JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
JÁN MAZÁK
19 päivänä huhtikuuta 2007 [1]

1. Nyt esillä oleva asia koskee lentoliikennettä ja maksuja, joita peritään pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla – etenkin "hallinnosta ja valvonnasta perittävää maksua". Maahuolinta tarkoittaa lähtökohtaisesti lentokoneille, matkustajille ja rahdille lentoasemalla tarjottavia palveluja. Yhteisöjen tuomioistuimelta pyydetään ratkaisua siitä, voidaanko katsoa, että tällainen kansallisessa lainsäädännössä vahvistettu maksu on määritelty asianmukaisin, puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin perustein – kuten yhteisön lainsäädännössä edellytetään – ja loukataanko tällaisen maksun kantamisella vapaata pääsyä maahuolinnan markkinoille.

I Asiaa koskevat oikeussäännöt

A *Yhteisön lainsäädäntö*

2. Pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla 15.10.1996 annetun neuvoston direktiivin 96/67/EY [2] (jäljempänä direktiivi) johdanto-osan neljännessä ja viidennessä perustelukappaleessa todetaan, että "maahuolintapalvelut ovat välttämättömiä lentoliikennemuodon moitteettomalle toiminnalle" ja että "maahuolinnan markkinoiden avaaminen on toimenpide, jonka pitäisi auttaa lentoyhtiöitä alentamaan käyttökustannuksia ja parantamaan käyttäjille tarjottavien palvelujen laatua".

3. Direktiivin johdanto-osan yhdeksännessä perustelukappaleessa todetaan edelleen, että "vapaa pääsy maahuolinnan markkinoille on sopusoinnussa yhteisön lentoasemien tehokkaan toiminnan kanssa".

4. Direktiivin johdanto-osan 25 perustelukappaleessa todetaan, että "maahuolintapalvelujen tarjoajille ja omahuolintaan oikeutetuille lentoliikenteen harjoittajille on taattava mahdollisuus lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttöön siltä osin kuin heidän

1 – Alkuperäinen kieli: englanti.

2 – EYVL L 272, s. 36.

oikeuksiensa käyttäminen sekä riittävän ja rehellisen kilpailun varmistaminen sitä edellyttävät; käytöstä on kuitenkin voitava periä maksu". [3]

5. Direktiivin 6 artiklassa, jonka otsikkona on "Kolmansille osapuolille tarjottavat maahuolintapalvelut", 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."

6. Direktiivin 16 artiklassa, jonka otsikkona on "Lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttö", 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."

3 – Tässä ratkaisuehdotuksessa käytettyjä käsitteitä on määritelty direktiivin 2 artiklassa, jossa tarkoitetaan muun muassa "c) *lentoaseman pitäjällä* yhteisöä, jolle kansallisen lainsäädännön tai sääntelyn nojalla on annettu tehtäväksi huolehtia – – lentoasemien infrastruktuurien hallinnasta sekä eri tahojen toiminnan yhteensovittamisesta ja valvonnasta kyseisellä lentoasemalla tai lentoasemajärjestelmällä, – – f) *omahuolinnalla* tilannetta, jossa käyttäjä huolehtii yhden tai useamman maahuolinta-alan palvelun suorittamisesta itselleen tekemättä sopimusta kolmannen osapuolen kanssa näiden palvelujen toimittamisesta, – – g) *maahuolintapalvelujen tarjoajalla* luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka toimittaa kolmansille osapuolille yhden tai useamman maahuolinta-alan palveluja" (kursivointi tässä).

7. Direktiiviä annettaessa komissio sisällytti pöytäkirjaan seuraavan lausunnon 16 artiklan 3 kohdan soveltamisesta:

"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, joka voi nimenomaan myötävaikuttaa lentoaseman omarahoitukseen, edellyttäen, että se määritellään asianmukaisin, puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin perustein."

B *Kansallinen lainsäädäntö*

8. Direktiivi 96/67 saatettiin Portugalissa osaksi kansallista lainsäädäntöä muun muassa 23.7.1999 annetulla asetuksella (Decreto-Lei) nro 275/99,[4] kun taas nyt esillä olevaa asiaa koskevat lentokenttämaksut määriteltiin 30.7.1999 annetulla asetuksella (Decreto-Regulamentar) nro 12/99.[5] Viimeksi mainitussa asetuksessa määriteltyjä maahuolintamaksuja on yhteensä 11. Asetuksessa säädetään ensimmäisestä maahuolintamaksusta lähinnä, että palvelujen tarjoaja maksaa hallinnosta ja valvonnasta perittävän maksun ja että maksu määritellään prosenttiosuutena palvelujen tarjoajan liikevaihdosta.[6]

II Tosiseikat, asian käsittely ja ennakkoratkaisukysymykset

9. Ennakkoratkaisupyynnön mukaan pääasian kantaja Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft (jäljempänä Lufthansa), joka on Saksan oikeuden mukaan perustettu yhtiö ja jonka Portugalissa sijaitsevan tytäryhtiön toimipaikka on Lissabonin lentoasemalla, on pannut vireille oikeudenkäynnin, jossa se riitauttaa toimen, jolla pääasian vastaaja ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (jäljempänä ANA tai lentoaseman pitäjä) on määrännyt hallinnosta ja valvonnasta perittävän maksun käyttöönotosta ja kantamisesta.

4 – Diário da República I, A-sarja, nro 170, 23.7.1999, s. 4588.

5 – Diário da República I, B-sarja, nro 176, 30.7.1999, s. 4922.

6 – Alkuperäisen kielitoisinnon sanamuoto kuuluu seuraavasti: "A taxa de assistência administrativa em terra e supervisão é devida pelos prestadores de serviços e será definida em função do volume de negócios realizado, por aplicação de um valor percentual."

