07.08.2025 19:39:24
ΨΗΦΙΑΚΑ
ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟ
ΑΠΟ
VARVARA ZACHARAKI

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

7 Αυγούστου 2025 | ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ | Αρ. Φύλλου **4279**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

1 Απόφαση επί της από 27 Μαΐου 2025 προσφυγής των αεροπορικών εταιρειών Air France/KLM ως προς την από 7 Μαΐου 2025 απόφαση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» σχετικά με το επίπεδο των Τελών Αερολιμένα στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (Δ.Α.Α.).

2 Προσωρινή απόφαση εκτέλεσης της απόφασης Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης» (ΚΑΗΚ) σχετικά με το επίπεδο των Τελών Αερολιμένα ΚΑΗΚ.

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. 22401 (1)

Απόφαση επί της από 27 Μαΐου 2025 προσφυγής των αεροπορικών εταιρειών Air France/KLM ως προς την από 7 Μαΐου 2025 απόφαση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» σχετικά με το επίπεδο των Τελών Αερολιμένα στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (Δ.Α.Α.).

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ
ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Επί της προσφυγής των αεροπορικών εταιρειών Air France/KLM, η οποία υποβλήθηκε στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας στις 27 Μαΐου 2025, κατά της απόφασης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» της 7ης Μαΐου 2025 σχετικά με το επίπεδο των αερολιμενικών τελών που θα ισχύσουν στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (Δ.Α.Α.) από την 1η Οκτωβρίου 2025 όσον αφορά το Τέλος Εξυπηρέτησης Επιβατών και αναδρομικά από 1η Ιανουαρίου 2025 όσον αφορά το Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας, λαμβάνουμε υπόψη τα εξής.

Α. Υφιστάμενο νομοθετικό/κανονιστικό πλαίσιο

1. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 του ν. 4757/2020 (Α' 240), η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας ορίζεται ως η «ανεξάρτητη εποπτική αρχή» (και εφεξής η Αρχή ή η Α.Π.Α.) για τους σκοπούς του άρθρου 11 της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα Αερολιμενικά Τέλη, η οποία ενσωματώθηκε στην εθνική έννομη τάξη με το άρθρο 8 του π.δ. 52/2012 (Α' 102).

2. Η Οδηγία 2009/12/ΕΚ και κατ' επέκταση το προεδρικό διάταγμα μεταφοράς, καθιερώνουν κοινές αρχές για την είσπραξη αερολιμενικών τελών[1] στους κοινοτικούς αερολιμένες[2] Στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω Οδηγίας δεν εμπίπτουν άλλα τέλη ή φορολογικά βάρη τα οποία επιβάλλονται από τα κράτη μέλη της Ε.Ε.. Περαιτέρω, η Οδηγία 2009/12/ΕΚ (άρθρο 6) και το π.δ. 52/2012 (άρθρο 6) διασφαλίζουν ότι οι χρήστες των αεροδρομίων έχουν το δικαίωμα να προσφεύγουν στην ανεξάρτητη εποπτική αρχή σε περίπτωση διαφωνίας επί απόφασης του φορέα σχετικά με τα αερολιμενικά τέλη. Η προσφυγή ασκείται εντός αποκλειστικής προθεσμίας είκοσι (20) ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης του αρμόδιου φορέα και μπορεί να υποβληθεί από οποιονδήποτε χρήστη που έχει έννομο συμφέρον. Η προσφυγή πρέπει να είναι αιτιολογημένη και επαρκώς τεκμηριωμένη, ώστε να εξεταστεί από την Αρχή.

3. Με τη διάταξη του άρθρου 189 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (ν. 1815/1988, Α' 250), όπως έχει αντικατασταθεί με το άρθρο πέμπτο του ν. 2338/1995 «Κύρωση Σύμβασης Ανάπτυξης του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα, ίδρυση της εταιρείας «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.», έγκριση περιβαλλοντικών όρων και άλλες διατάξεις» (Α' 202) (εφεξής ΣΑΑ), θεσπίζεται η υποχρέωση κάθε αεροσκάφους που ίπταται πάνω από την ελληνική επικράτεια, προσγειώνεται σε ελληνικά αεροδρόμια ή λαμβάνει οποιασδήποτε μορφής υπηρεσίες, να καταβάλει τα προβλεπόμενα τέλη, δικαιώματα και λοιπές επιβαρύνσεις που σχετίζονται με την αεροπλοΐα, την προσγείωση και τη χρήση των ελληνικών αεροδρομίων. Οι δικαιούχοι των τελών, δικαιωμάτων και λοιπών

