσεως, αυτή μπορεί να γίνει δεκτή μόνον όταν ο παρέχων τις υπηρεσίες αποκτά την πρόσβαση στην αγορά χωρίς να χρησιμοποιεί τις εγκαταστάσεις του αερολιμένα, διότι, στις άλλες περιπτώσεις, η χορήγηση δυνατότητας κέρδους ανταμείβεται ήδη με το τέλος χρήσεως αυτών των εγκαταστάσεων.

29 Επιπλέον, αν υποτεθεί ότι η οδηγία πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δέχεται την είσπραξη τέλους προσβάσεως, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται εάν ένα τέτοιο τέλος μπορεί επίσης να ζητηθεί σε τομείς όπου η αγορά θεωρείται ήδη από πολύ καιρό ανοιχτή, και όπου, επομένως, η οδηγία δεν μπορεί να παραγάγει αποτελέσματα.

30 Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως σε αυτό το ερώτημα, το Oberlandesgericht διερωτάται επιπλέον εάν η καταβολή του εν λόγω τέλους μπορεί επίσης να ζητείται από επιχείρηση στην οποία κατά το παρελθόν είχε χορηγηθεί πρόσβαση στην αγορά έναντι απλώς της καταβολής τέλους χρήσεως, που επανεκτιμάτο σε τακτά χρονικά διαστήματα, το οποίο θα συνεπαγόταν σημαντική αύξηση του κόστους των υπηρεσιών εδάφους, αντιθέτως προς τους σκοπούς της οδηγίας.

31 Επιπλέον, κατά το αιτούν δικαστήριο, η διαφορετική μεταχείριση των παλαιών και των νέων επιχειρηματιών μπορεί να καταλήξει σε άνιση μεταχείριση που ενδεχομένως δεν δικαιολογείται αντικειμενικώς, καθώς και σε παραβίαση της απαγορεύσεως των διακρίσεων. Αυτό το δικαστήριο εκτιμά ότι η ερμηνεία που προτείνει δεν συνεπάγεται δυσμενή διάκριση ούτε μεταξύ των επιβατών που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων και των παρεχόντων υπηρεσίες σε τρίτους ούτε μεταξύ των παλαιών και των νέων επιχειρηματιών. Ο εκμεταλλευόμενος τον αερολιμένα μπορεί εν πάση περιπτώσει να εισπράττει τέλος χρήσεως καθοριζόμενο κατά τρόπο που να του επιτρέπει να πραγματοποιήσει κέρδος τηρώντας τα κριτήρια που θεσπίζει το άρθρο 16, παράγραφος 3, της οδηγίας.

32 Σε περίπτωση που από την ερμηνεία του Δικαστηρίου θα προέκυπτε ότι η Flughafen μπορεί να επιβάλει τέλος προσβάσεως σε επιχείρηση που ευρίσκεται στην κατάσταση της Lufthansa, τίθεται το ερώτημα εάν ένας τρόπος υπολογισμού του τέλους όπως ο επίδικος στην κύρια δίκη πληροί τις επιταγές του άρθρου 16, παράγραφος 3, της οδηγίας.

33 Κατόπιν των προεκτεθέντων, το Oberlandesgericht Frankfurt am Main αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

1) Πρέπει η οδηγία 96/67 ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, ιδίως το άρθρο της 16, παράγραφος 3, σε συνδυασμό με την εικοστή πέμπτη αιτιολογική σκέψη της, να ερμηνευθεί ως έχουσα την έννοια ότι ο οργανισμός διαχειρίσεως ενός αερολιμένα υπό την έννοια του άρθρου 3 μπορεί να απαιτήσει από ένα χρήστη που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων και/ή έναν παρέχοντα υπηρεσίες εδάφους σε τρίτους (φορέα παροχής υπηρεσιών), πέρα από το αντίτιμο για τη χρήση της εγκαταστάσεως (μίσθωμα), το οποίο ο χρήστης που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων και/ή ο παρέχων υπηρεσίες εδάφους σε τρίτους οφείλει βάσει συμβάσεως για τη διάθεση έναντι μισθώματος αερολιμενικών εγκαταστάσεων —εν προκειμένω: θυρίδα εξυπηρετήσεως των επιβατών—, την καταβολή ειδικού αντιτίμου για τη χορήγηση άδειας «προσβάσεως στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις» υπό την έννοια καταβολής τέλους προσβάσεως στην αγορά ως αντιπαροχής για την προσδοκία κέρδους,