10. ANA myönsi Lufthansalle toimiluvan harjoittaa maahuolintapalveluja Porton Francisco Sá Carneiro -lentoasemalla. Lentoasemalla kolmansille tarjotusta hallinnosta ja valvonnasta Lufthansalta peritty riidanalainen maksu (jäljempänä kyseessä oleva maksu) oli yhteensä 18 944 Portugalin escudoa (PTE), jonka lisäksi perittiin 17 prosentin arvonlisävero eli 3 220 PTE, mikä tekee yhteensä 22 164 PTE (110,55 euroa). Maksu määriteltiin asetuksen nro 12/99 10 §:n 1 momentin mukaisesti. Kyseessä oleva maksu, joka Lufthansan oli suoritettava vuoden 2000 kuluessa, määriteltiin 3,5 prosentiksi sen Porton lentoasemalla tarjoamien maahuolintapalvelujen kokonaisliikevaihdosta.

11. Lufthansa väittää pääasian oikeudenkäynnissä, että ne kansallisen lain säännökset, joihin maksupäätös ja maksun kantaminen perustuvat, eli asetuksen 12/99 10 §:n 1 momentti ja 21.3.1990 annetun asetuksen (Decreto-Lei) nro 102/90, sellaisena kuin se on muutettuna 26.7.1999 annetulla asetuksella (Decreto-Lei) nro 280/99, 18 §:n 2 momentti, ovat direktiivin 96/67 ja erityisesti sen 6 artiklan ja 16 artiklan 3 kohdan vastaisia.

12. Kansallinen tuomioistuin katsoo, että kun otetaan huomioon kanteen kohteena oleva määrä, CPPT:n (verotusmenettelylaki) 280 §:n 4 momentin nojalla kyseiseen asiaan ei voida hakea muutosta. EY 234 artiklan kolmannen kohdan nojalla on näin ollen esitettävä ennakkoratkaisupyyntö kyseisten säännösten yhteensopivuudesta yhteisön oikeuden kanssa.

13. Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto, Tribunal Tributário de Primeira Instância do Porto (Portugali) on lykännyt 7.3.2003 tekemällään päätöksellä asian käsittelyä ja esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Voidaanko katsoa, että 30.7.1999 annetun asetuksen (Decreto-Regulamentar) nro 12/99 10 §:n 1 momentin nojalla hallinnosta ja valvonnasta perittävä maksu on 15.10.1996 annetun neuvoston direktiivin 96/67 16 artiklan 3 kohdassa edellytetty sellainen maksu, joka on määritelty 'asianmukaisin, puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin perustein'?

2) Onko 30.7.1999 annetun asetuksen (Decreto-Regulamentar) nro 12/99 10 §:n 1 momentin, 21.3.1990 annetun asetuksen (Decreto-Lei) nro 102/90, sellaisena kuin se on muutettuna 26.7.1999 annetulla asetuksella (Dec-

reto-Lei) nro 280/99, 18 §:n 2 momentin ja maksun määrän vahvistamisesta annettujen muiden säännösten nojalla hallinnosta ja valvonnasta perittävä maksu vastoin kolmansien vapaata pääsyä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla, siten kuin siitä säädetään [15.10.1996 annetun] neuvoston direktiivin 96/67 6 artiklassa?

14. Kirjallisia huomautuksia ovat esittäneet Lufthansa, Portugalin ja Kreikan hallitukset sekä komissio. Kaikki nämä tahot osallistuivat myös suulliseen käsittelyyn, joka pidettiin 8.2.2007.

III Tapauksen tarkastelu

3) Onko 30.7.1999 annetun asetuksen nro 12/99 10 §:n 1 momentin, 21.3.1990 annetun asetuksen nro 102/90, sellaisena kuin se on muutettuna 26.7.1999 annetulla asetuksella nro 280/99, 18 §:n 2 momentin ja maksun määrän vahvistamisesta annettujen muiden säännösten nojalla hallinnosta ja valvonnasta perittävä maksu vastoin sisämarkkinoiden toteuttamista sekä EY 3 artiklan [1 kohdan] c alakohdassa ja EY 4 artiklassa määrättyjä periaatteita?

15. Huomautan aluksi, että ennakkoratkaisupyynnössä ei määritellä tarkkaan nyt esillä olevassa asiassa merkityksellistä ajanjaksoa. Sillä on kuitenkin merkitystä arvioitaessa, kuuluvatko tapauksen tosiseikat ylipäänsä direktiivin 96/67 soveltamisalaan eli saavuttiko Porton lentoasema tuolloin direktiivin 1 artiklassa tarkoitetut (vuosittaista liikennemäärää koskevat) rajat. Komissio korostaa, että lentoasema saavutti nämä rajat vasta 1.1.2006 lähtien. Annan ratkaisuehdotukseni joka tapauksessa sillä varauksella, että direktiiviä sovelletaan.

4) Voidaanko 30.7.1999 annetun asetuksen nro 12/99 10 §:n 1 momentin, 21.3.1990 annetun asetuksen nro 102/90, sellaisena kuin se on muutettuna 26.7.1999 annetulla asetuksella nro 280/99, 18 §:n 2 momentin ja maksun määrän vahvistamisesta annettujen muiden säännösten nojalla hallinnosta ja valvonnasta perittävän maksun katsoa olevan EY 82 artiklassa tarkoitettua väärinkäyttöä?"

16. Kuten jäljempänä selitän, nyt esillä oleva asia herättää lähinnä kysymyksen siitä, katsotaanko hallinnosta ja valvonnasta perittävä maksu "lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä perittäväksi maksuksi" ja – jos katsotaan – täyttääkö se direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa säädetyt perusteet. Näiden perusteiden tavoitteena on myös varmistaa, että kansallisiin säännöksiin, joilla yhteisön

oikeuden asiaa koskevat säännökset saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä, ja kaikkiin päätöksiin, joilla tällaisia maksuja määrätään, voidaan kohdistaa tuomioistuinvalvontaa, ja tämä tavoite on saavutettava käytännössä.

