Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (ένατο τμήμα)

της 13ης Ιουλίου 2017*

«Προδικαστική παραπομπή – Δημόσιες συμβάσεις – Μεταφορές – Έννοια της "εκμεταλλεύσεως γεωγραφικής περιοχής με σκοπό τη διάθεση αερολιμένων ή άλλων τερματικών σταθμών μεταφορικών μέσων σε αεροπορικούς μεταφορείς" – Οδηγίες 2004/17/ΕΚ και 96/67/ΕΚ – Εθνική νομοθεσία μη προβλέπουσα τη διενέργεια διαγωνισμού για την παραχώρηση αερολιμενικών χώρων»

Στην υπόθεση C-701/15,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Tribunale amministrativo regionale per la Lombardia (περιφερειακό διοικητικό δικαστήριο της Λομβαρδίας, Ιταλία) με απόφαση της 4ης Νοεμβρίου 2015, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 31 Δεκεμβρίου 2015, στο πλαίσιο της δίκης

Malpensa Logistica Europa SpA

κατά

Società Esercizi Aeroportuali SpA (SEA),

παρισταμένης της:

Beta-Trans SpA,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (ένατο τμήμα),

συγκείμενο από τους E. Juhász (εισηγητή), πρόεδρο τμήματος, C. Vajda και K. Jürimäe, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Campos Sánchez-Bordona,

γραμματέας: R. Schiano, διοικητικός υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 15ης Φεβρουαρίου 2017,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η Malpensa Logistica Europa SpA, εκπροσωπούμενη από τους G. Greppi, P. Ferraris, G. Razeto και A. Bazzi, avvocati,

— η Società Esercizi Aeroportuali SpA (SEA), εκπροσωπούμενη από τους R. Bertani, E. Raffaelli και A. Pavan, avvocati,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ιταλική.

— η Beta-Trans SpA, εκπροσωπούμενη από τους C. Mele και M. Giordano, avvocati,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους C. Zadra, W. Mölls και A. Tokár,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 3ης Μαΐου 2017,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 7 της οδηγίας 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΕΕ 2004, L 134, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Malpensa Logistica Europa SpA και της Società Esercizi Aeroportuali SpA (SEA) (στο εξής: SEA), διαχειρίστριας του αερολιμένα του Μιλάνου Malpensa (Ιταλία), με αντικείμενο την παραχώρηση, χωρίς προηγούμενο διαγωνισμό, αερολιμενικών χώρων για την παροχή υπηρεσιών εδάφους εντός του συγκεκριμένου αερολιμένα.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Η οδηγία 96/67/ΕΚ

3 Η οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας (ΕΕ 1996, L 272, σ. 36), ισχύει, βάσει του άρθρου 1, παράγραφος 1, της οδηγίας, «για κάθε αερολιμένα κράτους μέλους, υποκείμενο στις διατάξεις της συνθήκης και ανοικτό στην εμπορική κίνηση, σύμφωνα με τους ακόλουθους κανόνες».

4 Το άρθρο 6 της οδηγίας αυτής, το οποίο επιγράφεται «Παροχή υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους», ορίζει, στις παραγράφους 1 και 2, τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα […] διασφαλίζοντας στους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά παροχής υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους.

[…]

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.»

5 Το άρθρο 9 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο επιγράφεται «Παρεκκλίσεις», προβλέπει, στην παράγραφο 1, τα ακόλουθα:

«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 […]».

6 Το άρθρο 11 της ίδιας οδηγίας, το οποίο επιγράφεται «Επιλογή των παρεχόντων υπηρεσίες», ορίζει, στην παράγραφο 1, τα εξής:

«Τα κράτη μέλη μεριμνούν για τη διοργάνωση διαδικασίας επιλογής των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους σε έναν αερολιμένα, όταν ο αριθμός τους έχει περιορισθεί, στις περιπτώσεις του άρθρου 6 παράγραφος 2 ή του άρθρου 9. […]»

7 Το άρθρο 16 της οδηγίας 96/67, το οποίο επιγράφεται «Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις», προβλέπει, στην παράγραφο 2, τα εξής:

«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.»

Η οδηγία 2004/17

8 Το άρθρο 1 της οδηγίας 2004/17, το οποίο επιγράφεται «Ορισμοί», ορίζει τα εξής:

«1. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, εφαρμόζονται οι ορισμοί που παρατίθενται στο παρόν άρθρο:

2.