1) Σύμφωνα με το άρθρο 2 της Οδηγίας ως «αερολιμενικά τέλη» ορίζεται η εισφορά που εισπράττεται από το φορέα διαχείρισης του αερολιμένος και καταβάλλεται από τους χρήστες του αερολιμένος για τη χρήση των διευκολύνσεων και των υπηρεσιών οι οποίες παρέχονται αποκλειστικά από το φορέα διαχείρισης του αερολιμένος και αφορούν την προσγείωση, την απογείωση, το φωτισμό και τη στάθμευση αεροσκαφών και τη διακίνηση επιβατών και φορτίου.

2) Σύμφωνα με το άρθρο 1 της Οδηγίας («Αντικείμενο»): «Η παρούσα οδηγία θέτει κοινές αρχές για την είσπραξη αερολιμενικών τελών στους κοινοτικούς αερολιμένες.

επιβαρύνσεων, καθώς και ο τρόπος υπολογισμού τους, καθορίζονται είτε με συμβάσεις που κυρώνονται με νόμο είτε με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

4. Βάσει της ανωτέρω διάταξης, και σύμφωνα με τις ειδικότερες προβλέψεις της σύμβασης παραχώρησης (ΣΑΑ), ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», επιβάλλει τέλη χρήσης για το αεροδρόμιο το οποίο διαχειρίζεται (αερολιμενικά τέλη). Η ΣΑΑ ρυθμίζει, μεταξύ άλλων, ζητήματα σχετικά με Τέλη Αεροδρομίου (άρθρο 14) όπου καθορίζει το πλαίσιο για την επιβολή των τελών χρήσης του αεροδρομίου, τα οποία πρέπει να είναι διαφανή, δίκαια και να αντανακλούν το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών και υποδομών.

5. Η ομάδα Εθνικών Εμπειρογνωμόνων «Thessaloniki Forum»[3] δημιουργήθηκε στις 14 Μαΐου 2014, με σκοπό την προώθηση βέλτιστων πρακτικών στην οικονομική ρύθμιση των αεροδρομίων σχετικά με την εφαρμογή της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ. Στην εν λόγω ομάδα, η οποία έχει συμβουλευτικό ρόλο προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, συμμετέχουν εκπρόσωποι των εθνικών ανεξάρτητων αρχών.

Τα αποτελέσματα των εργασιών της ομάδας εγκρίνονται από την ολομέλεια, δημοσιεύονται στην ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, και αποτελούν προϊόν συνεργασίας και διαβούλευσης μεταξύ της Επιτροπής, των Κρατών Μελών και των ενδιαφερόμενων μερών, σε θέματα που αφορούν την εφαρμογή της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα των αεροπορικών τελών και της οικονομικής ρύθμισης των αεροδρομίων.

Β. Ιστορικό

6. Στις 19/12/2024 και στις 10/03/2025 έλαβαν χώρα, σύμφωνα με τις ανακοινώσεις του Δ.Α.Α., ο 1ος και ο 2ος γύρος διαβουλεύσεων αντίστοιχα του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (Δ.Α.Α.) για το έτος 2025, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 του π.δ. 52/2012.

7. Η από 07/05/2025 απόφαση[4] (εφεξής απόφαση ή πρόταση) του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών σχετικά με το επίπεδο των Τελών Αερολιμένα στον Δ.Α.Α. προβλέπει ότι:

- Από την 01/10/2025 έως τις 30/04/2026 το ρυθμιζόμενο σύμφωνα με την Οδηγία 2009/12/ΕΚ Τέλος Εξυπηρέτησης Επιβατών (ΤΕΕ) θα διαμορφωθεί προσωρινά ως ακολούθως:

ΤΕΛΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗ (ΤΕΕ) (non-transfer) Passenger Terminal Fee	Από	Σε	Διαφορά
Intra Schengen	16,65€	11,66€	-4,99€
Extra Schengen	19,95€	13,97€	-5,98€

8. Με την ανωτέρω τροποποίηση, ο Δ.Α.Α. μειώνει προσωρινά στο ρυθμιζόμενο τέλος επιβάτη, ΤΕΕ, κατά 30% κατά τη χειμερινή περίοδο και ειδικότερα από 01/10/2025 - 30/04/2026.