ή (δεύτερο σκέλος εναλλακτικής) οι διατάξεις της οδηγίας συνεπάγονται μόνον ότι κατά τον καθορισμό του αντιτίμου για τη διάθεση της χρήσεως λαμβάνεται υπόψη η επιδίωξη κέρδους εκ μέρους του οργανισμού διαχειρίσεως του αερολιμένα καθώς και τα κριτήρια του άρθρου 16, παράγραφος 3;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο σκέλος του πρώτου ερωτήματος —πρώτη εναλλακτική—, υφίσταται τέτοια αξίωση του οργανισμού

διαχειρίσεως του αερολιμένα έναντι ενός χρήστη που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων και/ή ενός παρέχοντος υπηρεσίες εδάφους σε τρίτους (φορέα παροχής υπηρεσιών ευρισκομένου στην κατάσταση της εναγομένης στην κύρια δίκη) επίσης σε τομείς δραστηριότητας όπου η ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά των υπηρεσιών εδάφους διασφαλιζόταν και πριν από τη θέση σε ισχύ της οδηγίας, ήτοι ιδίως σε περίπτωση υπηρεσιών εδάφους στον τομέα των χερσαίων μεταφορών;

3) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα, πρέπει η οδηγία να ερμηνευθεί ως έχουσα την έννοια ότι παρέχει στον οργανισμό διαχειρίσεως ενός αερολιμένα υπό την έννοια του άρθρου 3 δικαίωμα να απαιτεί επιπλέον την καταβολή αντιτίμου για την πρόσβαση στην αγορά, υπό την έννοια του πρώτου ερωτήματος, ως αντιπαροχή για την «πρόσβαση στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις», ακόμα και από χρήστη που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων και/ή φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους ευρισκόμενο στην κατάσταση της εναγομένης στην κύρια δίκη, ο οποίος έως τη θέση σε ισχύ της οδηγίας ή των διατάξεων επί των οποίων στηρίχθηκε η μεταφορά της στο εθνικό δίκαιο κατέβαλλε (μόνον) τα μισθώματα για τη χρήση των εν λόγω εγκαταστάσεων;

4) Είναι η (επιπλέον) απαίτηση καταβολής αντιτίμου για την πρόσβαση στην αγορά από χρήστη που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων και/ή φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους, στον οποίο διασφαλιζόταν μέχρι τούδε η ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους —ενδεχομένως μόνον στον τομέα της εξυπηρετήσεως δι' ιδίων μέσων— χωρίς την καταβολή ενός τέτοιου αντιτίμου ενδεχομένως υποχρεωτική, προκειμένου να αποφευχθεί η άνιση μεταχείριση έναντι άλλων χρηστών που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων και φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους,

α) από τους οποίους απαιτούνταν ήδη η καταβολή τέλους για την πρόσβαση στην αγορά, πέραν του τέλους χρήσεως

β) στους οποίους επιτρεπόταν αρχικώς, βάσει του καθεστώτος της οδηγίας, η πρόσβαση στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις και από τους οποίους απαιτείται, σχετικώς, στο εξής η καταβολή τέλους για την πρόσβαση στην αγορά πέραν του τέλους χρήσεως των αερολιμενικών αγκαταστάσεων;

5) Στην περίπτωση που το άρθρο 16, παράγραφος 3, της οδηγίας 96/67 του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, παρέχει στον οργανισμό διαχειρίσεως του αερολιμένα τη δυνατότητα να απαιτεί επιπλέον την καταβολή τέλους προσβάσεως στην αγορά υπό την ανωτέρω περιγραφείσα έννοια, πληροί το τέλος αυτό, το οποίο απαιτείται πέραν του τέλους χρήσεως των θυρίδων εξυπηρετήσεως, τους όρους του άρθρου 16, παράγραφος 3, δηλαδή την καταλληλότητα, την αντικειμενικότητα, τη διαφάνεια, και αμεροληψία, όταν καθορίζεται βάσει του αριθμού των επιβατών (εν προκειμένω: 0,3 DEM ανά εξυπηρετούμενο επιβάτη);