A *Kolme ensimmäistä ennakkoratkaisukysymystä*

17. Kansallinen tuomioistuin tiedustelee pääasiallisesti kolmella ensimmäisellä ennakkoratkaisukysymyksellään, joita tarkastelen yhdessä, ovatko 30.7.1999 annetun asetuksen nro 12/99 10 §:n 1 momentin ja 21.3.1990 annetun asetuksen nro 102/90, sellaisena kuin se on muutettuna 26.7.1999 annetulla asetuksella nro 280/99, 18 §:n 2 momentin nojalla hallinnosta ja valvonnasta perittävät maksut yhdenmukaisia direktiivin 96/67 ja erityisesti sen 6 artiklan ja 16 artiklan 3 kohdan sekä EY 3 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja EY 4 artiklan kanssa.

1. Osapuolten keskeiset lausumat

18. *Lufthansa* väittää pääasiallisesti, että ensimmäiseen kysymykseen on vastattava kieltävästi, sillä kyseisen maksun ei voida katsoa olevan direktiivissä tarkoitettu lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä perittävä maksu, joka on ainoa yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä sallittu maksu. [7] Vaikka kyseessä olisikin tällainen maksu, minkä Lufthansa hyväksyy vain hypoteettisesti, se katsoo, että maksu ei täytä direktiivin 96/67 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja perusteita. Syynä tähän on sen mielestä paitsi se, että kyseessä oleva maksu peritään ainoastaan palvelujen tarjoajilta eikä omahuolintaa harjoittavilta käyttäjiltä, myös se, että maksun määrä vahvistetaan prosenttiosuutena palvelujen tarjoajan liikevaihdosta. [8]

19. *Portugalin hallitus* väittää ensisijaisesti, että kyseessä oleva maksu täyttää direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut perusteet ja että se on korvaus, joka maksetaan julkisista lentokenttäpalvelujen tarjonnasta ja yleiseen käyttöön tarkoitettujen rakennelmien ja laitteiden käytöstä. ANA:n on taattava rakennelmien ja laitteiden asianmukainen kunto ja huolto niin, että Lufthansa pystyy jatkamaan toimintaansa, ja tästä syystä ANA vaatii, että Lufthansa maksaa sille vastikkeena hallinnosta ja valvonnasta perittävän maksun. Se katsoo lisäksi, että maksun määritteleminen prosenttiosuutena liikevaihdosta täyttää suhteellisuusvaatimuksen. Portugalin hallitus väittää direktiivin 6 artiklasta ensisijaisesti, että markkinoiden

7 – Asia C-363/01, Flughafen Hannover-Langenhagen, tuomio 16.10.2003 (Kok. 2003, s. I-11893). Lufthansa väittää, että kyseessä oleva maksu on sen sijaan katsottava markkinoille pääsystä perittäväksi maksuksi.

8 – Erottaakseni toisistaan kolmansille maahuolintapalveluja tar joavat tahot ja omahuolintaa harjoittavat käyttäjät viittaan jäljempänä palvelujen tarjoajiin ja omahuolintaa harjoittaviin käyttäjiin. Nämä käsitteet on joka tapauksessa selitetty yksityiskohtaisemmin edellä alaviitteessä 3.

vapauttaminen ei tarkoita sitä, että markkinoille pääsyn olisi oltava ilmaista, vaan sitä, että markkinat ovat avoinna kaikille niille kiinnostuneille palvelujen tarjoajille, jotka pystyvät toimimaan asianmukaisesti hallinnoinnin ja valvonnan markkinoilla. Lufthansa puolestaan perustaa väitteensä direktiivin johdanto-osan yhdeksänteen ja 25 perustelukappaleeseen ja väittää ensisijaisesti, että tähän kysymykseen on vastattava myöntävästi.

20. *Kreikan hallitus* väittää, että kyseessä oleva maksu vastaa hallinnollisia kustannuksia, joita syntyy palvelujen tarjoajan tai omahuolintaa harjoittavan käyttäjän esittämän pyynnön, joka koskee pääsyä lentoaseman maahuolintamarkkinoille, käsittelystä ja eroaa siis markkinoille pääsystä (vastikkeena mahdollisuudesta tehdä voittoa) perittävästä maksusta, jonka yhteisöjen tuomioistuin kielsi asiassa Flughafen Hannover-Langenhagen antamassaan tuomiossa. [9] Kreikan hallitus väittää lisäksi, että kyseessä oleva maksu on perusteltu sen velvoitteen perusteella, jonka mukaan lentoaseman pitäjän on huolehdittava tarjottujen palvelujen säännönmukaisuuden jatkuvasta seurannasta ja valvonnasta.

21. *Komissio* puolestaan väittää, että direktiivin 6 artiklan 1 kohdassa kielletään lentoaseman pitäjiä vaatimasta palvelujen tarjoajilta sellaista maksua, joka ei ole lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä perittävä maksu. Komissio katsoo kuitenkin Kreikan hallituksen tavoin, että ei ole täysin selvää, mitä palveluja kyseessä oleva maksu kattaa tai millaista menetelmää maksun määrän laskemisessa noudatetaan. Toisaalta komissio katsoo, että lentoaseman pitäjillä on oikeus periä maksu lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä, kunhan maksu täyttää direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut perusteet.

9 – Mainittu edellä alaviitteessä 7.

