YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)

16 päivänä lokakuuta 2003 *

Asiassa C-363/01,

jonka Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Saksa) on saattanut EY 234 artiklan nojalla yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen tässä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa

Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

vastaan

Deutsche Lufthansa AG

ennakkoratkaisun pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla 15 päivänä lokakuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/67/EY (EYVL L 272, s. 36) 16 artiklan 3 kohdan tulkinnasta,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J.-P. Puissochet sekä tuomarit C. Gulmann, V. Skouris, N. Colneric ja J. N. Cunha Rodrigues (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: J. Mischo,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies H. A. Rühl,

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, edustajanaan Rechtsanwalt G. Schohe,

— Deutsche Lufthansa AG, edustajanaan Rechtsanwalt B. Haager ja Rechtsanwalt H. Neumann,

— Kreikan hallitus, asiamiehinään M. Apessos, I. Bakopoulos ja S. Chala,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään M. Huttunen ja M. Niejahr,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH:n, edustajanaan asianajaja G. Schohe, Deutsche Lufthansa AG:n, edustajinaan asianajajat B. Haager ja H. Neumann sekä Abteilungsleiter M. Kleuk, ja komission, asiamiehinään M. Huttunen ja M. Niejahr, 5.12.2002 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 28.1.2003 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Oberlandesgericht Frankfurt am Main on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle 31.7.2001 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 24.9.2001, EY 234 artiklan nojalla 5 ennakkoratkaisukysymystä pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla 15 päivänä lokakuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/67/EY (EYVL L 272, s. 36; jäljempänä direktiivi) 16 artiklan 3 kohdan tulkinnasta.

2 Nämä kysymykset on esitetty Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH:n, joka hallinnoi Hannover-Langenhagenin (Saksa) lentokenttää (jäljempänä Flughafen), ja lentoyhtiö Deutsche Lufthansa AG:n (jäljempänä Lufthansa) välisessä riita

-asiassa, joka koskee sitä, että Lufthansa ei maksanut Flughafenille 1.1.1998 lähtien erityistä maksua pääsystä maahuolinnan markkinoille (jäljempänä lupamaksu).

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Yhteisön oikeussäännöt

3 Direktiivin viidennen perustelukappaleen mukaan "maahuolinnan markkinoiden avaaminen on toimenpide, jonka pitäisi auttaa lentoyhtiöitä alentamaan käyttökustannuksia ja parantamaan käyttäjille tarjottavien palvelujen laatua".

4 Direktiivin yhdeksännen perustelukappaleen mukaan "vapaa pääsy maahuolinnan markkinoille on sopusoinnussa yhteisön lentoasemien tehokkaan toiminnan kanssa".

5 Direktiivin 25. perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

" — — maahuolintapalvelujen tarjoajille ja omahuolintaan oikeutetuille lentoliikenteen harjoittajille on taattava mahdollisuus lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttöön siltä osin kuin heidän oikeuksiensa käyttäminen sekä riittävän ja rehellisen kilpailun varmistaminen sitä edellyttävät; käytöstä on kuitenkin voitava periä maksu."

6 Direktiivin 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

a) 'lentoasemalla' aluetta, joka on erityisesti järjestetty ilma-alusten laskua, lentoonlähtöä ja siirtelyä varten, mukaan lukien siellä olevat lentoliikenteen ja ilma-aluksien palvelujen edellyttämät lisärakennelmat ja -laitteet sekä kaupallisen lentoliikenteen tarvitsemat rakennelmat ja laitteet,

— —

c) 'lentoaseman pitäjällä' yhteisöä, jolle kansallisen lainsäädännön tai sääntelyn nojalla on annettu tehtäväksi huolehtia muun toimintansa ohella tai yksinomaisesti lentoasemien infrastruktuurien hallinnasta sekä eri tahojen toiminnan yhteensovittamisesta ja valvonnasta kyseisellä lentoasemalla tai lentoasemajärjestelmällä,

d) 'lentoaseman käyttäjällä' luonnollista tai oikeushenkilöä, joka kuljettaa lentoteitse matkustajia, postia ja/tai rahtia kyseiselle lentoasemalle tai kyseiseltä lentoasemalta,

e) 'maahuolinnalla' lentoasemalla sen käyttäjälle toimitettuja palveluja sellaisina kuin ne on määritelty liitteessä,

f) 'omahuolinnalla' tilannetta, jossa käyttäjä huolehtii yhden tai useamman maahuolinta-alan palvelun suorittamisesta itselleen tekemättä sopimusta kolmannen osapuolen kanssa näiden palvelujen toimittamisesta. Tässä määritelmässä toisiinsa nähden kolmansina osapuolina ei pidetä sellaisia käyttäjiä,

— joista toisella on hallussaan toisen osake-enemmistö,

tai

— joiden molempien osake-enemmistö on saman tahon hallussa.

g) 'maahuolintapalvelujen tarjoajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka toimittaa kolmansille osapuolille yhden tai useamman maahuolinta-alan palveluja."

7 Direktiivin 6 artiklan otsikkona on "Kolmansille osapuolille tarjottavat maahuolintapalvelut", ja siinä säädetään seuraavaa:

"1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet 1 artiklassa säädettyjen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti varmistaakseen maahuolintapalvelujen tarjoajille vapaan pääsyn kolmansille osapuolille tarjottavien maahuolintapalvelujen markkinoille.

Jäsenvaltioilla on oikeus edellyttää, että maahuolintapalvelujen tarjoajien on oltava sijoittuneita yhteisön alueelle.

2. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin rajoittaa sellaisten palvelujen tarjoajien määrää, joilla on lupa tarjota seuraavia maahuolintapalveluja:

— matkatavaran käsittely,

— asematasopalvelut,

— polttoaine- ja öljyhuolinta,

— rahdin ja postin fyysinen käsittely terminaalin ja ilma-aluksen välillä saapuvien ja lähtevien lentojen sekä kauttakulun yhteydessä.