Επί του πρώτου ερωτήματος

34 Με το πρώτο σκέλος του πρώτου ερωτήματος, το αιτούν δικαστήριο ερωτά στην ουσία εάν η οδηγία, ειδικότερα δε το άρθρο 16, παράγραφος 3, αυτής, επιτρέπει δε στον οργανισμό διαχειρίσεως ενός αερολιμένα να εξαρτά την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους εντός του αερολιμένα από την καταβολή, εκ μέρους του παρέχοντος υπηρεσίες εδάφους ή του χρήστη που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων, ειδικού τέλους προσβάσεως στην αγορά αυτή, το οποίο συνιστά την αντιπαροχή για τη χορήγηση της δυνατότητας πραγματοποιήσεως κέρδους και το οποίο προστίθεται στο τέλος που ο εν λόγω παρέχων υπηρεσίες ή χρήστης καταβάλλει για τη χρήση των αερολιμενικών εγκαταστάσεων.

35 Κατά τη Flughafen και την Ελληνική Κυβέρνηση, το τέλος «προσβάσεως στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις» που ο οργανισμός διαχειρίσεως του αερολιμένα μπορεί, σύμφωνα με το άρθρο 16, παράγραφος 3, της οδηγίας, να εισπράττει από τους φορείς παροχής υπηρεσιών και τους χρήστες που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων συνιστά στην πραγματικότητα αντίτιμο για την πρόσβαση στην «αγορά» υπηρεσιών εδάφους, ήτοι για την προοπτική κέρδους που αυτή η πρόσβαση συνεπάγεται για αυτούς τους παρέχοντες υπηρεσίες και χρήστες. Αυτό το τέλος προστίθεται έτσι σε εκείνο που καταβάλλεται ως αντιπαροχή για τη διάθεση αερολιμενικών εγκαταστάσεων εκ μέρους του οργανισμού διαχειρίσεως του αερολιμένα και που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

36 Αυτή η άποψη δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

37 Σύμφωνα με την εικοστή πέμπτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας «η πρόσβαση στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις πρέπει να εξασφαλίζεται στους φορείς που έχουν άδεια παροχής υπηρεσιών εδάφους και στους χρήστες που έχουν άδεια να εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων» και ότι «η πρόσβαση αυτή πρέπει να μπορεί να εξαρτηθεί από την καταβολή αμοιβής».

38 Σύμφωνα με το άρθρο 16, παράγραφοι 1 και 3, της οδηγίας, που τιτλοφορείται «Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις», «[τ]α κράτη μέλη διασφαλίζουν την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις των παρεχόντων υπηρεσίες και των χρηστών που επιθυμούν να εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων» και «[ό]ταν η πρόσβαση των παρεχόντων υπηρεσίες και των χρηστών που επιθυμούν να εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων στις εγκαταστάσεις του αερολιμένα συνεπάγεται την καταβολή αντιτίμου, το αντίτιμο καθορίζεται με βάση κατάλληλα, αντικειμενικά, διαφανή και αμερόληπτα κριτήρια».

39 Επομένως, ο οργανισμός διαχειρίσεως του αερολιμένα μπορεί να εισπράττει αμοιβή ως αντιπαροχή για την πρόσβαση στις αερολιμενικές «εγκαταστάσεις».

40 Αυτή η μνεία των εγκαταστάσεων αφορά προδήλως την υποδομή και τον εξοπλισμό που έχουν τεθεί στη διάθεση του αερολιμένα. Η ερμηνεία αυτή προκύπτει επίσης από το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας, που ορίζει ως αερολιμένα κάθε χώρο ειδικά διαρρυθμισμένο για την προσγείωση, την απογείωση και τους ελιγμούς αεροσκαφών, «συμπεριλαμβανομένων των τυχόν συναφών εγκαταστάσεων» για τις ανάγκες της κίνησης και της εξυπηρέτησης των αεροσκαφών καθώς και των «εγκαταστάσεων που υποβοηθούν τις εμπορικές αεροπορικές υπηρεσίες».