9. Επιπρόσθετα, ο Δ.Α.Α. θέσπισε το «Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας» (Sustainability Support Scheme), από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως την 31η Δεκεμβρίου 2025, δια παροχής εκπτώσεως στο Τέλος Εξυπηρέτησης Επιβατών ανά αναχωρούντα επιβάτη, η οποία διαμορφώνεται ανάλογα με την απόδοση των καυσίμων αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται (με βάση το λίτρο καυσίμου αεριωθούμενων ανά κύκλο προσγείωσης-απογείωσης ανά θέση). Το ποσό της έκπτωσης κυμαίνεται από 0,80€ ανά αναχωρούντα επιβάτη έως 1,50€ ανά αναχωρούντα επιβάτη, συγκεκριμένα:

- Τα αεροσκάφη κατατάσσονται σύμφωνα με την κατανάλωση καυσίμου ανά θέση ανά Κύκλο Προσγείωσης-Απογείωσης.

- Εφαρμόζεται μεθοδολογία επί τη βάσει του Εγγράφου 9889 και της Βάσης Δεδομένων Εκπομπών Κινητήρων του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

- Επιλέξιμες είναι όλες οι αεροπορικές εταιρείες προγραμματισμένων εμπορικών πτήσεων που αναχωρούν από το Αεροδρόμιο της Αθήνας.

- Το Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας διακρίνεται σε τρεις (3) κατηγορίες έκπτωσης στο ύψος του Τέλους Εξυπηρέτησης Επιβατών με βάση τον Δείκτη:

Κατηγορία	Βασικός Δείκτης Επιδόσεων (ΒΔΕ)	Έκπτωση ΤΕΕ ανά αναχωρούντα επιβάτη
1: Μεγαλύτερη εξοικονόμηση καυσίμων	<6.0	1,50€
2: Μέση εξοικονόμηση καυσίμων	6.0-10.0	1,10€
3: Μικρότερη εξοικονόμηση καυσίμων	>10	0,80€

10. Στην απόφαση του Δ.Α.Α. περιλαμβάνεται το «Συνημμένο 1» στο οποίο περιγράφονται λεπτομερώς οι όροι και οι προϋποθέσεις για το Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας.

11. Αναφορικά με το ύψος των υπόλοιπων Τελών Αερολιμένα του Δ.Α.Α. για το έτος 2025, αυτό παραμένει χωρίς μεταβολή.

12. Στις 27/05/2025, εμπροθέσμως και παραδεκτώς, η εταιρεία Air France, εκπροσωπώντας τις αεροπορικές εταιρείες Air France και KLM, υπέβαλε προσφυγή στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας κατά της από 07/05/2025 απόφασης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών. Η προσφυγή κατατέθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του π.δ. 52/2012, το οποίο προβλέπει το δικαίωμα διοικητικής προσφυγής (Άρθρο 6 της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ). Κατόπιν της υποβολής της προσφυγής, η Αρχή εξετάζει την προσβαλλόμενη απόφαση τόσο ως προς τη νομιμότητά της όσο και ως προς την ουσία της.

3) https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expertgroups/consult?lang=en&do=groupDetail.groupDetail&groupID=3084

4) https://www.aia.gr/getmedia/a2621fca-f018-4470-b015-ce3556abab2a/aeronautical_charges_Oct2025Apr2026.pdf

Οι λόγοι που προβάλλουν οι εταιρείες Air France και KLM στην προσφυγή τους της 27/05/2025 συνοψίζονται ως ακολούθως:

13. Πρώτος λόγος: Προσωρινή μείωση των χρεώσεων ΤΕΕ (Passenger Terminal Facility Charge-PTF): Οι Air France/KLM υποστηρίζουν ότι η σύμβαση παραχώρησης περιορίζει τη μέγιστη επιτρεπόμενη απόδοση των αεροναυτικών δραστηριοτήτων στο 15%. Τυχόν έσοδα που υπερβαίνουν το όριο αυτό πρέπει να επιστρέφονται στους χρήστες. Ο Δ.Α.Α. αποφάσισε μονομερώς να διαθέσει αυτά τα πλεονάζοντα έσοδα ως κίνητρα για τη στήριξη της χειμερινής κυκλοφορίας μειώνοντας το ΤΕΕ κατά 30 % και να τροποποιήσει τα υφιστάμενα τέλη ώστε να εισαγάγει τα λεγόμενα «βιώσιμα» οφέλη. Επιπλέον, η προτεινόμενη μείωση των τελών ΤΕΕ μόνο κατά τη χειμερινή περίοδο εισάγει διακρίσεις. Τα πλεονάζοντα κέρδη από τα ρυθμιζόμενα τέλη προέκυψαν καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους, με την πλειονότητά τους να σημειώνεται κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού λόγω του υψηλότερου όγκου κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου, οποιαδήποτε μείωση των τελών θα πρέπει να εφαρμόζεται καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους, ώστε να διασφαλίζεται η δίκαιη μεταχείριση όλων των μεταφορέων, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορέων που δραστηριοποιούνται καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους ή των μεταφορέων φορτίου.

14. Δεύτερος λόγος: Σύστημα παροχής βιώσιμων κινήτρων: Ο Δ.Α.Α. αντικατέστησε την αρχική πρόταση παροχής κινήτρων για τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα με ένα ευρύτερο «βιώσιμο» κίνητρο, επικαλούμενος τον στόχο της μείωσης των εκπομπών του πεδίου εφαρμογής 3. Ωστόσο, δεν παρουσιάστηκαν, όπως υποστηρίζεται, στους χρήστες, δεδομένα αναφοράς για τις εκπομπές ή στόχοι μείωσης ούτε στις συνεδριάσεις διαβούλευσης ούτε στην τελική απόφαση του Δ.Α.Α.

Επιπλέον, η κατηγοριοποίηση των αεροσκαφών στο πλαίσιο αυτού του συστήματος παραμένει ασαφής. Φαίνεται να βασίζεται στην κατανάλωση καυσίμου κατά τη διάρκεια του κύκλου LTO, αλλά δεν έχουν κοινοποιηθεί υποστηρικτικά δεδομένα ή μεθοδολογία. Η χρηματοδότηση προγραμμάτων παροχής κινήτρων από αεροναυτικά τέλη παραβιάζει τις αρχές που ορίζονται στο έγγραφο του ICAO και, ως εκ τούτου, ο Δ.Α.Α. παραβιάζει τη συμφωνία παραχώρησης. Στο Κεφάλαιο 14 (Αερολιμενικά τέλη) της σύμβασης παραχώρησης, παρ. 14.3, τα αερολιμενικά τέλη θα πρέπει να εισπράττονται για τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες που παρέχονται στον αερολιμένα, αλλά το βιώσιμο κίνητρο δεν εμπίπτει σε καμία από αυτές τις κατηγορίες.

Τέλος, κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης, καμία αεροπορική εταιρεία δεν εξέφρασε την υποστήριξή της για την εφαρμογή κινήτρου βιωσιμότητας χρηματοδοτούμενου από τα αερολιμενικά τέλη (βλ. πρακτικά διαβούλευσης). Εάν ο Δ.Α.Α. επιθυμεί να εφαρμόσει ένα τέτοιο πρόγραμμα, θα πρέπει να χρηματοδοτηθεί μέσω εμπορικών (μη αεροναυτικών) εσόδων, αλλά όχι από τα τέλη των αεροπορικών εταιρειών.