α) Ως "συμβάσεις προμηθειών, έργων και υπηρεσιών", νοούνται συμβάσεις εξ επαχθούς αιτίας που συνάπτονται γραπτώς μεταξύ ενός ή περισσότερων από τους αναθέτοντες φορείς, οι οποίοι ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 και ενός ή περισσοτέρων εργοληπτών, προμηθευτών ή παρόχων υπηρεσιών.[…]

δ) ως "συμβάσεις υπηρεσιών" νοούνται συμβάσεις πλην των συμβάσεων έργων ή προμηθειών, που έχουν ως αντικείμενο την παροχή των υπηρεσιών, οι οποίες αναφέρονται στο παράρτημα XVII.

[…]

3. […]

β) Ως “σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών” νοείται μια σύμβαση η οποία παρουσιάζει τα ίδια χαρακτηριστικά με μια σύμβαση υπηρεσιών, εκτός από το γεγονός ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης της υπηρεσίας είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής.»

9 Το άρθρο 2 της οδηγίας αυτής, το οποίο επιγράφεται «Αναθέτοντες φορείς», προβλέπει, στην παράγραφο 2, στοιχείο α′, τα εξής:

«Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στους αναθέτοντες φορείς, οι οποίοι:

α) είναι αναθέτουσες αρχές ή δημόσιες επιχειρήσεις και ασκούν μια από τις δραστηριότητες που αναφέρονται στα άρθρα 3 έως 7.»

10 Το άρθρο 7 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο επιγράφεται «Διατάξεις για την αναζήτηση, εξόρυξη και συλλογή πετρελαίου, αερίου, άνθρακα και άλλων στερεών καυσίμων καθώς και διατάξεις για τους λιμένες και τους αερολιμένες», ορίζει τα εξής:

«Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις δραστηριότητες εκμετάλλευσης μιας γεωγραφικής περιοχής με σκοπό:

[…]

β) τη διάθεση αερολιμένων, θαλάσσιων λιμένων ή λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή άλλων τερματικών σταθμών μεταφορικών μέσων, σε αεροπορικούς, θαλάσσιους ή ποτάμιους μεταφορείς.»

11 Το άρθρο 18 της ίδιας οδηγίας, το οποίο επιγράφεται «Συμβάσεις παραχώρησης έργων και υπηρεσιών», έχει ως εξής:

«Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στις συμβάσεις παραχώρησης έργων ή υπηρεσιών, όπως ορίζονται στο άρθρο 1, παράγραφος 3, οι οποίες ανατίθενται από αναθέτοντες φορείς κατά την άσκηση μιας ή περισσοτέρων από τις δραστηριότητες που αναφέρονται στα άρθρα 3 έως 7, όταν οι παραχωρήσεις αυτές γίνονται για την άσκηση των εν λόγω δραστηριοτήτων.»

Το ιταλικό δίκαιο

12 Η οδηγία 96/67 μεταφέρθηκε στο ιταλικό δίκαιο με το decreto legislativo n. 18 – Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (νομοθετικό διάταγμα 18 περί μεταφοράς της οδηγίας 96/67/ΕΚ σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας), της 13ης Ιανουαρίου 1999 (*GURI* αριθ. 28, της 4ης Φεβρουαρίου 1999, στο εξής: νομοθετικό διάταγμα 18/1999). Τα άρθρα 4 και 11 του εν λόγω νομοθετικού διατάγματος μεταφέρουν, αντιστοίχως, τα άρθρα 16 και 11 της οδηγίας 96/67 στην εσωτερική έννομη τάξη.

13 Το άρθρο 4 του νομοθετικού διατάγματος 18/1999 κατοχυρώνει την ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους για κάθε πάροχο υπηρεσιών βάσει των κριτηρίων του άρθρου 13 του ως άνω νομοθετικού διατάγματος, στους αερολιμένες των οποίων η ετήσια κίνηση ανέρχεται τουλάχιστον σε 3 εκατομμύρια μετακινήσεις επιβατών ή σε 75 000 τόνους φορτίου ή στους οποίους έχει καταγραφεί κίνηση τουλάχιστον 2 εκατομμυρίων μετακινήσεων επιβατών ή 50 000 τόνων φορτίου κατά το εξάμηνο που προηγείται της 1ης Απριλίου ή της 1ης Οκτωβρίου του προηγούμενου έτους. Το άρθρο 4, παράγραφος 2, του εν λόγω νομοθετικού διατάγματος προβλέπει ότι η Ente nazionale per l’aviazione civile (ENAC) (εθνική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας, Ιταλία) μπορεί να περιορίσει τον

αριθμό των παρόχων υπηρεσιών λόγω συγκεκριμένων περιορισμών του χώρου ή της διαθέσιμης δυναμικότητας ή ασφάλειας, ενώ και το άρθρο 12 του εν λόγω νομοθετικού διατάγματος προβλέπει περιορισμούς όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά.