41 Επιπλέον, όπως ορθώς τόνισε η Lufthansa, κάθε άλλη ερμηνεία του άρθρου 16 της οδηγίας θα στερούσε περιεχομένου την πρώτη παράγραφο αυτής της διατάξεως, καθόσον αυτή αποσκοπεί στη διασφάλιση στους παρέχοντες υπηρεσίες και στους χρήστες της προσβάσεως στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις «εφόσον απαιτείται για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους». Συναφώς, δεν αμφισβητείται μεταξύ των διαδίκων ότι η άσκηση δραστηριοτήτων υπηρεσιών εδάφους προϋποθέτει εν πάση περιπτώσει την πρόσβαση στην αγορά αυτή. Κατά συνέπεια, η διευκρίνιση που περιέχεται στην εν λόγω παράγραφο έχει νόημα μόνον εάν αφορά την πρόσβαση στις ίδιες τις αερολιμενικές εγκαταστάσεις, η αναγκαιότητα της οποίας μπορεί να ποικίλλει αναλόγως της οικείας δραστηριότητας. Για την άσκηση ορισμένων δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών εδάφους, ο παρέχων τις υπηρεσίες ή ο χρήστης πρέπει να μισθώσει κινητά ή ακίνητα ανήκοντα στον οργανισμό διαχειρίσεως του αερολιμένα ενώ, για την άσκηση άλλων δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών εδάφους, αρκεί η απλή πρόσβαση στις κοινόχρηστες εγκαταστάσεις.

42 Η ερμηνεία κατά την οποία η οδηγία δεν προβλέπει τη δυνατότητα εισπράξεως τέλους προσβάσεως και σε άλλες διατάξεις της οδηγίας στηρίζεται ειδικότερα τα άρθρα 6 και 7 αυτής. Αυτές οι διατάξεις, που υποχρεώνουν τα κράτη μέλη να λάβουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να διασφαλίσουν στους παρέχοντες υπηρεσίες και στους χρήστες που επιθυμούν να εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων αντιστοίχως την «ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά» και την «ελεύθερη άσκηση της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων» ουδόλως προβλέπουν τη δυνατότητα εισπράξεως αμοιβής ως αντιπαροχή για την άσκηση αυτών των ελευθεριών, αντιθέτως προς ό,τι συμβαίνει με το άρθρο 16, παράγραφος 3, της οδηγίας όσον αφορά την πρόσβαση στις αερολιμενικές «εγκαταστάσεις».

43 Αυτή η ερμηνεία επιβάλλεται επίσης ενόψει του σκοπού της οδηγίας που συνίσταται στη διασφάλιση του ανοίγματος της αγοράς υπηρεσιών εδάφους, ανοίγματος το οποίο, σύμφωνα με την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας, πρέπει να συμβάλλει, μεταξύ άλλων, στη μείωση του κόστους λειτουργίας των αεροπορικών εταιριών.

44 Η δυνατότητα του οργανισμού διαχειρίσεως του αερολιμένα να εισπράττει τέλος προσβάσεως πέραν του τέλους χρήσεως των αερολιμενικών εγκαταστάσεων όχι μόνο δεν μπορεί να διευκολύνει την πρόσβαση στην οικεία αγορά, αλλά και αντιστρατεύεται τον στόχο της μειώσεως του κόστους εκμεταλλεύσεως των αεροπορικών εταιριών και καταλήγει ακόμη, σε ορισμένες περιπτώσεις, σε αύξηση αυτού του κόστους. Τούτο συμβαίνει σε περιπτώσεις που ορισμένοι φορείς παροχής υπηρεσιών ή χρήστες οι οποίοι, όπως η Lufthansa, δεν κατέβαλλαν τέλος προσβάσεως πριν από τη θέση σε εφαρμογή της οδηγίας αναγκάζονται στο εξής, ενόψει των θεσπιζομένων με το άρθρο 16, παράγραφος 3, της οδηγίας κριτηρίων, να καταβάλουν τέτοιο τέλος.