Jäsenvaltiot eivät kuitenkaan saa rajoittaa palvelujen tarjoajien lukumäärää vähempään kuin kahteen minkään edellä mainitun palvelulajin osalta.

3. Lisäksi 1 päivästä tammikuuta 2001 lukien ainakin yksi palvelujen tarjoaja ei saa olla suoraan tai epäsuorasti

— lentoaseman pitäjän määräysvallassa,

— palvelujen tarjoajien valintaa edeltävän vuoden aikana enemmän kuin 25 prosenttia lentoaseman matkustaja- tai rahtiliikenteestä kuljettaneen käyttäjän määräysvallassa,

— sellaisen yhteisön määräysvallassa, jonka määräysvallassa suoraan tai epäsuorasti kyseinen lentoaseman pitäjä tai tällainen käyttäjä on taikka joka on suoraan tai epäsuorasti kyseisen lentoaseman pitäjän tai tällaisen käyttäjän määräysvallassa.

Kuitenkin 1 päivään heinäkuuta 2000 mennessä jäsenvaltio voi pyytää, että tässä kohdassa tarkoitettu velvoite lykätään myöhempään ajankohtaan aina 31 päivään joulukuuta 2002 asti.

Komissio tutkii pyynnön 10 artiklassa mainitun komitean avustamana ja voi kyseisen alan kehityksen ja erityisesti liikennemäärältään ja tyypiltään vastaavanlaisten lentoasemien tilanteen huomioon ottaen päättää suostua siihen.

4. Jos jäsenvaltio 2 kohdan mukaisesti rajoittaa palvelujen tarjoajien määrää, se ei saa estää lentoaseman käyttäjää halutessaan valitsemasta kutakin rajoituksen soveltamisalaan kuuluvaa maahuolintapalvelua kohden vähintään kahden maahuolintapalvelujen tarjoajan välillä 2 ja 3 kohdassa säädettyjen edellytysten mukaisesti ja riippumatta siitä, mikä osa lentoasemaa sille on osoitettu."

8 Direktiivin 7 artiklan otsikkona on "Omahuolinta", ja siinä säädetään seuraavaa:

"1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet 1 artiklassa säädettyjen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti varmistaakseen omahuolinnan vapaan harjoittamisen.

2. Kuitenkin seuraavien maahuolintapalvelujen osalta:

— matkatavaran käsittely,

— asematasopalvelut,

— polttoaine- ja öljynhuolinta sekä

— rahdin ja postin fyysinen käsittely terminaalin ja ilma-aluksen välillä saapuvien ja lähtevien lentojen sekä kauttakulun yhteydessä

jäsenvaltiot voivat varata oikeuden omahuolinnan harjoittamiseen vähintään kahdelle käyttäjälle edellyttäen, että nämä valitaan asiaankuuluvin, puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin perustein."

9 Direktiivin 9 artiklan otsikkona on "Poikkeukset", ja sen 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Jos lentoasemalla käytettävissä olevan tilan tai kapasiteetin erityiset rajoitteet erityisesti ruuhkautumisen ja tilojen käyttöasteen vuoksi estävät markkinoiden avaamisen ja/tai omahuolinnan harjoittamisen tässä direktiivissä säädetyssä laajuudessa, kyseessä oleva jäsenvaltio voi päättää

a) rajoittaa maahuolintapalvelujen tarjoajien määrää yhden tai useamman muun paitsi 6 artiklan 2 kohdassa mainitun maahuolintapalvelun osalta koko lentoasemalla tai sen osassa; niiden osalta sovelletaan 6 artiklan 2 ja 3 kohdan säännöksiä,

b) varata oikeuden soveltaa yhden tai useamman 6 artiklan 2 kohdassa mainitun maahuolintapalvelun tarjoamisen vain yhdelle palvelujen tarjoajalle,

c) varata oikeuden omahuolinnan harjoittamiseen rajoitetulle määrälle käyttäjiä muidenkin kuin 7 artiklan 2 kohdassa mainittujen maahuolintapalvelujen osalta edellyttäen, että käyttäjät valitaan asianmukaisin, puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin perustein,

d) kieltää omahuolinnan harjoittamisen tai rajoittaa sen yhteen käyttäjään 7 artiklan 2 kohdassa mainittujen maahuolintapalvelujen osalta."

10 Direktiivin 16 artiklan otsikkona on "Lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttö", ja siinä säädetään seuraavaa:

"1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että maahuolintapalvelujen tarjoajilla ja omahuolintaa haluavilla käyttäjillä on mahdollisuus lentoasemien rakennelmien ja laitteiden käyttämiseen siinä määrin kuin heidän toimintansa harjoittaminen sitä edellyttää. Jos lentoaseman pitäjä tai tarvittaessa sitä valvova julkinen viranomainen tai muu yhteisö asettaa edellytyksiä kyseiselle käyttöoikeudelle, näiden edellytysten on oltava asianmukaisia, puolueettomia, avoimia ja syrjimättömiä.

2. Lentoasemien maahuolintaan varatut tilat on jaettava maahuolintapalvelujen tarjoajien ja omahuolintaan oikeutettujen käyttäjien kesken, mukaan lukien markkinoille tulijat, heidän oikeuksiensa käyttämisen edellyttämässä määrin sekä tosiasiallisen ja tasapuolisen kilpailun mahdollistamiseksi asianmukaisten, puolueettomien, avoimien ja syrjimättömien sääntöjen sekä perusteiden mukaisesti.

3. Jos lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä peritään maksu, maksu on määriteltävä asianmukaisin, puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin perustein."

11 Kun neuvosto antoi direktiivin, komissio lisäsi pöytäkirjaan direktiivin 16 artiklan 3 kohdan soveltamista koskevan julistuksen, jossa todetaan seuraavaa:

"Komissio lausuu, että 16 artiklan 3 kohdassa tunnustetaan lentoaseman oikeus periä maahuolintapalvelujen tarjoajilta ja omahuolintaa harjoittavilta käyttäjiltä maksu lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä.