2. Asian arviointi

22. Direktiivin 6 artiklassa määritellään yleisesti periaate maahuolintapalvelujen tarjoajien vapaasta pääsystä kolmansille osapuolille tarjottavien maahuolintapalvelujen markkinoille. Direktiivin 16 artikla sisältää erityissäännökset edellytyksistä, joiden mukaisesti palvelujen tarjoajilla on oltava oikeus käyttää rakennelmia ja laitteita, ja siinä säädetään erityisesti, että "jos lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä peritään maksu, maksu on määriteltävä asianmukaisin, puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin perustein".

23. Yhteisöjen tuomioistuin on jo todennut asiassa Flughafen Hannover-Langenhagen antamassaan tuomiossa, että tästä seuraa,

että lentoaseman pitäjällä todellakin on oikeus periä *lentoaseman rakennelmien ja laitteiden* käyttämisestä maksua, jonka määrä on vahvistettava direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa mainittujen perusteiden mukaisesti ja siten, että huomioon otetaan lentoaseman pitäjän intressi tehdä voittoa. Toisaalta yhteisöjen tuomioistuin on myös todennut, että direktiivi ei anna mahdollisuutta kantaa lupamaksua, joka on vastiketta mahdollisuudesta tehdä voittoa ja jota maksetaan lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttöönantamisesta maksetun maksun lisäksi. [10]

24. Lisättäköön, että yhteisöjen tuomioistuin totesi edellä mainitussa tuomiossa, että "tämä viittaus rakennelmiin ja laitteisiin koskee [ilmeisen selvästi] lentoaseman käyttöönantamia rakennelmia ja laitteita". Mielestäni tätä ei pidä kuitenkaan tulkita liian suppeasti siten, että tällaista maksua voitaisiin kantaa ainoastaan fyysisten rakennelmien ja laitteiden käytöstä. Käsitteen "lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttö" pitäisi mielestäni pikemminkin katsoa kattavan myös lentoaseman pitäjän tarjoamat palvelut, jotka *liittyvät* tällaisten rakennelmien ja laitteiden käyttöön. [11]

25. Seuraavaksi onkin tutkittava, voidaanko kyseessä olevan maksun katsoa olevan edellä mainitussa tuomiossa tarkoitetun kaltainen lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä perittävä maksu.

26. Tässä yhteydessä Portugalin hallitus väittää lähinnä, että kyseessä oleva maksu on korvaus, joka maksetaan julkisten lentokenttäpalvelujen (jotka tukevat siviili-ilmailua) tarjonnasta ja yleiseen käyttöön tarkoitettujen tavaroiden käytöstä, ja että se siten on korvaus yleisten rakennelmien ja laitteiden, kuten siivouksen, valaistuksen, huollon, turvatoimien ja niin edelleen, käyttöönantamisesta samalla, kun maksusta saatavat tuotot antavat valtiolle mahdollisuuden kehittää maahuolintatoimintaa.

27. Lufthansa väittää sen sijaan, että hallinnon ja valvonnan tarjoaminen ei edellytä lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttöä eikä lentoaseman pitäjän tarjoamia palveluja ja että kyseessä oleva maksu ei tosiasiallisesti liity lentoaseman rakennelmiin ja laitteisiin. Tämä seuraa Lufthansan mielestä oikeudellisesta järjestelmästä itsestään, sillä maksu peritään ainoastaan palvelujen tarjoajalta eikä muilta käyttäjiltä. Molemmat käyttäjäryhmät kuitenkin käyttävät lentoaseman rakennelmia ja laitteita. Lufthansan mielestä tämä vahvistaa, että kyseessä oleva maksu ei voi olla lentoaseman rakennelmista ja laitteista perittävä maksu. Se katsoo näin ollen, että maksu peritään pikemminkin mahdollisuudesta tehdä voittoa ja että siksi pääasiassa kyseessä oleva tilanne on sama kuin asiassa Flughafen Hannover-Langenhagen, jossa antamassaan tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin kielsi tällaisen maksun. [12]

10 – Ks. edellä alaviitteessä 7 mainitun tuomion 63 kohta.

11 – Ks. edellä alaviitteessä 7 mainitun tuomion 40 kohta.

12 – Mainittu edellä alaviitteessä 7.

28. Komissio väittää lopuksi, että maahuolintapalvelujen tarjoajilta peritään jo nyt useita yksipuolisia maksuja sellaisten rakennelmien ja laitteiden käytöstä, joita ne tarvitsevat liiketoimintansa harjoittamiseen (ja joita on myös huollettava ja jotka on pidettävä kunnossa), ja että näin ollen vaikuttaa siltä, että hallinnosta ja valvonnasta perittävää maksua peritään lentoaseman olemassaolosta sinänsä ja että palvelujen tarjoajien on maksettava lentoasemasta kokonaisuudessaan, mikä johtaa kaksinkertaisen maksun perimiseen.

29. Kuten edellä totesin, jotta maksu voidaan kantaa direktiivin 16 artiklan 3 kohdan nojalla, se on perittävä lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä eikä yleisenä lupamaksuna tai eräänlaisena "toimilupamaksuna". Siltä osin kuin Portugalin hallitus väittää, että maksu maksetaan julkisten lentokenttäpalvelujen tarjonnasta ja yleiseen käyttöön tarkoitettujen tavaroiden käytöstä, nämä vastikkeelliset palvelut vaikuttavat mielestäni melko yleisluonteisilta ja lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä irrallisilta, joten maksu on tosiasiassa lupamaksu, joka maksetaan korvauksena mahdollisuudesta tehdä voittoa. [13] Katson lisäksi, että kyseessä olevan maksun laskentatapa ei täysin tue päätelmää siitä, että maksu maksettaisiin korvauksena lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä, sillä maksu vahvistetaan tiettynä prosenttiosuutena palvelujen tarjoajan lentoasemalla tarjoamien maahuolintapalvelujen kokonaisliikevaihdosta. Myöskään ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen viittaus "hallintoon ja valvontaan" ei tue lopullista päätelmää siitä, että kyseessä oleva maksu perittäisiin lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä.