14 Το άρθρο 11 του νομοθετικού διατάγματος 18/1999 προβλέπει τη δημοσίευση ανοιχτής προσκλήσεως σε όλους τους ενδιαφερομένους για την υποβολή προσφορών, μόνον προκειμένου να προσδιοριστούν οι πάροχοι υπηρεσιών εδάφους των οποίων η πρόσβαση στην αγορά υπόκειται σε περιορισμούς ή παρεκκλίσεις.

15 Η οδηγία 2004/17 μεταφέρθηκε στο ιταλικό δίκαιο με τα άρθρα 207 επ. του decreto legislativo 163 – Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE (νομοθετικού διατάγματος 163 περί του κώδικα δημοσίων συμβάσεων έργων, υπηρεσιών και προμηθειών και περί μεταφοράς των οδηγιών 2004/17/ΕΚ και 2004/18/ΕΚ), της 12ης Απριλίου 2006 (*GURI* αριθ. 100, της 2ας Μαΐου 2006). Το άρθρο 213 του ως άνω νομοθετικού διατάγματος μετέφερε στην εσωτερική έννομη τάξη το άρθρο 7 της οδηγίας 2004/17.

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

16 Η SEA, ως φορέας διαχειρίσεως του αερολιμένα του Μιλάνου Malpensa, παραχώρησε στην Beta-Trans SpA ένα υπόστεγο εμβαδού περίπου 1 000 τ.μ. στον εν λόγω αερολιμένα, προκειμένου να έχει η επιχείρηση αυτή τη δυνατότητα παροχής υπηρεσιών εδάφους στον συγκεκριμένο αερολιμένα.

17 Με προσφυγή που κατέθεσε στις 18 Απριλίου 2015 ενώπιον του Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia (περιφερειακού διοικητικού δικαστηρίου της Λομβαρδίας, Ιταλία), η Malpensa Logistica Europa, εταιρία στην οποία είχαν παραχωρηθεί με διαγωνισμό αερολιμενικοί χώροι προοριζόμενοι για την άσκηση χερσαίων δραστηριοτήτων διαχειρίσεως φορτίων στον αερολιμένα του Μιλάνου Malpensa, ζήτησε την αναστολή της ισχύος και την ακύρωση της πράξεως δυνάμει της οποίας πραγματοποιήθηκε η ως άνω παραχώρηση προς την Beta-Trans.

18 Κατά την άποψη της Malpensa Logistica Europa, η πράξη αυτή δεν είναι νόμιμη λόγω της εκδόσεώς της χωρίς προηγούμενη διαδικασία διαγωνισμού. Η εταιρία αυτή υποστήριξε ειδικότερα ότι δεν είχε στη διάθεσή της επαρκείς χώρους για την εκ μέρους της άσκηση της δραστηριότητας της διαχειρίσεως φορτίων στον αερολιμένα του Μιλάνου Malpensa. Ειδικότερα προέβαλε ότι προσδοκούσε ευλόγως να έχει την ίδια μεταχείριση με την Beta-Trans όσον αφορά τους νέους χώρους που έπρεπε να παραχωρηθούν και ότι της είχε προκαλέσει ζημία η απόφαση με την οποία η SEA είχε παραχωρήσει απευθείας τον συγκεκριμένο χώρο, ο οποίος προβλεπόταν να χρησιμοποιηθεί ως υπόστεγο, στην Beta-Trans, χωρίς διαγωνισμό.

19 Η SEA και η Beta-Trans υποστήριξαν, ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, ότι ο επίμαχος χώρος είχε τεθεί στη διάθεση της Beta-Trans μόνον προσωρινώς, προκειμένου να παρασχεθεί σ' αυτήν, ως νέο πάροχο υπηρεσιών, η δυνατότητα ενάρξεως των δραστηριοτήτων της παροχής υπηρεσιών εδάφους στον αερολιμένα του Μιλάνου Malpensa, εν αναμονή ολοκληρώσεως των εργασιών διαρρυθμίσεως των χώρων που είχαν παραχωρηθεί στην Beta-Trans, κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού στον οποίο είχε συμμετάσχει και η Malpensa Logistica Europa. Εξάλλου, κατά τη SEA και την Beta-Trans, η Malpensa Logistica Europa είχε ήδη στη διάθεσή της αποθηκευτικούς χώρους εμβαδού 18 000 τ.μ. περίπου, καθώς και δύο καλυμμένους χώρους εμβαδού 2 700 και 3 227 τ.μ. αντιστοίχως, στους οποίους ήταν δυνατή η προσωρινή αποθήκευση εμπορευμάτων σε περίπτωση κακοκαιρίας.