Komissio lausuu, että tällainen maksu voidaan ymmärtää kaupalliseksi lupamaksuksi [julistuksen saksankielisessä versiossa: Geschäftsgebühr], joka voi nimenomaan myötävaikuttaa lentoaseman omarahoitukseen, edellyttäen, että se määritellään asianmukaisin, puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin perustein."

Kansallinen lainsäädäntö

12 Saksan lainsäätäjä on 11.11.1997 annetulla Gesetz über Bodenabfertigungsdienstellä (laki maahuolintapalveluista; Bundesgesetzblatt 1997 I, s. 2694) lisännyt Luftverkehrgesetziin (ilmaliikennelaki) asetuksenantovaltuuden, jonka perusteella 10.12.1997 annettiin Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften (asetus maahuolintapalveluista lentokentillä ja muiden ilmaliikennesäännösten muuttamisesta; Bundesgesetzblatt 1997 I, s. 2885; jäljempänä BADV).

13 BADV:n 9 §:n 1 ja 3 momentissa säädetään seuraavaa:

"1) Lentokenttäyrittäjän ja maahuolintapalvelujen tarjoajan tai omahuolintaa harjoittavan käyttäjän on tehtävä sopimus kulloinkin tarpeellisen ja käytettävissä olevan lentokentän osan ja tämän rakennelmien ja laitteiden käyttämisestä sekä lentokenttäyrittäjille tämän asetuksen nojalla maksettavista korvauksista — — .

— —

3) Lentokenttäyrittäjällä on oikeus periä palvelujen tarjoajilta ja omahuolintaa harjoittavilta käyttäjiltä maksua mahdollisuudesta lentoasemien rakennelmien ja laitteiden käyttämiseen sekä niiden käyttöönantamisesta ja käyttämisestä. Maksun määrä vahvistetaan käyttäjien komitean kuulemisen jälkeen asianmukaisin, puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin perustein, ja sitä voidaan liiketoimintamaksun tavoin käyttää muun muassa lentokentän omarahoitukseen — — ."

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

14 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että Lufthansan koneet tekevät välilaskuja Hannover-Langenhagenin lentoasemalle. Lufthansa huolehtii kyseisellä lentoasemalla muun muassa matkustajiensa lähtöselvityksistä sekä muiden lentoyhtiöiden matkustajien lähtöselvityksistä. Flughafen antoi Lufthansan käyttöön lähtöselvitystiskit ja peri vastineeksi vuokraa, jonka suuruus on määritelty ilma-alusten maahuolintapalveluista tehdyssä sopimuksessa.

15 Ennen vuoden 1997 loppua Flughafen ei vaatinut Lufthansaa maksamaan lupamaksua ainakaan omahuolinnan osalta. Kolmansille maapalveluja tarjoavilta palveluntarjoajilta ja muilta palveluntarjoajilta Flughafen sen sijaan oli jo perinyt tällaista maksua.

16 On riidatonta, että lupamaksu on korvaus nimenomaan mahdollisuudesta päästä lentokentällä tarjottavien maahuolintapalvelujen markkinoille eikä sillä ole tarkoitus korvata Flughafenin konkreettisia palveluja, kuten tiettyjen tai yhteisesti käytettävien rakennelmien ja laitteiden antamista Lufthansan käyttöön, joista korvauksena Lufhansa maksaa Flughafenille käyttömaksua.

17 Flughafen antoi 1.1.1998 uuden lentokentän käyttösäännön, jonka 2.5.1 ja 2.5.2 kohdassa todetaan seuraavaa:

"2.5.1. Lentokenttäyrittäjä tarjoaa maahuolintapalveluja palveluluettelon ja maksuja koskevien sääntöjen kulloinkin voimassa olevan version mukaisesti. Omahuolintaa harjoittavat käyttäjät ja maapalvelujen tarjoajat voivat myös tarjota näitä palveluja lentokentän pitäjän määrittämin edellytyksin.

2.5.2. Lentokenttäyrittäjällä on oikeus periä palvelujen tarjoajilta ja omahuolintaa harjoittavilta käyttäjiltä maksua mahdollisuudesta lentoasemien rakennelmien ja laitteiden käyttämiseen sekä niiden käyttöönantamisesta ja käyttämisestä. Maksua käytetään liiketoimintamaksun tavoin lentokentän omarahoitukseen."

18 Tämän perusteella Flughafen antoi maksuja koskevat säännöt, joissa lupamaksun suuruudeksi todetaan 0,30 DEM matkustajalta.

19 Flughafen vaati 24.7.1998 Lufthansaa maksamaan 151 890,74 DEM lupamaksuna 1.1.1998 alkaneelta ajanjaksolta. Lufthansa kiisti tämän vaatimuksen pätevyyden, joten Flughafen nosti Landgericht Frankfurt am Mainissa kanteen, jossa se vaati tämän maksun maksamista.

20 Landgerichtin hylättyä kanteen Flughafen valitti tuomiosta Oberlandesgericht Frankfurt am Mainiin. Tämä tuomioistuin pohtii erityisesti, onko Lufthansan tehtävä Flughafenin kanssa sopimus lupamaksun maksamisesta. Tältä osin se toteaa, että Flughafenin vaatimus lupasopimuksen tekemisestä ja lentoaseman

rakennelmien ja laitteiden käyttömaksun lisäksi perittävästä lupamaksusta voisi perustua BADV:n 9 §:n 3 momenttiin luettuna yhdessä direktiivin 16 artiklan 3 kohdan kanssa.

21 Pelkästään BADV:n 9 §:n 1 ja 3 momentin sanamuodosta ei käy ilmi, voidaanko mahdollisuudesta päästä maapalvelujen markkinoille periä maksu, joka on erillinen lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttöönantamisesta ja käyttämisestä perittävästä maksusta.