15. Τρίτος λόγος: Διαδικασία διαβούλευσης: Πρώτον, το κίνητρο για τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα παρουσιάστηκε στους χρήστες στις 18 Δεκεμβρίου, μόλις δύο εβδομάδες πριν από την προβλεπόμενη εφαρμογή του, και το αναθεωρημένο «βιώσιμο» καθεστώς θεσπίστηκε με αναδρομική ισχύ. Επιπλέον, η πρώτη συνεδρίαση διαβούλευσης τον Δεκέμβριο δεν περιείχε πληροφορίες σχετικά με τις προτεινόμενες επιβαρύνσεις ή τα επενδυτικά σχέδια, και αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο είναι δύσκολο να χαρακτηριστεί κατάλληλη συνεδρίαση διαβούλευσης. Τέλος, σύμφωνα με το έγγραφο 9082 του ICAO, κάθε αλλαγή που επηρεάζει το επίπεδο των αερολιμενικών τελών απαιτεί διεξοδική διαβούλευση με τις αεροπορικές εταιρείες. Δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε ότι ήταν μια περίπτωση για προτεινόμενες αλλαγές κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας διαβούλευσης.

16. Τέταρτος λόγος: Ανησυχίες σχετικά με την κατανομή των επενδύσεων: Ο Δ.Α.Α. σχεδιάζει να επενδύσει 47 εκατ. ευρώ σε φωτοβολταϊκό σταθμό. Σχεδόν το 89% του κόστους κατανέμεται σε (ρυθμιζόμενα) περιουσιακά στοιχεία που σχετίζονται με επιβάτες, ενώ μόνο το 11% σε μη ρυθμιζόμενα τέλη. Η κατανομή αυτή είναι αδικαιολόγητη. Ένας πιο δίκαιος διαχωρισμός -όπως 50/50- θα αντικατόπτριζε καλύτερα τα κοινά οφέλη της μείωσης του ενεργειακού κόστους τόσο στις ρυθμιζόμενες όσο και στις μη ρυθμιζόμενες δραστηριότητες.

17. Η Α.Π.Α., στο πλαίσιο της εξέτασης της ανωτέρω προσφυγής, απέστειλε στις 30/05/2025 επιστολή προς τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, λαμβάνοντας αντιστοίχως την από 06/06/2025 απάντηση του Δ.Α.Α..

18. Ειδικότερα, ο Δ.Α.Α. απορρίπτει τις αιτιάσεις των εταιρειών Air France/KLM, ως ακολούθως.

- Ως προς την προσωρινή μείωση κατά 30% του Τέλους Εξυπηρέτησης Επιβατών (ΤΕΕ) κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου του έτους 2025-2026: Σύμφωνα με το άρθρο 14.8 της ΣΑΑ, ο Δ.Α.Α. καθορίζει τα Αερολιμενικά Τέλη ούτως ώστε μαζί με τα υπόλοιπα έσοδα από Αεροπορικές Δραστηριότητες, να καλύπτουν τα κόστη των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων. Τα Αερολιμενικά Τέλη καλύπτουν και απόδοση επί του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων μετά από φόρους, η οποία δεν υπερβαίνει μικτή σωρευτική απόδοση 15% κατ’ έτος. Από τα στοιχεία της διαβούλευσης προκύπτει ότι ο Δ.Α.Α. ευρίσκεται εντός του προαναφερθέντος ορίου ετήσιας μικτής σωρευτικής απόδοσης του 15%, Επιπρόσθετα, το άρθρο 14.8.6 της ΣΑΑ ορίζει ότι σε περίπτωση πλεονάσματος για τρία συνεχόμενα έτη το πλεόνασμα διοχετεύεται κατά την επόμενη οικονομική χρήση στο Ελληνικό Δημόσιο και όχι στους χρήστες. Για τον ισχυρισμό περί διακριτικής μεταχειρίσεως ένεκα της μειώσεως του τέλους ΤΕΕ από τον Οκτώβριο του 2025 έως τον Απρίλιο του 2026 σημειώνεται ότι η εν λόγω μείωση αφορά όλους τους χρήστες που επιχειρούν στον Δ.Α.Α., ενώ είναι και μια συνηθισμένη διεθνής πρακτική διαφοροποίησης των τιμών ιδιαίτερα σε περίπτωση σοβαρής εποχικότητας της κίνησης σε συνδυασμό με περιορισμούς στη Χωρητικότητα του αεροδρομίου, όπως συμβαίνει στον Δ.Α.Α.