20 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, πιθανότατα, εφαρμόζονται εν προκειμένω in abstracto δύο εθνικές κανονιστικές ρυθμίσεις, με τις οποίες μεταφέρθηκαν αντιστοίχως στην εσωτερική έννομη τάξη η οδηγία 2004/17 και η οδηγία 96/67.

21 Όσον αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής της οδηγίας 2004/17, το δικαστήριο αυτό εκτιμά ότι η SEA, ως διαχειρίστρια του αερολιμένα του Μιλάνου Malpensa, αποτελεί αναθέτοντα φορέα, ο οποίος οφείλει να τηρεί τη νομοθεσία για τη σύναψη δημόσιων συμβάσεων στους ειδικούς τομείς. Περαιτέρω, η δραστηριότητα της SEA εμπίπτει στην κατηγορία των σχετικών με την εκμετάλλευση γεωγραφικής περιοχής δραστηριοτήτων με σκοπό τη διάθεση αερολιμένων σε αεροπορικούς μεταφορείς, σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας 2004/17. Το εν λόγω δικαστήριο εκθέτει ότι, βάσει της εθνικής νομολογίας, κάθε είδους εκμετάλλευση αερολιμενικών χώρων (γεωγραφικών περιοχών), συμπεριλαμβανομένων συνεπώς και των εσωτερικών χώρων, για τις δραστηριότητες που ασκούν συνήθως οι αερομεταφορείς, εμπίπτει στο ουσιαστικό πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας περί ειδικών τομέων.

22 Το αιτούν δικαστήριο συνάγει εκ των ανωτέρω ότι οι υπηρεσίες εδάφους στους αερολιμένες, διά της εκμεταλλεύσεως γεωγραφικών χώρων, εμπίπτουν επίσης στο ουσιαστικό πεδίο εφαρμογής της εν λόγω νομοθεσίας.

23 Εντούτοις, κατά την άποψη του δικαστηρίου αυτού, η εφαρμογή της οδηγίας 2004/17 ενδέχεται να προσκρούει στις συγκεκριμένες διατάξεις του νομοθετικού διατάγματος 18/1999, με το οποίο μεταφέρθηκε η οδηγία 96/67 στην εθνική έννομη τάξη. Ειδικότερα, βάσει της νομοθεσίας αυτής, η υποχρέωση προηγούμενης διενέργειας δημόσιου διαγωνισμού ισχύει μόνο για την επιλογή των παρόχων των κατηγοριών υπηρεσιών εδάφους στις οποίες η πρόσβαση υπόκειται σε περιορισμούς ή παρεκκλίσεις.

24 Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει, συναφώς, ότι βάσει των στοιχείων που έχει στη διάθεσή του δεν υφίστανται επί του παρόντος τέτοιοι περιορισμοί ή παρεκκλίσεις όσον αφορά τον αερολιμένα του Μιλάνου Malpensa. Κατά συνέπεια πρέπει, κατά την άποψη του δικαστηρίου αυτού, να γίνει δεκτό ότι είναι δυνατό να εφαρμοστεί το άρθρο 4, παράγραφος 1, του νομοθετικού διατάγματος 18/1999, το οποίο κατοχυρώνει την ελεύθερη πρόσβαση των παρόχων υπηρεσιών στην αγορά των υπηρεσιών εδάφους, χωρίς τη διενέργεια δημόσιου διαγωνισμού, υπό την επιφύλαξη της κατανομής των διαθέσιμων χώρων στον αερολιμένα μεταξύ των διαφόρων παρόχων υπηρεσιών και των διαφόρων χρηστών που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων «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», όπως απαιτεί το άρθρο 16, παράγραφος 2, της οδηγίας 96/67.