45 Σε αυτό το πλαίσιο, επιβάλλεται να απορριφθεί επίσης το επιχείρημα της Flughafen ότι η οδηγία δεν μπορεί να ρυθμίζει εγκύρως τις προϋποθέσεις εισπράξεως του τέλους χρήσεως των αερολιμενικών «εγκαταστάσεων» με την αιτιολογία ότι σκοπός της οδηγίας είναι, σύμφωνα με τον ίδιο της τον τίτλο, η διασφάλιση της προσβάσεως στην «αγορά» υπηρεσιών εδάφους και όχι στις εν λόγω «εγκαταστάσεις».

46 Όπως τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 36 και 37 των προτάσεών του, το γεγονός ότι η πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους προϋποθέτει την πρόσβαση στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις εξηγεί ότι ο κοινοτικός νομοθέτης όχι μόνον προέβλεψε διατάξεις που σχετίζονται άμεσα με την πρόσβαση στην αγορά αυτή, αλλά ότι, προκειμένου να διασφαλίσει αποτελεσματική πρόσβαση στην αγορά, διευκρίνισε επιπλέον τις προϋποθέσεις προσβάσεως στις ίδιες τις αερολιμενικές εγκαταστάσεις.

47 Η ανάλυση της οικονομίας της οδηγίας αντιφάσκει επιπλέον στο επιχείρημα που υποστηρίζει η Flughafen, ότι η πρόθεση του κοινοτικού νομοθέτη ήταν να επιτρέψει την είσπραξη ενός τέλους προσβάσεως ως αντιπαροχής για τα πρόσθετα έξοδα που συνεπάγεται για τους διαχειριστές του αερολιμένα το άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών εδάφους, προκειμένου να διασφαλιστεί η αυτοχρηματοδότησή του.

48 Αφενός, ο κοινοτικός νομοθέτης τόνισε με την ένατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας ότι η ελεύθερη πρόσβαση στην οικεία αγορά συμβιβάζεται με την καλή λειτουργία των κοινοτικών αερολιμένων, χωρίς να μνημονεύσει την είσπραξη οποιουδήποτε αντιτίμου ως αντιπαροχής για την πρόσβαση αυτή. Αφετέρου, ουδεμία των διατάξεων της οδηγίας που αφορούν παρεκκλίσεις από την αρχή της ελεύθερης προσβάσεως, ήτοι τα άρθρα 6, 7 και 9 της οδηγίας, επιτρέπει τέτοια παρέκκλιση για λόγους που σχετίζονται με τις ανάγκες χρηματοδοτήσεως ενός αερολιμένα. Άλλωστε, οι αερολιμένες διαθέτουν άλλες πηγές χρηματοδοτήσεως πλην των συνδεόμενων με τις δραστηριότητες υπηρεσιών εδάφους, όπως τα τέλη απογειώσεως και προσγειώσεως.

49 Η εξέταση του ιστορικού της θεσπίσεως της οδηγίας επιβεβαιώνει επίσης το βάσιμο αυτής της ερμηνείας του άρθρου 16, παράγραφος 3, της οδηγίας.

50 Έχει σημασία να τονιστεί ότι το τελικό κείμενο της οδηγίας δεν περιέχει την τροποποίηση αριθ. 29 στην πρόταση οδηγίας 95/C 142/09 του Συμβουλίου σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά παροχής υπηρεσιών εδάφους στα αεροδρόμια της Κοινότητας (ΕΕ 1995, C 142, σ. 7), που διατυπώθηκε στο ψήφισμα νομοθετικού περιεχομένου που περιέχει γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου επί της εν λόγω προτάσεως οδηγίας του Συμβουλίου (ΕΕ 1995, C 343, σ. 94). Σύμφωνα με αυτή την τροποίηση, αντίτιμο «απαιτείται για τις δυνατότητες πραγματοποιήσεως κέρδους που ο εκμεταλλευόμενος τον αερολιμένα δημιουργεί για τους τρίτους» πέραν του τέλους χρήσεως που μπορεί να ζητηθεί για την πρόσβαση στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις, λαμβανομένου υπόψη του κόστους που αυτή η πρόσβαση και η διάθεση της υποδομής συνεπάγεται για τον αερολιμένα. Το άρθρο 16, παράγραφος 3, επιτρέπει την είσπραξη τέλους μόνο για την πρόσβαση στις «αερολιμενικές εγκαταστάσεις», το οποίο επιβεβαιώνει την άποψη της Lufthansa και της Επιτροπής, ότι η εν λόγω διάταξη δεν επιτρέπει την ύπαρξη τέλους προσβάσεως στην αγορά ως αντιπαροχής για τις δυνατότητες πραγματοποιήσεως κέρδους που παρέχει αυτή η πρόσβαση.