- Αναφορικά με το πλαίσιο στήριξης βιωσιμότητας (Sustainability Support Scheme): Η θέσπιση του πλαισίου στήριξης βιωσιμότητας (Sustainability Support Scheme) ευρίσκει νόμιμο έρεισμα στα άρθρα 3, της

Οδηγίας 2009/12 και 7, παρ. 2, του π.δ. 52/2012, τα οποία προβλέπουν ρητώς τη δυνατότητα διαφοροποίησης των αερολιμενικών τελών για περιβαλλοντικούς λόγους. Κατά τούτο, το εν λόγω πλαίσιο είναι απολύτως σύμφωνο με το άρθρο 14 της ΣΑΑ, το οποίο προβλέπει ρητή επιφύλαξη υπέρ των διατάξεων του κοινοτικού δικαίου. Περαιτέρω, το πλαίσιο στήριξης βιωσιμότητας βασίζεται σε συναφή, αντικειμενικά και διαφανή κριτήρια, όπως ακριβώς απαιτούν το άρθρο 3 της Οδηγίας 2009/12 και στο άρθρο 7, παρ. 2, του π.δ. 52/2012. Ως εκ τούτου, ο Δ.Α.Α. συμβάλλει με ίδιους πόρους στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου Πεδίου Εφαρμογής 3, μέσω της διαφοροποίησης του ΤΕΕ. Τέλος, σημειώνεται ότι ο Δ.Α.Α. εμπίπτει στο κανονιστικό πλαίσιο του διπλού ταμείου (dual-till), σύμφωνα με το άρθρο 14 και το Παράρτημα 11 της ΣΑΑ που σημαίνει ότι μόνον τα έξοδα που συνδέονται με τις αεροπορικές δραστηριότητες λαμβάνονται υπόψη, ενώ τα έξοδα που συνδέονται με μη αεροπορικές δραστηριότητες εξαιρούνται.

- Ως προς τη διαδικασία των Διαβουλεύσεων: Ο Δ.Α.Α. προσήλθε στον πρώτο γύρο των διαβουλεύσεων στις 19.12.2024 και στον δεύτερο γύρο στις 10.03.2025. Ο Δ.Α.Α., και στους δύο γύρους των διαβουλεύσεων, παρείχε όλα τα εκ του νόμου απαιτούμενα στοιχεία, μεταξύ των οποίων οι προβλέψεις επιβατικής κίνησης, στοιχεία περί του επενδυτικού προγράμματος του Δ.Α.Α. στο πλαίσιο της επέκτασης του Αεροδρομίου, καθώς και αιτιολόγηση και αναλυτική μεθοδολογία υπολογισμού του πλαισίου στήριξης βιωσιμότητας. Οι χρήστες, έχουν πλήρη εικόνα των διαθέσιμων κινήτρων στην ιστοσελίδα του Δ.Α.Α., εντός ειδικά διαμορφωμένου τμήματος αυτής, ειδικά για την πληροφόρηση των αεροπορικών εταιρειών.

- Ως προς την κατανομή του κόστους των επενδύσεων: Είναι αδύνατον οι Αεροπορικές και οι Μη Αεροπορικές υποδομές ενός αερολιμένα να έχουν την ίδια ακριβώς κατανάλωση ενέργειας. Περαιτέρω, οι εν λόγω ισχυρισμοί δεν αφορούν το ύψος ή το σύστημα των αερολιμενικών τελών, δηλαδή ζητήματα τα οποία μπορούν κατά νόμο να αποτελέσουν αντικείμενο της προσφυγής του άρθρου 6 του π.δ. 52/2012, Σημειώνεται δε ότι η κατανομή των υποδομών, του κόστους και των εσόδων ελέγχεται και επικυρώνεται κάθε χρόνο από ορκωτούς ελεγκτές με την τελευταία έκθεση να έχει υποβληθεί στον Δ.Α.Α. το 2024.

Γ. Ανάλυση νομικού/κανονιστικού πλαισίου ως προς την εξεταζόμενη προσφυγή

α. Ως προς την Οδηγία 2009/12/ΕΚ

19. Η Οδηγία 2009/12/ΕΚ μεταφέρθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με το π.δ. 52/2012 (Α’ 102), το οποίο βρίσκεται σε ισχύ.