25 Βάσει των ανωτέρω σκέψεων, το Tribunale amministrativo regionale per la Lombardia (περιφερειακό διοικητικό δικαστήριο της Λομβαρδίας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το εξής προδικαστικό ερώτημα:

«Αντιβαίνει στο άρθρο 7 της οδηγίας 2004/17 εθνική ρύθμιση, όπως η προβλεπόμενη στα άρθρα 4 και 11 του νομοθετικού διατάγματος 18/1999, η οποία υπάγει στη ρύθμιση των κοινοτικών δημόσιων συμβάσεων τις δραστηριότητες εκμεταλλεύσεως γεωγραφικής περιοχής με σκοπό τη διάθεση αερολιμένων σε αερομεταφορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στην εθνική νομολογία που παρατίθεται στα σημεία 6.4 και 6.5 [της διατάξεως περί παραπομπής], και δεν προβλέπει τη διεξαγωγή προηγούμενου δημόσιου διαγωνισμού σε κάθε περίπτωση παραχωρήσεως, ακόμη και προσωρινής, χώρων προοριζόμενων για τον συγκεκριμένο σκοπό;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

26 Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί εάν το άρθρο 7 της οδηγίας 2004/17 έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία δεν προβλέπει τη διενέργεια δημόσιου διαγωνισμού πριν από κάθε είδους παραχώρηση, έστω και προσωρινή, χώρων προοριζόμενων για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών εδάφους.

27 Κατά το άρθρο 7 της οδηγίας 2004/17, μεταξύ των δραστηριοτήτων επί των οποίων εφαρμόζεται η οδηγία αυτή συγκαταλέγονται και οι δραστηριότητες που αφορούν την εκμετάλλευση γεωγραφικής περιοχής με σκοπό τη διάθεση αερολιμένων σε αερομεταφορείς.

28 Εντούτοις, πρέπει να εξεταστεί εάν η σύμβαση που έχει ως αντικείμενο τη διάθεση του επίμαχου στην κύρια δίκη αερολιμενικού χώρου μπορεί να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2004/17.

29 Όπως επισημαίνει, μεταξύ άλλων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η επίμαχη στην κύρια δίκη σύμβαση, όπως περιγράφεται από το αιτούν δικαστήριο, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «σύμβαση υπηρεσιών», καθόσον ο φορέας διαχειρίσεως του αερολιμένα του Μιλάνου Malpensa δεν έλαβε καμία υπηρεσία από τον πάροχο έναντι αμοιβής.

30 Δεν είναι, περαιτέρω, αναγκαίο να εξεταστεί εάν η εν λόγω σύμβαση μπορεί να χαρακτηριστεί ως «παραχώρηση», καθόσον, δυνάμει του άρθρου 18 της οδηγίας 2004/17, οι συμβάσεις παραχωρήσεως υπηρεσιών που αφορούν την εκμετάλλευση γεωγραφικής περιοχής με σκοπό τη διάθεση αερολιμένων σε αερομεταφορείς εξαιρούνται εν πάση περιπτώσει από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής.

31 Συνεπώς, από τα στοιχεία που έχει παράσχει το αιτούν δικαστήριο δεν προκύπτει ότι η επίμαχη στην κύρια δίκη παραχώρηση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2004/17.

32 Αντιθέτως, ένας φορέας διαχειρίσεως αερολιμένα, όπως η SEA, υπόκειται στις διατάξεις της οδηγίας 96/67.

33 Από το άρθρο 16, παράγραφος 2, της οδηγίας 96/67 προκύπτει ότι ο σχετικός φορέας διαχειρίσεως οφείλει να τηρεί τις επιταγές της διατάξεως αυτής, σύμφωνα με τις οποίες οι διαθέσιμοι χώροι παροχής υπηρεσιών εδάφους στον αερολιμένα πρέπει να κατανέμονται μεταξύ των διαφόρων παρόχων 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, χωρίς εντούτοις να υποχρεούται να διενεργήσει προηγουμένως διαγωνισμό.

34 Εναπόκειται, συνεπώς, στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει εάν, εν προκειμένω, τηρήθηκαν οι επιταγές για τις οποίες γίνεται λόγος στην προηγούμενη σκέψη της παρούσας αποφάσεως.

35 Κατόπιν του συνόλου των προεκτεθέντων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 7 της οδηγίας 2004/17 έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία δεν προβλέπει προηγούμενη διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού για τις παραχωρήσεις, έστω και προσωρινές, χώρων προοριζόμενων για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών εδάφους, για τις οποίες δεν καταβάλλεται αμοιβή από τον διαχειριστή του αερολιμένα.

Επί των δικαστικών εξόδων

36 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. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (ένατο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 7 της οδηγίας 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών, έχει την έννοια ότι

δεν αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία δεν προβλέπει προηγούμενη διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού για τις παραχωρήσεις, έστω και προσωρινές, χώρων προοριζόμενων για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών εδάφους, για τις οποίες δεν καταβάλλεται αμοιβή από τον διαχειριστή του αερολιμένα.

(υπογραφές)