22 Oberlandesgerichtin mukaan direktiiviä, erityisesti 16 artiklan 3 kohtaa luettuna yhdessä direktiivin 25. perustelukappaleen kanssa, ei voida sen sanamuodon, tarkoituksen eikä tavoitteen mukaan tulkita siten, että lentokenttäyrittäjä voisi periä lupamaksua lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttöönantamisesta maksettavan erityisen maksun lisäksi.

23 Oberlandesgericht toteaa tältä osin, että direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa kyse on mahdollisuudesta lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttämiseen, mikä koskee aineellisia rakennelmia ja laitteita. Mahdollisuutta näiden rakennelmien ja laitteiden käyttöön on kyseisen tuomioistuimen mukaan vaikea samaistaa pääsyyn tietyille markkinoille. Mainitussa säännöksessä annetaan mahdollisuus periä aineellisten rakennelmien ja laitteiden käyttöönantamisesta yhteisellä sopimuksella vahvistettua maksua, jossa otetaan huomioon sekä lentokenttäyrittäjän intressi saada voittoa ja tarve kattaa kustannuksensa että markkinoiden avaamista koskevat tavoitteet.

24 Obelandesgerichtin mielestä direktiivin tavoitteena on markkinoiden avaaminen ja kustannusten alentaminen. Jos Flughafenin kanta hyväksyttäisiin, Lufthansaa ja vastaavassa tilanteessa olevia lentoyhtiöitä, joille on vuosikymmenten ajan taattu pääsy markkinoille, ei päästettäisi markkinoille ja lisäksi tätä markkinoille

pääsyä vaikeutettaisiin, koska kustannukset nousisivat huomattavasti. Direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa, luettuna yhdessä direktiivin 25. perustelukappaleen kanssa, säädetään ainoastaan, että mahdollisuudesta käyttää lentoaseman rakennelmia ja laitteita voidaan periä maksua, jonka määrä on vahvistettava mainittujen perusteiden avulla, joissa otetaan huomioon yrittäjän tavoittelema voitto.

25 Flughafenin kannan osalta Oberlandesgericht toteaa, että se voi perustua BADV:n 9 §:n 3 momenttiin sekä komission Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 86 artiklan soveltamismenettelystä (IV/35.613 — Alpha Flight Services / Aéroports de Paris) 11.6.1998 tekemään päätökseen 98/513/EY (EYVL L 230, s. 10) ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen asiassa T-128/98, Aéroports de Paris vastaan komissio, 12.12.2000 antamaan tuomioon (Kok. 2000, s. II-3929). Näiden seikkojen valossa direktiivin 16 artiklan 3 kohtaa ja BADV:n 9 §:ää voidaan tulkita siten, että niissä on kyse maksusta, jota peritään vastikkeena mahdollisuudesta tehdä voittoa eikä aineellisten rakennelmien ja laitteiden käyttöönantamisesta tiettyä käyttötarkoitusta varten.

26 Oberlandesgerichtin mukaan direktiivin syntyhistoria pikemminkin osoittaa Flughafenin tulkinnan vääräksi. Euroopan parlamentin ja Euroopan unionin alueiden komitean tältä osin esittämiä ehdotuksia, joissa viimeksi mainittu käytti ilmaisua "toimilupamaksu", ei käytetty neuvoston yhteisen kannan antamista koskevassa päätöksessä eikä direktiivin lopullisessa versiossa.

27 Oberlandesgericht toteaa, että osassa oikeuskirjallisuutta katsotaan, että lupamaksu eroaa lentoaseman pitäjän yleensä tarjoamista yksittäisistä palveluista maksettavasta korvauksesta, ja katsoo, että BADV:n 9 §:n 3 momentissa säädetään maksusta, joka koskee kolmea tekijää eli mahdollisuutta käyttää rakennelmia ja laitteita, käyttöönantamista ja käyttämistä. Osassa oikeuskirjallisuutta katsotaan sen sijaan, että lupamaksun periminen ei perustu mihinkään direktiivin säännökseen ja että se vaikeuttaa lentoaseman pitäjän kilpailijoiden pääsyä maahuolinnan markkinoille.

28 Oberlandesgericht katsoo, että vaikka direktiiviä olisi tulkittava siten, että siinä hyväksytään lupamaksun periminen, tällainen periminen on hyväksyttävää ainoastaan, jos palvelujen tarjoaja pääsee markkinoille käyttämättä lentoaseman rakennelmia ja laitteita, sillä muutoin mahdollisuus tehdä voittoa olisi jo saatu näiden rakennelmien ja laitteiden käyttömaksun avulla.

29 Jos oletetaan, että direktiiviä on tulkittava siten, että siinä hyväksytään lupamaksun periminen, Oberlandesgericht pohtii lisäksi sitä, voidaanko tällaista lupamaksua periä myös aloilla, joilla relevantit markkinat ovat olleet avoimet jo pitkään ja joilla direktiivillä ei tämän vuoksi voi olla vaikutusta.

30 Jos tähän kysymykseen vastattaisiin myöntävästi, Oberlandesgericht pohtii vielä sitä, voidaanko lupamaksua periä myös yritykseltä, jolla oli aiemmin pääsy markkinoille ainoastaan säännöllisin välein mukautettua käyttömaksua vastaan, minkä vuoksi maahuolinnan kustannukset nousisivat selvästi — direktiivin tavoitteiden vastaisesti.