20. Όπως προαναφέρθηκε, η εν λόγω Οδηγία (και κατ’ επέκταση το προεδρικό διάταγμα μεταφοράς) θέτει κοινές αρχές για την είσπραξη αερολιμενικών τελών στους κοινοτικούς αερολιμένες. Ως εκ τούτου στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω Οδηγίας δεν εμπίπτουν άλλα τέλη αλλά και φορολογικά βάρη τα οποία επιβάλλονται από τα κράτη μέλη της Ε.Ε..

21. Σύμφωνα με το άρθρο 3 περί Κοινών Αρχών του π.δ. 52/2009 (άρθρο 3 της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ), τον καθορισμό των τελών αερολιμένων πρέπει να διέπει μεταξύ άλλων η αρχή της απαγόρευσης των διακρίσεων μεταξύ των χρηστών κατά την επιβολή και είσπραξη των τελών αερολιμένων. Επιπλέον, το άρθρο 7 του π.δ. 52/2012 προβλέπει ότι ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα μπορεί να διαφοροποιεί το ύψος των τελών αερολιμένα ανάλογα με την ποιότητα και το πεδίο αυτών των υπηρεσιών και το κόστος τους ή κάθε άλλη αντικειμενική και διαφανή αιτιολόγηση. Η διαφοροποίηση των τελών αερολιμένων μπορεί να γίνει για λόγους δημοσίου και γενικού συμφέροντος συμπεριλαμβανομένων και των περιβαλλοντικών.

22. Κατά το άρθρο 6 του π.δ. 52/2012 (άρθρο 6 της Οδηγίας), σε περίπτωση διαφωνίας εκ μέρους των χρηστών επί οποιασδήποτε απόφασης του φορέα τροποποιητικής του εκάστοτε ισχύοντος συστήματος τελών αερολιμένων ή του ύψους των, η επιτροπή χρηστών κατόπιν παροχής εξουσιοδότησης των μελών της, καθώς και κάθε χρήστης έχουν δικαίωμα προσφυγής στην Αρχή. Η προσφυγή πρέπει να είναι αιτιολογημένη και επαρκώς τεκμηριωμένη, προκειμένου να εξετασθεί από την Αρχή.

β. Ως προς τις διατάξεις της Σύμβασης Παραχώρησης (Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου - ΣΑΑ).

23. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14.3.1 της ΣΑΑ, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του Κοινοτικού Δικαίου και εκτός των όσων ορίζονται στο άρθρο 14 (Τέλη Αεροδρομίου), η Εταιρεία Αεροδρομίου θα είναι ελεύθερη κατά την απόλυτη και αδέσμευτη κρίση της να καθορίζει τα επιβλητέα Τέλη (συμπεριλαμβανομένων και των Τελών Αεροδρομίου) για τις διευκολύνσεις και τις υπηρεσίες που παρέχονται στο Αεροδρόμιο.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14.7 της ΣΑΑ, για τον προσδιορισμό των Αεροπορικών Τελών, θα εφαρμόζοντα οι ακόλουθες αρχές:

14.7.1 Οι αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν το Αεροδρόμιο θα βαρύνονται τελικώς με πλήρη και εύλογη συμμετοχή στα έξοδα παροχής όλων των διευκολύνσεων και υπηρεσιών που περιλαμβάνονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες. (…).

14.7.3 Γενικώς, οι αερομεταφορείς και οι επιβάτες δεν θα επιβαρύνονται για διευκολύνσεις και υπηρεσίες που δεν χρησιμοποιούν.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14.8 της ΣΑΑ, η Εταιρεία Αεροδρομίου καθορίζει τα Τέλη Αεροδρομίου κάθε οικονομικής περιόδου στο επίπεδο που εύλογα πιστεύει ότι, μαζί με τα ποσά που αναμένεται να καταβληθούν στην Εταιρεία Αεροδρομίου από το Ταμείο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Σπάτων, θα καλύπτουν:

14.8.1 Όλα τα έξοδα λειτουργίας και δαπάνες κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου που καταλογίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες, σύμφωνα με τα άρθρα 14.9.1.

14.8.2 Την αναλογία επί όλων των γενικών εξόδων (συμπεριλαμβανομένων και των γενικών δαπανών της διοίκησης και των πληρωμών σε σχέση με το Τέλος Χορήγησης Δικαιωμάτων) για την εν λόγω περίοδο, που καταλογίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το άρθρο 14.9.4.