30. Vaikka tämän johdosta ehdotan, että kyseessä olevan maksun kaltaista maksua ei makseta direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitetusta lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä ja että tästä syystä se ei ole yhdenmukainen direktiivin kanssa, lopullisen ratkaisun tekeminen kuuluu kuitenkin kansalliselle tuomioistuimelle, sillä yhteisöjen tuomioistuimen käytettävissä ei ole riittävästi konkreettista tietoa asiasta.

31. Ollakseen yhdenmukainen direktiivin 96/67 kanssa, kyseessä olevan maksun on joka tapauksessa täytettävä edellytys, jonka mukaan maksu on määriteltävä asianmukaisin, puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin perustein, kuten säädetään direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa, jota tarkastelen seuraavissa kappaleissa.

a) Syrjimättömyys

32. Ensi näkemältä vaikuttaa siltä, ettei kyseessä oleva maksu ole direktiivissä tarkoi-

13 – Ks. vastaavasti edellä alaviitteessä 7 mainitussa asiassa Flughafen Hannover-Langenhagen annetun tuomion 42 ja 43 kohta.

tetun syrjintäkieltoa koskevan edellytyksen mukainen, sillä osapuolten välillä on kiistatonta, että maksu peritään ainoastaan palvelujen tarjoajilta, kun taas omahuolintaa harjoittavat käyttäjät on vapautettu maksusta. Yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyistä asiakirjoista ei myöskään käy ilmi, että omahuolintaa harjoittavilta käyttäjiltä perittäisiin verrattavissa olevaa maksua. Mielestäni tällaiselle epätasa-arvoiselle kohtelulle ei ole objektiivisia perusteita, eikä sellaisia esitetty myöskään kirjallisissa huomautuksissa.

33. Lähtökohtana on mielestäni se, että yhtäältä Lufthansan (ja kaikkien muidenkin palvelujen tarjoajien) tilanne ja toisaalta omahuolintaa harjoittavien käyttäjien tilanne on nyt suoritettavan, lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttöoikeutta koskevan tarkastelun kannalta sekä oikeudellisesti että tosiasiallisesti toisiinsa verrattavissa. Kuten Lufthansa ja komissio molemmat vahvistavat, lentoaseman rakennelmia ja laitteita käyttävät sekä palvelujen tarjoajat että omahuolintaa harjoittavat käyttäjät.

34. Tällainen epätasa-arvoinen kohtelu on voitava perustella objektiivisesti. Objektiivisia perusteita ei kuitenkaan käy ilmi sen paremmin i) kansallisesta lainsäädännöstä kuin ii) osapuolten tai väliintulijoiden huomautuksistakaan enkä iii) minäkään pysty osoittamaan mitään objektiivista syytä erilaiselle kohtelulle. Syrjintäkiellon periaatetta koskevan vakiintuneen oikeuskäytännön valossa huomautan, että toisiinsa rinnastettavia tapauksia ei voida kohdella eri tavalla eikä erilaisia tapauksia voida kohdella samalla tavalla. [14]

35. Portugalin hallitus selitti kuitenkin suullisessa käsittelyssä, että omahuolintaa harjoittavilta käyttäjiltä ei peritä kyseessä olevaa maksua siksi, että niiltä peritään tosiasiassa jo toista maksua (jota se kutsui "lentoliikennemaksuksi"). Portugalin hallitus lisää, että koska omahuolintaa harjoittava käyttäjä on lentoliikenteen harjoittaja (tai lentoyhtiö), joka huolehtii maahuolinnan suorittamisesta itselleen, tällainen maksu kannetaan aina lentoliikenteen harjoittajilta (jotka maksavat näin lentoaseman infrastruktuurin olemassaolosta, ylläpidosta ja käytöstä). Se väittää, että tällä maksulla katetaan samat palvelut kuin kyseessä olevalla maksulla, joten omahuolintaa harjoittavat käyttäjät on vapautettava viimeksi mainitusta maksusta, sillä muuten niiltä perittäisiin kaksinkertainen maksu.

36. Mielestäni tämä väite on kuitenkin perusteltu melko yleisin sanamuodoin, enkä myöskään ole vakuuttunut siitä, että nämä

14 – Ks. mm. asia C-354/95, National Farmers' Union ym., tuomio 17.7.1997 (Kok. 1997, s. I-4559, 61 kohta) ja asia C-148/02, Garcia Avello, tuomio 2.10.2003 (Kok. 2003, s. I-11613, 31 kohta).

perustelut riittäisivät kumoamaan kahden käyttäjäluokan välisen ilmeisen syrjinnän olemassaolon. On edelleen epäselvää, mitä yksittäisiä palveluja kumpikin näistä maksuista kattaa ja ovatko ne tosiasiassa samankaltaisia, ja on myös hyvin epäselvää, kuinka näiden kahden eri maksun määrät lasketaan, kuinka hyvin ne vastaavat todellisia kustannuksia ja missä määrin ne tämän vuoksi ovat toisiinsa verrattavissa.

b) Asianmukaisuus

37. Aivan aluksi on todettava, että mielestäni on ongelmallista, että asiaa koskevassa kansallisessa säännöksessä, toisin sanoen asetuksen nro 12/99 10 §:n 1 momentissa ei mainita lainkaan, mistä kyseessä oleva maksu tosiasiassa koostuu.

38. Lisäksi, kuten jäljempänä selvitän, tätä ongelmaa ei voida ratkaista – toisin sanoen ei voida selvittää, mitä yksittäisiä palveluja maksu kattaa ja missä määrin palvelujen voidaan katsoa täyttävän direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut asianmukaisuusperusteet – koska Portugalin hallituksen kirjalliset ja suulliset huomautukset ovat mielestäni liian epäjohdonmukaisia ja vaikeaselkoisia.