31 Oberlandesgerichtin mukaan entisten ja uusien palvelujen tarjoajien erilainen kohtelu voisi johtaa epäyhdenvertaiseen kohteluun, joka ei ehkä olisi objektiivisesti perusteltavissa, sekä syrjintäkiellon rikkomiseen. Oberlandesgericht katsoo, että sen käyttämässä tulkinnassa omahuolintaa harjoittavia käyttäjiä ja kolmansille palveluja tarjoavia palveluntarjoajia sekä myöskään entisiä ja uusia palvelujen tarjoajia ei kohdella keskenään epäyhdenvertaisella tavalla. Lentokenttäyrittäjä voi joka tapauksessa periä käyttömaksua, joka on vahvistettu siten, että se voi saada voittoa ja että direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa mainittuja arviointiperusteita noudatetaan.

32 Jos yhteisöjen tuomioistuimen tulkinnasta seuraisi, että Flughafen voi periä lupamaksua Lufthansan tilanteessa olevalta yritykseltä, olisi selvitettävä, täyttääkö pääasiassa kyseessä oleva maksun laskentatapa direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa asetetut edellytykset.

33 Edellä esitetyn perusteella Oberlandesgericht Frankfurt am Main päätti lykätä ratkaisun antamista ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Onko 15.10.1996 annettua neuvoston direktiiviä 96/67/EY, erityisesti sen 16 artiklan 3 kohtaa yhdessä johdanto-osan 25. perustelukappaleen kanssa tulkittava siten, että 3 artiklassa tarkoitettu lentoaseman pitäjä on oikeutettu vaatimaan omahuolintaa harjoittavalta käyttäjältä ja/tai maahuolintapalveluja kolmansille tarjoavalta palveluntarjoajalta 'mahdollisuudesta lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttämiseen' käyttömaksun (vuokran) lisäksi erillistä lupamaksua sellaisen markkinoille pääsystä maksettavan maksun muodossa, joka on vastike mahdollisuudesta elinkeinon harjoittamiseen ja jota omahuolintaa harjoittavan käyttäjän ja maahuolintapalveluja kolmansille tarjoavan palveluntarjoajan on maksettava sopimuksen perusteella lentoasemien rakennelmien ja laitteiden — tässä: lähtöselvitystiskien — vuokralle asettamisesta,

vai (toinen vaihtoehto) seuraako direktiivin säännöksistä ainoastaan, että käyttömaksun asettamisessa on otettava huomioon 16 artiklan 3 kohdassa mainitut kriteerit ja lentoaseman pitäjän intressi tehdä voittoa?

2) Mikäli ensimmäiseen kysymykseen — ensimmäinen vaihtoehto — vastataan myöntävästi, onko lentokenttäyrittäjällä oikeus vaatia omahuolintaa

harjoittavalta käyttäjältä ja/tai maahuolintapalveluja kolmansille tarjoavalta palveluntarjoajalta (pääasiassa vastaajan asemassa oleva palvelujen suorittaja) suoritusta myös aloilla, joilla vapaa pääsy markkinoille oli taattu jo ennen direktiivin voimaantuloa, nimittäin erityisesti maaliikennealueella suoritettavissa maahuolintapalveluissa?

3) Mikäli toiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko direktiiviä tulkittava siten, että 3 artiklassa tarkoitettu lentoaseman pitäjä on oikeutettu vaatimaan myös pääasiassa vastaajan asemassa olevalta omahuolintaa harjoittavalta käyttäjältä ja/tai maahuolintapalvelujen tarjoajalta, joka on direktiivin tai sen täytäntöönpanemiseksi annettavien kansallisen oikeuden määräysten voimaantuloon saakka maksanut (vain) vuokramaksuja silloisten lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttämisestä, tästä lähin lisäksi ensimmäisessä kysymyksessä tarkoitettua lupamaksua vastikkeena 'mahdollisuudesta lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttämiseen'?

4) Onko kyseessä olevassa tapauksessa (ylimääräinen) vaatimus lupamaksusta esitettynä omahuolintaa harjoittavalle käyttäjälle ja/tai maahuolintapalvelujen tarjoajalle, jolle on tähän asti taattu vapaa pääsy maahuolintapalvelujen markkinoille tai vain omahuolinnan markkinoille ilman ylimääräistä lupamaksua, jopa pakottava, jotta vältettäisiin epäyhdenvertainen kohtelu suhteessa muihin sellaisiin omahuolintaa harjoittaviin käyttäjiin ja maahuolintapalvelujen tarjoajiin,

a) joilta on jo tähän asti vaadittu käyttömaksun lisäksi myös ylimääräistä lupamaksua,

b) joille vasta direktiivin luoma oikeustila on sallinut lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttämisen ja joilta tästä lähtien vaaditaan tästä rakennelmien ja laitteiden käyttömaksun lisäksi lupamaksun maksamista?

5) Mikäli 15.10.1996 annetun neuvoston direktiivin 96/67/EY 16 artiklan 3 kohta oikeuttaa lentoaseman pitäjän vaatimaan edellä tarkoitettua ylimääräistä lupamaksua, vastaako tämä lupamaksu, jota vaaditaan lähtöselvitystiskien käyttömaksun lisäksi, 16 artiklan 3 kohdan mukaisia asianmukaisuuden, puolueettomuuden, avoimuuden ja syrjimättömyyden vaatimuksia, kun se määräytyy matkustajien lukumäärän mukaan (tässä: 0,30 Saksan markkaa kultakin lähtöselvitettävältä lentomatkustajalta)?"

Ensimmäinen kysymys

34 Ensimmäisen kysymyksen ensimmäisessä osassa ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin pyrkii selvittämään, voiko lentoaseman pitäjä direktiivin ja erityisesti sen 16 artiklan 3 kohdan nojalla edellytyksenä lentoaseman maahuolintapalvelujen markkinoille pääsemiseksi vaatia maahuolintapalveluja tarjoavaa palveluntarjoajaa tai omahuolintaa harjoittavaa käyttäjää maksamaan lupamaksua, joka on vastike mahdollisuudesta tehdä voittoa ja jota kyseinen palveluntarjoaja tai käyttäjä maksaa lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttöönantamisesta maksamansa maksun lisäksi.