51 Όσον αφορά τη σχετική με την εφαρμογή του άρθρου 16, παράγραφος 3, της οδηγίας δήλωση, που η Επιτροπή ζήτησε να καταχωριστεί στα πρακτικά επ' ευκαιρία της εκδόσεως της οδηγίας και που η Flughafen επικαλείται προς στήριξη της απόψεώς της, αρκεί να τονιστεί ότι και αυτή δεν επιτρέπει να θεωρηθεί ότι το μνημονευόμενο σ' αυτήν «εμπορικό τέλος» που μπορεί να «συμβάλει στην αυτοχρηματοδότηση του αερολιμένα» συνιστά στην πραγματικότητα τέλος προσβάσεως στην αγορά. Εν πάση περιπτώσει, η ερμηνεία που στηρίζεται σε μια τέτοια δήλωση δεν μπορεί να καταλήξει σε διαφορετικό αποτέλεσμα από την ερμηνεία που προκύπτει από το ίδιο το γράμμα της οικείας διατάξεως (βλ., υπ' αυτή την έννοια, μεταξύ άλλων, την απόφαση της 23ης Φεβρουαρίου 1988, 429/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1988, σ. 843, σκέψη 9).

52 Κατά τα λοιπά, η Flughafen δεν μπορεί να επικαλεστεί λυσιτελώς ούτε την απόφαση 98/513 ούτε την προπαρατεθείσα απόφαση του Πρωτοδικείου Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, παρά μόνο στο μέτρο που η υπόθεση που κατέληξε στην έκδοση της εν λόγω αποφάσεως και, στη συνέχεια, στην έκδοση αυτής της αποφάσεως του Πρωτοδικείου δεν αφορούσε την εφαρμογή της οδηγίας, αλλά την κατάσταση του κοινοτικού δικαίου πριν από την έναρξη της ισχύος της.

53 Επιπλέον, οι θεμελιώδεις αρχές του κοινοτικού δικαίου που επικαλέστηκε η Flughafen, ήτοι η αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων, το δικαίωμα ιδιοκτησίας και η ελευθερία ασκήσεως οικονομικής δραστηριότητας, επίσης δεν εμποδίζουν μια ερμηνεία της οδηγίας κατά την οποία αυτή απαγορεύει την είσπραξη τέλους προσβάσεως.

54 Όσον αφορά την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων, αρκεί να τονιστεί ότι, κατά το μέτρο που από τα προεκτεθέντα απορρέει ότι ούτε το άρθρο 16, παράγραφος 3, της οδηγίας ούτε κάποια άλλη διάταξη αυτής μπορεί να δικαιολογήσει την είσπραξη τέλους από οποιονδήποτε παρέχοντα υπηρεσίες ή χρήστη εκτός αν πρόκειται για τέλος ως αντιπαροχή για την πρόσβαση στην οικεία αγορά, η επιχειρηματολογία της Flughafen, που αντλείται από παραβίαση αυτής της αρχής καθόσον ένα τέτοιο τέλος επιβάλλεται σε ορισμένους επιχειρηματίες ενώ δεν επιβάλλεται σε άλλους, πρέπει να απορριφθεί ως στηριζόμενη σε εσφαλμένη βάση.

55 Όσον αφορά το δικαίωμα ιδιοκτησίας, επιβάλλεται η παρατήρηση ότι το γεγονός ότι ο οργανισμός διαχειρίσεως ενός αερολιμένα δεν μπορεί να εισπράττει τέλος προσβάσεως δεν σημαίνει, αντιθέτως προς ό,τι ισχυρίζεται η Flughafen, ότι ο εν λόγω οργανισμός στερείται της δυνατότητας να αντλήσει όφελος από τις οικονομικές παροχές που πραγματοποιεί στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στην οποία εξασφαλίζει την πρόσβαση.