39. Täyttääkseen asianmukaisuutta koskevan vaatimuksen maksun on oltava sidottu kuluihin, joita lentoaseman pitäjälle aiheutuu siitä, että se antaa rakennelmansa ja laitteensa maahuolintapalvelujen tarjoajien ja omahuolintaa harjoittavien käyttäjien käyttöön.[15] Olen samaa mieltä julkisasiamies Léger'n asiassa komissio vastaan Saksa esittämässä ratkaisuehdotuksessa omaksumasta lähestymistavasta,[16] jonka mukaan tämän asianmukaisuusperusteen noudattaminen maksun määrää määriteltäessä on välttämätöntä sen takaamiseksi, että maksu todella on vastiketta lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttöoikeudesta. Jos sitä vastoin sallittaisiin, että tähän maksuun sisällytetään menoja, jotka eivät ole sidoksissa siihen kustannukseen, joka lentoaseman pitäjälle aiheutuu sen infrastruktuurien käytöstä (näitä voivat olla esim. infrastruktuurien ylläpitämisestä aiheutuvat kulut, kuten Portugalin hallitus väittää nyt esillä olevassa asiassa), saatettaisiin päätyä siihen, että tämä maksu muuttuisi peitellyksi markkinoille pääsystä kannettavaksi maksuksi, mikä olisi 16 artiklan 3 kohdan vastaista, sellaisena kuin yhteisöjen tuomioistuin on sitä tulkinnut asiassa Flughafen Hannover-Langenhagen antamassaan tuomiossa.[17]

15 – Ks. julkisasiamies Léger'n 26.5.2005 esittämä ratkaisuehdotus asiassa C-386/03, komissio v. Saksa, tuomio 14.7.2005 (Kok. 2005, s. I-6947, ratkaisuehdotuksen 72 kohta) ja julkisasiamies Mischon ratkaisuehdotus edellä alaviitteessä 7 mainitussa asiassa Flughafen Hannover-Langenhagen, 24 kohta.

16 – Mainittu edellä alaviitteessä 15, ratkaisuehdotuksen 74 kohta.

17 – Mainittu edellä alaviitteessä 7.

40. Näin ollen katson, että lentoaseman pitäjiä on estettävä perimästä eräänlaista "toimilupamaksua" sillä perusteella, että maahuolintapalvelujen markkinat on vapautettu kaikkialla yhteisössä, sillä tämä olisi selvästi vastoin direktiiviä 96/67 sekä yhteisöjen tuomioistuimen sitä koskevaa tulkintaa. Olen tämän vuoksi samaa mieltä siitä, että lentoasemat eivät saa periä sellaisia maksuja, joita ei ole sidottu kuluihin ja jotka ovat siten eräänlaisia lisenssimaksuja. Kuten edellä on lisäksi korostettu, direktiivillä käyttöön otetun järjestelmän tarkoituksena on taata vapaa pääsy maahuolinnan markkinoille samalla, kun sillä pyritään alentamaan lentoyhtiöiden kustannuksia, eikä päinvastoin.

41. Vastaukseni Portugalin hallituksen seuraavaan toissijaiseen väitteeseen voisi yhtälailla kuulua tämän ratkaisuehdotuksen ensimmäiseen, toiseen tai kolmanteen osaan, toisin sanoen joko osaan a) Syrjimättömyys, b) Asianmukaisuus tai c) Puolueettomuus.

42. Portugalin hallitus väittää, että se kohtelee lentoaseman käyttäjiä ja palvelujen tarjoajia eri tavalla siksi, että sen mielestä ne todellakin eroavat toisistaan, ja viittaa siihen, että yksi direktiivin päätavoitteista on alentaa lentoliikenteen harjoittajien (tai lentoyhtiöiden) kustannuksia, mikä voidaan saada aikaan muun muassa lisäämällä palvelujen tarjoajien määrää markkinoilla. Portugalin hallitus lisää kuitenkin, että Lufthansan väitteillä ei ole oikeudellista perustaa, sillä missään direktiivin kohdassa ei mainita, että sen tarkoituksena olisi ollut myös maahuolintapalvelujen tarjoajien kustannusten alentaminen, sillä niiden kustannuksia ei koskaan ole ollut tarkoitus alentaa.

43. En voi yhtyä tähän tulkintaan.

44. Direktiivin 96/67 tarkoituksena oli avata yhteisön maahuolintapalvelujen markkinat asteittain kilpailulle ja saattaa näin EY:n lentoliikennemarkkinoille pääsyn vapauttamisen kolmas vaihe päätökseen. Tämä luonnollisesti lisää sekä maahuolinnan markkinoiden että kyseisten markkinoiden toimijoiden toiminnan tehokkuutta. Maahuolintapalvelujen tarjoajien erottaminen muista – toteamalla, että "niiden kustannuksia ei koskaan ole ollut tarkoitus alentaa" (eikä varsinkaan perusteettomia kustannuksia,

kuten haluaisin lisätä) – vaikuttaa selvästi olevan vastoin direktiivin yleistavoitetta. Onhan kuitenkin niin, että direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuilla perusteilla, joita käsittelen tässä ratkaisuehdotuksessa yksityiskohtaisesti, on erityinen merkitys sallittaessa palvelujen tarjoajille vapaa pääsy markkinoille ja varmistettaessa lentoliikenneinfrastruktuurin tehokas käyttö.