35 Flughafenin ja Helleenien tasavallan hallituksen mukaan "mahdollisuudesta lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttämiseen" maksettava maksu, jota lentoaseman pitäjä voi direktiivin 16 artiklan 3 kohdan mukaisesti periä palvelujentarjoajilta ja omahuolintaa harjoittavilta käyttäjiltä, on tosiasiallisesti korvausta pääsystä maapalvelujen "markkinoille" eli näiden palveluntarjoajien ja käyttäjien tätä kautta saamasta mahdollisuudesta tehdä voittoa. Kyseistä maksua maksetaan näin ollen sen maksun lisäksi, jota maksetaan vastikkeena siitä, että lentoaseman pitäjä antaa lentoaseman rakennelmat ja laitteet palveluntarjoajien käyttöön, ja joka ei kuulu direktiivin soveltamisalaan.

36 Tätä väitettä ei voida hyväksyä.

37 Direktiivin 25. perustelukappaleen mukaan "maahuolintapalvelujen tarjoajille ja omahuolintaan oikeutetuille lentoliikenteen harjoittajille on taattava mahdollisuus lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttöön" ja "käytöstä on kuitenkin voitava periä maksu".

38 Direktiivin 16 artiklan otsikkona on "Lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttö", ja sen 1 ja 3 kohdan mukaan "jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että maahuolintapalvelujen tarjoajilla ja omahuolintaa haluavilla käyttäjillä on mahdollisuus lentoasemien rakennelmien ja laitteiden käyttämiseen" ja "jos lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä peritään maksu, maksu on määriteltävä asianmukaisin, puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin perustein".

39 Tästä seuraa, että lentoaseman pitäjä voi periä maksua vastikkeena mahdollisuudesta lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttämiseen.

40 Tämä viittaus rakennelmiin ja laitteisiin koskee ilmeisesti lentoaseman käyttöönantamia rakennelmia ja laitteita. Tämä tulkinta seuraa myös direktiivin 2 artiklan a alakohdasta, jonka mukaan lentoasemalla tarkoitetaan aluetta, joka on erityisesti järjestetty ilma-alusten laskua, lentoonlähtöä ja siirtelyä varten, mukaan lukien siellä olevat lentoliikenteen ja ilma-aluksien palvelujen edellyttämät "lisärakennelmat ja -laitteet" sekä "kaupallisen lentoliikenteen tarvitsemat rakennelmat ja laitteet".

41 Lisäksi kuten Lufthansa toteaa perustellusti, direktiivin 16 artiklan muunlainen tulkinta tekisi merkityksettömäksi tämän säännöksen 1 kohdan, jossa pyritään varmistamaan, että palveluntarjoajilla ja käyttäjillä on mahdollisuus lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttämiseen "siinä määrin kuin heidän toimintansa harjoittaminen sitä edellyttää". Tältä osin on selvää, että maapalvelujen tarjoaminen edellyttää joka tapauksessa pääsyä näille markkinoille. Tämän vuoksi kyseisessä säännöksessä mainitulla täsmennyksellä on merkitystä ainoastaan, jos sillä tarkoitetaan mahdollisuutta itse lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttämiseen, joiden tarpeellisuus voi vaihdella kyseessä olevan toiminnan mukaan. Palveluntarjoajan tai käyttäjän on tiettyjä maapalveluja tarjotakseen vuokrattava lentoaseman pitäjälle kuuluvaa irtainta tai kiinteää omaisuutta, kun taas joidenkin muiden maapalvelujen tarjoamiseen riittää pelkkä mahdollisuus yhteisessä käytössä olevien rakennelmien ja laitteiden käyttämiseen.

42 Tulkintaa, jonka mukaan direktiivissä ei säädetä mahdollisuudesta periä lupamaksua, tukevat direktiivin muut säännökset ja erityisesti sen 6 ja 7 artikla. Näissä säännöksissä, joissa jäsenvaltiot velvoitetaan toteuttamaan tarpeelliset toimenpiteet varmistaakseen maahuolintapalvelujen tarjoajille "vapaan pääsyn markkinoille" ja omahuolintaa harjoittaville käyttäjille "omahuolinnan vapaan harjoittamisen", ei säädetä mahdollisuudesta periä korvausta vastikkeena näiden vapauksien toteuttamisesta, toisin kuin direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa säädetään mahdollisuudesta lentoaseman "rakennelmien ja laitteiden" käyttämiseen.

43 Tämä tulkinta pätee myös direktiivin sen tavoitteen valossa, joka koskee maahuolintapalvelujen markkinoiden avaamista, jonka direktiivin 5. perustelukappaleen mukaan pitäisi auttaa lentoyhtiöitä alentamaan käyttökustannuksia.

44 Lentoaseman pitäjän mahdollisuus periä lupamaksua lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttömaksun lisäksi ei ole omiaan helpottamaan pääsyä kyseessä oleville markkinoille sekä on suoraan lentoyhtiöiden käyttökustannusten alentamistavoitteen vastaista ja johtaa joissain tapauksissa jopa käyttökustannusten kasvuun. Näin tapahtuisi, jos tietyt palveluntarjoajat tai käyttäjät, jotka Lufthansan tavoin eivät ennen direktiivin täytäntöönpanoa maksaneet lupamaksua, joutuisivat direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa mainittujen perusteiden valossa vastedes maksamaan tällaista lupamaksua.

45 Tässä yhteydessä on hylättävä myös Flughafenin väite, jonka mukaan direktiivillä ei voida pätevästi säännellä lentoaseman "rakennelmien ja laitteiden" käyttömaksun perimisen edellytyksiä siksi, että direktiivin tavoite oli otsikkonsa mukaisesti taata pääsy maahuolinnan "markkinoille" eikä mahdollisuus käyttää kyseisiä "rakennelmia ja laitteita".