56 Συναφώς, το άρθρο 16, παράγραφος 3, της οδηγίας απαιτεί το αντίτιμο να μπορεί να εισπραχθεί ως αντιπαροχή για την πρόσβαση στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις ήτοι να καθορίζεται βάσει κατάλληλων, αντικειμενικών, διαφανών και αμερόληπτων κριτηρίων. Κατά συνέπεια, η διάταξη αυτή δεν απαγορεύει το εν λόγω αντίτιμο να ορίζεται κατά τρόπον ώστε ο οργανισμός διαχειρίσεως του αερολιμένα να μπορεί όχι μόνο να καλύψει το κόστος που συνδέεται με τη διάθεση και τη συντήρηση των αερολιμενικών εγκαταστάσεων, αλλά και να έχει περιθώριο κέρδους.

57 Αυτή η ερμηνεία επιβεβαιώνεται από την εξέταση του ιστορικού της θεσπίσεως της οδηγίας από το οποίο απορρέει ότι, καίτοι η πρόταση οδηγίας που μνημονεύεται στη σκέψη 50 της παρούσας αποφάσεως προέβλεπε στην αντίστοιχη διάταξη (βλ. άρθρο 14, παράγραφος 3) ότι ο οργανισμός διαχειρίσεως του αερολιμένα μπορούσε να προβλέψει αντίτιμο μόνο για να «καλύψει το κόστος που συνεπάγεται αυτή η πρόσβαση ανάλογο με το επίπεδο αυτού του κόστους», το άρθρο 16, παράγραφος 3, της οδηγίας δεν περιλαμβάνει αυτή τη διευκρίνιση.

58 Επομένως, το επιχείρημα της Flughafen που βασίζεται σε προσβολή του δικαιώματος ιδιοκτησίας πρέπει να απορριφθεί, καθόσον βασίζεται στην εσφαλμένη υπόθεση ότι αυτή η εταιρία αδυνατεί να εκμεταλλευθεί τα αγαθά της κατά τρόπο ώστε να πραγματοποιεί κέρδος από αυτά.

59 Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Flughafen υποστήριξε ότι η απαγόρευση εισπράξεως τέλους προσβάσεως συνιστά αυθαίρετη ανάμιξη στην άσκηση του δικαιώματός της ελεύθερης ασκήσεως οικονομικής ή εμπορικής δραστηριότητας, κατά το μέτρο που αυτή η απαγόρευση δεν προβλέπεται από την οδηγία και είναι, επομένως, παράνομη. Ωστόσο, όπως προκύπτει από τα προεκτεθέντα, ο περιορισμός στον ελεύθερο καθορισμό των τιμών που αντιπροσωπεύει για τον οργανισμό διαχειρίσεως του αερολιμένα η απαγόρευση εισπράξεως τέλους για την πρόσβαση και μόνο στην αγορά υπηρεσιών εδάφους προκύπτει σαφώς από την οδηγία, οπότε αυτό το επιχείρημα της Flughafen στηρίζεται επίσης σε εσφαλμένη βάση και δεν μπορεί επομένως να γίνει δεκτό.

60 Υπ' αυτές τις συνθήκες, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η οδηγία, και ειδικότερα το άρθρο 16, παράγραφος 3, αυτής, απαγορεύει στον οργανισμό διαχειρίσεως ενός αερολιμένα να εξαρτά την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους εντός του αερολιμένα από την καταβολή, εκ μέρους του παρέχοντος υπηρεσίες εδάφους ή του χρήστη που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων, ειδικού τέλους για την πρόσβαση στην αγορά αυτή, το οποίο συνιστά την αντιπαροχή για τη χορήγηση της δυνατότητας πραγματοποιήσεως κέρδους και το οποίο προστίθεται στο τέλος που ο εν λόγω παρέχων υπηρεσίες ή χρήστης καταβάλλει για τη χρήση των αερολιμενικών εγκαταστάσεων.