45. Mielestäni kyseessä oleva maksu voidaan luokitella asianmukaiseksi edellyttäen esimerkiksi, että lentoaseman pitäjä perii sen korvauksena niistä hallinnollisista kuluista, jotka aiheutuvat mahdollisten uusien palvelujen tarjoajien esittämien pyyntöjen käsittelystä, kuten Kreikan hallitus väittää. Näin ei kuitenkaan selvästi ole nyt esillä olevassa asiassa. Lufthansa toteaa lisäksi, että Portugalin valtion siviili-ilmailulaitos (INAC) perii kolmea muuta hallinnollista maksua: i) yhden luvan saamisesta, ii) toisen luvan myöntämisestä ja iii) kolmannen luvan muuttamisesta.

46. Tästä syystä en ymmärrä, miten voitaisiin katsoa, että kyseessä oleva maksu on määritelty asianmukaisten perusteiden nojalla, vaikka se ei ensinnäkään ole sidoksissa kustannuksiin – toisin sanoen lentoaseman pitäjälle aiheutuneisiin kuluihin – ja toiseksi, vaikka se määritellään prosenttiosuutena (3,5 prosenttia) palvelujen tarjoajan liikevaihdosta, eli sitä voidaan verrata veroon, minkä vuoksi tilanne muistuttaa asiassa Flughafen Hannover-Langenhagen [18] käsiteltyä tilannetta, jossa maksu perustui maahuolintapalvelujen markkinoille pääsystä syntyvään mahdollisuuteen tehdä voittoa ja jossa antamassaan tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin kielsi maksun. Huomautan, että Portugalin hallitus ei ole pystynyt riittävällä tavalla selittämään, miten juuri tähän prosenttiosuuteen päädyttiin ja miksi sitä ei voitaisi pitää mielivaltaisesti määriteltynä.

47. Yhteisöjen tuomioistuimelle esitettyjen tietojen perusteella tällainen peruste ei mielestäni ole asianmukainen.

c) Puolueettomuus

48. Edellä oleviin kappaleisiin sisältyvää arviointia siitä, voidaanko kyseessä olevaa maksua ja sen määrittelytapaa (3,5 prosenttia

18 – Mainittu edellä alaviitteessä 7.

palvelujen tarjoajan liikevaihdosta) pitää asianmukaisena perusteena, voidaan soveltaa soveltuvin osin myös maksun puolueettomuuteen.

49. Ollakseen puolueettomasti määritelty kyseessä olevan maksun on perustuttava asianmukaisiin rakennelmiin ja laitteisiin ja niiden luonteeseen sekä palvelujen tarjoajan tosiasialliseen rakennelmien ja laitteiden käyttöön.

50. Olen lisäksi samaa mieltä Lufthansan kanssa siitä, että se, että kyseessä olevan maksun määrän määrittämisessä käytetty prosenttiosuus lasketaan Lufthansan tarjoamien maahuolintapalvelujen kokonaisliikevaihdosta – toisin sanoen se kattaa *kaikki* maahuolintapalvelut – ei myöskään vaikuta puolueettomalta, ellei lentoaseman pitäjä perustele laskentatapaa asianmukaisesti.

51. En ole tietoinen asiakirjoista tai tekijöistä, joista kävisi ilmi, mistä maksun määrä koostuu, enkä siksi pysty päättelemään, että maksu olisi sidoksissa lentoaseman pitäjälle aiheutuneisiin kuluihin. Kuten edellä mainitsin, maksun voitaisiin pikemminkin tulkita olevan sidoksissa tuloon, jota viimeksi mainittu taho tavoittelee.

52. Mitä tulee siis edellytykseen siitä, että maksu on määriteltävä asianmukaisin ja puolueettomin perustein, edellä esitetyn perusteella on selvää, että kyseessä oleva maksu maksetaan yksinomaan prosenttiosuutena käyttäjän liikevaihdosta ja että se ei ole sidoksissa lentoaseman pitäjälle hallinnon ja valvonnan tarjoamisesta tosiasiassa aiheutuneisiin kuluihin eikä vastaa näitä kuluja. Joudun myös tämän osalta toteamaan, että kyseessä oleva maksu ei näytä täyttävän direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja perusteita.

d) Avoimuus

53. Kyseessä olevaa maksua voidaan luonnehtia avoimeksi, mikäli maksun määrän (toisin sanoen 3,5 prosenttia Lufthansan maahuolintatoiminnan liikevaihdosta) määrittelemisen ja sen välillä, mistä tosiasialli-

sista palveluista maksu maksetaan, on selvä yhteys.

54. Mitä tulee maksun määrittelyn avoimuuteen, kansallisissa säännöissä ei täsmennetä, mistä tosiasiallisista palveluista maksua kannetaan, eikä myöskään Portugalin hallitus ole antanut tyhjentävää vastausta tähän kysymykseen. Kun Portugalin hallitusta pyydettiin selventämään, mistä palveluista on kyse, se selitti ainoastaan, että maksu on vastiketta lentoaseman yleisten rakennelmien ja laitteiden, kuten siivouksen, valaistuksen, huollon, turvatoimien ja niin edelleen, käyttöönantamisesta.

55. Tämän lisäksi Lufthansa väittää, että lentoaseman pitäjä ei ole esittänyt sille minkäänlaista julkista selvitystä kyseessä olevan maksun kantamisesta ja maksun määrän laskentatavasta, vaikka lentokentän käyttäjien komitea on antanut aiheesta useita kielteisiä lausuntoja. Lufthansa lisää, että se ei tiedä, mihin nämä tuotot menevät, eikä se siten voi arvioida maksun perusteltavuutta, sen laillisuudesta puhumattakaan.

56. Mielestäni asianmukaisten palvelujen ja laskentatavan välinen yhteys ei tässä tapauksessa ole ollenkaan ilmeinen eikä avoin. Asiaan ei saatu selvennystä myöskään suullisessa käsittelyssä.