46 Kuten julkisasiamies totesi ratkaisuehdotuksensa 36 ja 37 kohdassa, se, että maapalvelujen markkinoille pääsy edellyttää mahdollisuutta lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttämiseen, selittää sen, ettei yhteisön lainsäätäjä ole antanut ainoastaan näille markkinoille pääsyyn suoraan liittyviä säännöksiä, vaan on taatakseen tosiasiallisen pääsyn kyseisille markkinoille täsmentänyt ne edellytykset, joilla itse lentoaseman rakennelmia ja laitteita on mahdollisuus käyttää.

47 Direktiivin tarkoituksen arviointi kyseenalaistaa Flughafenin väitteen, jonka mukaan yhteisön lainsäätäjän tarkoituksena olisi ollut sallia lupamaksun periminen vastikkeena lisävelvoitteista, joita lentoasemien pitäjille aiheutuu maapalvelujen markkinoiden avaamisesta, näiden omarahoituksen turvaamiseksi.

48 Yhteisön lainsäätäjä totesi direktiivin 9. perustelukappaleessa, että vapaa pääsy maahuolinnan markkinoille oli sopusoinnussa yhteisön lentoasemien tehokkaan toiminnan kanssa, mainitsematta minkäänlaista tästä pääsystä vastikkeena maksettavaa korvausta. Missään direktiivin säännöksistä, joissa mainitaan poikkeuksia vapaata markkinoille pääsyä koskevaan periaatteeseen, eli sen 6, 7 ja 9 artiklassa, ei sallita tällaista poikkeusta lentoaseman rahoitustarpeisiin liittyvistä syistä. Lentoasemilla on muita kuin maapalvelutoimintaan liittyviä rahoituslähteitä, kuten nousuista ja laskuista maksettavat maksut.

49 Myös direktiivin syntyhistorian tutkiminen vahvistaa tällaisen direktiivin 16 artiklan 3 kohdasta tehdyn tulkinnan pätevyyden.

50 On todettava, ettei direktiivin lopullisessa versiossa oteta huomioon neuvoston direktiiviehdotukseen 95/C 142/09, joka koskee pääsyä yhteisön lentoasemien maahuolintapalvelujen markkinoille (EYVL 1995, C 142, s. 7), tehtyä muutosta nro 29, joka esitettiin lainsäädäntöä koskevassa päätöslauselmassa, joka sisältää Euroopan parlamentin lausunnon kyseisestä ehdotuksesta (EYVL 1995, C 323, s. 94). Tämän muutoksen mukaan korvausta "voidaan vaatia siitä, että kolmannet voivat käyttää lentoasemayrittäjän luomia liiketoimintamahdollisuuksia" sellaisen käyttökorvauksen lisäksi, jota voidaan vaatia mahdollisuudesta lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttämiseen ja jossa otetaan huomioon tämän mahdollisuuden ja rakennelmien ja laitteiden käyttöönantamisen lentoasemalle aiheuttamat kustannukset. Direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa sallitaan maksun periminen ainoastaan mahdollisuudesta "lentoaseman rakennelmien ja laitteiden" käyttämiseen, mikä tukee Lufthansan ja komission väitettä, jonka mukaan kyseisessä säännöksessä ei sallita maksun perimistä markkinoille pääsystä vastikkeena tämän pääsyn mahdollistamista voittomahdollisuuksista.

51 Direktiivin 16 artiklan 3 kohdan soveltamista koskevan julistuksen osalta, jonka komissio lisäsi pöytäkirjaan direktiiviä annettaessa ja johon Flughafen vetoaa väitteensä tueksi, riittää, kun todetaan, ettei myöskään sen perusteella voida katsoa, että siinä mainittu "kaupallinen lupamaksu", joka voi "myötävaikuttaa lentoaseman omarahoitukseen", olisi tosiasiassa markkinoille pääsystä perittävä maksu. Missään tapauksessa tällaiseen julistukseen perustuva tulkinta ei voi oikeuttaa muunlaista kuin kyseessä olevan säännöksen sanamuodon mukaista tulkintaa (ks. vastaavasti mm. asia 429/85, komissio v. Italia, tuomio 23.2.1988, Kok. 1988, s. 843, 9 kohta).

52 Muutoin Flughafen ei voi pätevästi vedota päätökseen 98/513/EY tai edellä mainittuun asiaan Aéroports de Paris vastaan komissio, koska asia, jossa kyseinen päätös on tehty ja kyseinen tuomio on annettu, ei edes koske direktiivin soveltamista, vaan yhteisön oikeuden tilaa ennen direktiivin voimaantuloa.

53 Direktiivin sellainen tulkinta, jonka mukaan direktiivissä kielletään lupamaksun periminen, ei ole ristiriidassa Flughafenin mainitsemien yhteisön perusperiaatteiden eli syrjimättömyysperiaatteen, omaisuudensuojan ja elinkeinotoiminnan vapauden kanssa.

54 Syrjimättömyysperiaatteen osalta on riittävää todeta, että koska edellä esitetystä seuraa, ettei direktiivin 16 artiklan 3 kohdalla eikä sen muullakaan säännöksellä voida perustella sitä, että miltä tahansa palveluntarjoajalta tai käyttäjältä peritään maksua vastikkeena pääsystä kyseisille markkinoille, Flughafenin väitettä, joka koskee tämän periaatteen loukkaamista siksi, että tällaista maksua peritään tietyiltä toimijoilta, vaikkei sitä peritä toisilta toimijoilta, on hylättävä, koska se perustuu virheelliseen olettamaan.

55 Omaisuudensuojan osalta on todettava, ettei se, että lentoaseman pitäjä ei saa periä lupamaksua, merkitse — toisin kuin Flughafen väittää — sitä, ettei lentoaseman pitäjällä olisi mahdollisuutta saada voittoa taloudellisista palveluista, joita se tarjoaa maahuolinnan markkinoilla, jolle pääsy sen on sallittava.