61 Με το δεύτερο σκέλος του πρώτου του ερωτήματος, το αιτούν δικαστήριο ερωτά εάν το άρθρο 16, παράγραφος 3, της οδηγίας προβλέπει απλώς ότι ο εν λόγω οργανισμός μπορεί να εισπράττει τέλος χρήσεως των αερολιμενικών εγκαταστάσεων για το ύψος του οποίου, καθοριστέου σύμφωνα με τα κριτήρια που αυτό θεσπίζει, λαμβάνεται υπόψη το συμφέρον του οργανισμού διαχειρίσεως του αερολιμένα να πραγματοποιήσει κέρδος.

62 Όπως προκύπτει από τις σκέψεις 55 έως 57 της παρούσας αποφάσεως, στο δεύτερο σκέλος του πρώτου ερωτήματος πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι ο οργανισμός διαχειρίσεως ενός αερολιμένα μπορεί να εισπράττει τέλος χρήσεως των αερολιμενικών εγκαταστάσεων για το ύψος του οποίου, καθοριστέου σύμφωνα με τα κριτήρια

που θεσπίζει το άρθρο 16, παράγραφος 3, της οδηγίας, λαμβάνεται υπόψη το συμφέρον αυτού του οργανισμού να πραγματοποιήσει κέρδος.

63 Κατόπιν όλων των προεκτεθέντων, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η οδηγία, και ειδικότερα το άρθρο 16, παράγραφος 3, αυτής, απαγορεύει στον οργανισμό διαχειρίσεως ενός αερολιμένα να εξαρτά την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους εντός του αερολιμένα από την καταβολή, εκ μέρους του παρέχοντος υπηρεσίες εδάφους ή του χρήστη που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων, ειδικού τέλους προσβάσεως σ' αυτή την αγορά, που συνιστά την αντιπαροχή για τη χορήγηση της δυνατότητας πραγματοποιήσεως κέρδους και που προστίθεται στο τέλος που ο εν λόγω παρέχων υπηρεσίες ή χρήστης καταβάλλει για τη χρήση των αερολιμενικών εγκαταστάσεων. Αντιθέτως, ο εν λόγω οργανισμός μπορεί να εισπράττει τέλος χρήσεως των αερολιμενικών εγκαταστάσεων για το ύψος του οποίου, καθοριστέου σύμφωνα με τα κριτήρια που θεσπίζει το άρθρο 16, παράγραφος 3, της οδηγίας, λαμβάνεται υπόψη το συμφέρον αυτού του οργανισμού να πραγματοποιήσει κέρδος.

Επί του δεύτερου έως πέμπτου ερωτήματος

64 Κατόπιν της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο έως πέμπτο ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

65 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Ελληνική Κυβέρνηση και η Επιτροπή, που 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 (έκτο τμήμα),

κρίνοντας επί του ερωτήματος που του υπέβαλε με διάταξη της 31ης Ιουλίου 2001 το Oberlandesgericht Frankfurt am Main, αποφαίνεται:

Η οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996 σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας και ειδικότερα το άρθρο 16, παράγραφος 3, αυτής, απαγορεύει στον οργανισμό διαχειρίσεως ενός αερολιμένα να εξαρτά την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους εντός του αερολιμένα από την καταβολή, εκ μέρους του παρέχοντος υπηρεσίες εδάφους ή του χρήστη που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων, τέλους προσβάσεως, που συνιστά την αντιπαροχή για τη χορήγηση της δυνατότητας πραγματοποιήσεως κέρδους και που προστίθεται στο τέλος που ο εν λόγω παρέχων υπηρεσίες ή χρήστης καταβάλλει για τη χρήση των αερολιμενικών εγκαταστάσεων. Αντιθέτως, ο εν λόγω οργανισμός μπορεί να εισπράττει τέλος χρήσεως των αερολιμενικών εγκαταστάσεων για το ύψος του οποίου, καθοριστέου σύμφωνα με τα κριτήρια που θεσπίζει το άρθρο 16, παράγραφος 3, της οδηγίας, λαμβάνεται υπόψη το συμφέρον αυτού του οργανισμού να πραγματοποιήσει κέρδος.

Puissochet Gulmann Σκουρής

Colneric Cunha Rodrigues

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 16 Οκτωβρίου 2003.

Ο Γραμματέας Ο Πρόεδρος

R. Grass Β. Σκουρής