57. Edellä esitetyn perusteella katson, että ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen kuvaaman kaltainen maksu ei ole yhdenmukainen direktiivin ja etenkään sen 6 artiklan ja 16 artiklan 3 kohdan kanssa, sillä ei ole osoitettu, että se olisi vastiketta lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä ja että se olisi määritelty asianmukaisin, puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin perustein. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on kuitenkin tosiseikkojen perusteella päätettävä, täyttääkö kyseessä oleva maksu edellä mainitut eri perusteet, koska toisin kuin yhteisöjen tuomioistuimella, sillä on tiedossaan kaikki nyt esillä olevassa asiassa merkitykselliset tosiseikat.

58. EY 3 artiklan 1 kohdan c alakohtaa ja EY 4 artiklaa koskevan viittauksen osalta muistutan siitä, että yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan nämä artiklat eivät muodosta kattavaa ja täydellistä aineellista säännöstöä vaan niissä ainoastaan lausutaan ne yleiset tavoitteet, joita yhteisön ja jäsenvaltioiden on tavoiteltava.[19] Niitä voidaan näin ollen käyttää

19 – Ks. tältä osin mm. asia C-378/97, Wijsenbeek, tuomio 21.9.1999 (Kok. 1999, s. I-6207) ja asia C-9/99, Échirolles Distribution, tuomio 3.10.2000 (Kok. 2000, s. I-8207).

tulkintavälineinä muiden, niiden sisältöä konkretisoivien säännösten rinnalla mutta kyseessä olevan maksun maksamista ei voida kyseenalaistaa pelkästään niiden perusteella.

59. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa kolmeen ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen toteamalla, että 30.7.1999 annetun asetuksen (Decreto-Regulamentar) nro 12/99 10 §:n 1 momentin, 21.3.1990 annetun asetuksen (Decreto-Lei) nro 102/90, sellaisena kuin se on muutettuna 26.7.1999 annetulla asetuksella (Decreto-Lei) nro 280/99, 18 §:n 2 momentin nojalla hallinnosta ja valvonnasta perittävän maksun kaltaiset maksut, siltä osin kuin ne maksetaan pikemminkin yleisinä lupamaksuina kuin erityisenä vastikkeena lentoasemien rakennelmien ja laitteiden käytöstä ja siltä osin kuin niitä ei ole määritelty asianmukaisin, puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin perustein, eivät ole yhdenmukaisia direktiivin 96/67 ja etenkään sen 6 artiklan ja 16 artiklan 3 kohdan kanssa. Kansallisen tuomioistuimen on kuitenkin päätettävä tosiseikkojen sekä kyseessä olevan maksun tosiasiallisen muodostumisen ja tarkoituksen perusteella, maksetaanko maksu tosiasiassa vastikkeena lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä ja ovatko perusteet, joiden mukaisesti maksun määrä määritellään, asianmukaiset, puolueettomat, avoimet ja syrjimättömät, kuten direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa säädetään.

B *Neljäs ennakkoratkaisukysymys*

60. Pääasian yhteydessä kansallinen tuomioistuin pyrkii selvittämään myös sen, voidaanko kyseessä olevan kaltaisen maksun vaatimisen, sellaisena kuin se on vahvistettu asiaa koskevissa säännöksissä, katsoa olevan EY 82 artiklassa tarkoitettua määräävän aseman väärinkäyttöä.

61. Kansallinen tuomioistuin ei kuitenkaan ole esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle juuri mitään tietoja, joiden perusteella se voisi arvioida tätä kysymystä. Tältä osin on muistettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yhteisöjen tuomioistuin voi jättää tutkimatta kansallisen tuomioistuimen esittämän ennakkoratkaisukysymyksen, jos yhteisöjen tuomioistuimella ei ole tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyihin kysymyksiin. [20]

20 – Ks. mm. asia C-415/93, Bosman ym., tuomio 15.12.1995 (Kok. 1995, s. I-4921, 61 kohta); asia C-437/97, Wein & Co, tuomio 9.3.2000 (Kok. 2000, s. I-1157, 52 kohta) ja asia C-36/99, Idéal tourisme, tuomio 13.7.2000 (Kok. 2000, s. I-6049, 20 kohta).

IV Ratkaisuehdotus

62. Katson tämän vuoksi, että yhteisöjen tuomioistuimen olisi vastattava Tribunal Administrativo e Fiscal do Porton nyt esillä olevassa asiassa esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

Asetuksen (Decreto-Regulamentar) nro 12/99, joka on annettu 30.7.1999, 10 §:n 1 momentin ja 21.3.1990 annetun asetuksen (Decreto-Lei) nro 102/90, sellaisena kuin se on muutettuna 26.7.1999 annetulla asetuksella (Decreto-Lei) nro 280/99, 18 §:n 2 momentin nojalla hallinnosta ja valvonnasta perittävän maksun kaltaiset maksut, siltä osin kuin ne maksetaan pikemminkin yleisinä lupamaksuina kuin erityisenä vastikkeena lentoasemien rakennelmien ja laitteiden käytöstä ja siltä osin kuin niitä ei ole määritelty asianmukaisin, puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin perustein, eivät ole yhdenmukaisia pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla 15.10.1996 annetun neuvoston direktiivin 96/67/EY ja etenkään sen 6 artiklan ja 16 artiklan 3 kohdan kanssa.

Kansallisen tuomioistuimen on kuitenkin päätettävä tosiseikkojen sekä kyseessä olevan maksun tosiasiallisen muodostumisen ja tarkoituksen perusteella, maksetaanko maksu tosiasiassa vastikkeena lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä ja ovatko perusteet, joiden mukaisesti maksun määrä määritellään, asianmukaiset, puolueettomat, avoimet ja syrjimättömät, kuten direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa säädetään.