56 Tältä osin direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa edellytetään, että maksu, joka voidaan periä vastikkeena mahdollisuudesta lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttämiseen, on määritettävä asianmukaisin, puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin perustein. Tämän vuoksi tässä säännöksessä ei kielletä sitä, että kyseinen maksu määritetään siten, että lentoaseman pitäjä voi sekä kattaa lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttöönantamisen ja ylläpidon aiheuttamat kustannukset että tehdä voittoa.

57 Tätä tulkintaa tukee direktiivin syntyhistorian tutkiminen, josta ilmenee, että vaikka tämän tuomion 50 kohdassa mainitun direktiiviehdotuksen vastaavassa säännöksessä (ks. 14 artiklan 3 kohta) todettiin, että lentoaseman pitäjä voi periä maksua ainoastaan "tästä mahdollisuudesta lentoasemalle aiheutuvien kustannusten kattamiseksi ja näiden kustannusten tasoisena", direktiivin 16 artiklan 3 kohta ei sisällä tällaista täsmennystä.

58 Näin ollen Flughafenin omaisuudensuojan loukkaamiseen perustuva väite on hylättävä, koska se pohjautuu virheelliseen olettamaan siitä, että tämä yhteisö ei voi käyttää omaisuuttaan tehdäkseen voittoa.

59 Suullisessa käsittelyssä Flughafen katsoi, että kielto periä lupamaksua merkitsee sattumanvaraista puuttumista sen oikeuteen harjoittaa elinkeinoa vapaasti, koska siitä ei säädetä direktiivissä ja se on näin ollen lainvastainen. Kuten edellä esitetystä ilmenee, hintojen määrittämisen vapauden rajoittaminen, mitä lentoaseman pitäjälle merkitsee kielto periä maksua pelkästään pääsystä maahuolintapalvelujen markkinoille, ilmenee selvästi direktiivistä, joten Flughafenin tämäkin väite perustuu virheelliseen olettamaan, eikä sitä näin ollen voida hyväksyä.

60 Näin ollen ensimmäisen kysymyksen ensimmäiseen osaan on vastattava, että direktiivin ja erityisesti sen 16 artiklan 3 kohdan vastaista on se, että lentoaseman pitäjä edellytyksenä lentoaseman maahuolintapalvelujen markkinoille pääsemiseksi vaatii maahuolintapalveluja tarjoavaa palveluntarjoajaa tai omahuolintaa harjoittavaa käyttäjää maksamaan lupamaksua, joka on vastike mahdollisuudesta tehdä voittoa ja jota kyseinen palveluntarjoaja tai käyttäjä maksaa lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttöönantamisesta maksamansa maksun lisäksi.

61 Ensimmäisen kysymyksensä toisessa osassa Oberlandesgericht pyrkii selvittämään, säädetäänkö direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa ainoastaan, että lentoaseman pitäjällä on oikeus periä lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttämisestä maksua, jonka määrä on vahvistettava kyseisessä kohdassa mainittujen kriteerien mukaisesti ja siten, että huomioon otetaan lentoaseman pitäjän intressi tehdä voittoa.

62 Kuten tämän tuomion 55—57 kohdasta ilmenee, ensimmäisen kysymyksen toiseen osaan on vastattava, että lentoaseman pitäjällä on oikeus periä lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttämisestä maksua, jonka määrä on vahvistettava

direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa mainittujen kriteerien mukaisesti ja siten, että huomioon otetaan lentoaseman pitäjän intressi tehdä voittoa.

63 Edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että direktiivin ja erityisesti sen 16 artiklan 3 kohdan vastaista on se, että lentoaseman pitäjä edellytyksenä lentoaseman maahuolintapalvelujen markkinoille pääsemiseksi vaatii maahuolintapalveluja tarjoavaa palveluntarjoajaa tai omahuolintaa harjoittavaa käyttäjää maksamaan lupamaksua, joka on vastike mahdollisuudesta tehdä voittoa ja jota kyseinen palveluntarjoaja tai käyttäjä maksaa lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttöönantamisesta maksamansa maksun lisäksi. Lentoaseman pitäjällä on sen sijaan oikeus periä lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttämisestä maksua, jonka määrä on vahvistettava direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa mainittujen kriteerien mukaisesti ja siten, että huomioon otetaan lentoaseman pitäjän intressi tehdä voittoa.

Toinen, kolmas, neljäs ja viides kysymys

64 Kun otetaan huomioon ensimmäiseen kysymykseen annettu vastaus, toiseen, kolmanteen, neljänteen ja viidenteen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

65 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Helleenien tasavallan hallitukselle ja komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto)

on ratkaissut Oberlandesgericht Frankfurt am Mainin 31.7.2001 tekemällään päätöksellä esittämät kysymykset seuraavasti:

Maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla 15 päivänä lokakuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/67/EY ja erityisesti sen 16 artiklan 3 kohdan vastaista on se, että lentoaseman pitäjä edellytyksenä lentoaseman maahuolintapalvelujen markkinoille pääsemiseksi vaatii maahuolintapalveluja tarjoavaa palveluntarjoajaa tai omahuolintaa harjoittavaa käyttäjää maksamaan lupamaksua, joka on vastike mahdollisuudesta tehdä voittoa ja jota kyseinen palveluntarjoaja tai käyttäjä maksaa lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttöönantamisesta maksamansa maksun lisäksi. Lentoaseman pitäjällä on sen sijaan oikeus periä lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttämisestä maksua, jonka määrä on vahvistettava direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa mainittujen kriteerien mukaisesti ja siten, että huomioon otetaan lentoaseman pitäjän intressi tehdä voittoa.

Puissochet Gulmann Skouris

Colneric Cunha Rodrigues

Julistettiin Luxemburgissa 16 päivänä lokakuuta 2003.

R. Grass V. Skouris

kirjaaja presidentti