14.8.3 Την απόσβεση κατά την εν λόγω περίοδο όλων των περιουσιακών στοιχείων που κατανέμονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το άρθρο 14.9.2, τα οποία η Εταιρεία Αεροδρομίου χαρακτηρίζει στους λογαριασμούς της ως υποκείμενα σε απόσβεση, της απόσβεσης αυτής πραγματοποιούμενης για κάθε σχετικό περιουσιακό στοιχείο σε απευθείας συνάρτηση με την προβλεπόμενη διάρκεια ζωής του σχετικού περιουσιακού στοιχείου όπως ευλόγως προσδιορίζεται από την Εταιρεία Αεροδρομίου.

14.8.4 Τον τόκο που πληρώνεται κατά τη διάρκεια της εν λόγω χρονικής περιόδου επί της αναλογίας της οφειλής της Εταιρείας Αεροδρομίου που κατανέμεται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες, σύμφωνα με το Άρθρο 14.9.3 (συμπεριλαμβανομένων, προς αποφυγή κάθε αμφιβολίας, του Δευτερεύοντος Χρέους και οποιωνδήποτε δευτερευόντων δανείων που παρασχέθηκαν από το Ελληνικό Δημόσιο στην Εταιρεία Αεροδρομίου).

14.8.5 Τους φόρους εισοδήματος που καταβλήθηκαν κατά την εν λόγω χρονική περίοδο και καταλογίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το Άρθρο 14.9.5.

14.8.6 Την απόδοση του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, απόδοση που δεν θα πρέπει να υπερβαίνει μικτή σωρευτική απόδοση (επί του ποσού του σχετικού κεφαλαίου που εκάστοτε καταβλήθηκε ή πιστώθηκε σαν καταβεβλημένο) 15 τοις εκατό κατ’ έτος επί του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, υπό την προϋπόθεση ότι:

(α) Εάν τα Τέλη Αεροδρομίου (και οποιαδήποτε ποσά που καταβλήθηκαν στην Εταιρεία Αεροδρομίου από το Ταμείο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Σπάτων εκτός από τα ποσά εκείνα που καταβλήθηκαν πριν από την έναρξη λειτουργίας του Αεροδρομίου ή σε σχέση με τις Εργασίες που εκτελέσθηκαν για το σκοπό απαιτούμενης Επέκτασης) που εισπράχθηκαν έχουν σαν αποτέλεσμα το Κεφάλαιο Αεροπορικών Δραστηριοτήτων να έχει για την Εταιρεία Αεροδρομίου απόδοση, η οποία, σε τρεις από οποιεσδήποτε τέσσερις διαδοχικές οικονομικές χρήσεις, υπερβαίνει την εν λόγω μικτή σωρευτική απόδοση, η Εταιρεία Αεροδρομίου θα υποχρεούται να καταβάλει στο Ελληνικό Δημόσιο το πλεόνασμα πέρα από την μικτή σωρευτική απόδοση εντός 45 ημερών από το τέλος της τέταρτης από τις οικονομικές αυτές χρήσεις, και

(β) εάν η Εταιρεία Αεροδρομίου υποχρεούται να καταβάλλει στο Ελληνικό Δημόσιο οποιοδήποτε τέτοιο πλεόνασμα κατά το άρθρο 14, 8.6(α) θα πρέπει, εντός 45 ημερών από το τέλος κάθε επόμενης οικονομικής χρήσης, στο τέλος της οποίας η μικτή σωρευτική απόδοση του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων υπερβαίνει το μικτό σωρευτικό ποσοστό του 15 τοις εκατό, να καταβάλει το πλεόνασμα στο Ελληνικό Δημόσιο έως το χρονικό εκείνο σημείο που η μικτή σωρευτική απόδοση στο τέλος οικονομικής χρήσης είναι ίση προς το 15 τοις εκατό ή κατώτερη του, οπότε οι διατάζεις του άρθρου 14, 3, 5(α) θα εφαρμοσθούν και πάλι.

Από τα παρασχεθέντα στοιχεία προέκυψαν τα ακόλουθα:

Δ. Σκεπτικό της απόφασης

24. Η κύρια διαφοροποίηση στην απόφαση της 7ης Μαΐου 2025 του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (Δ.Α.Α.), σε σχέση με την πολιτική τιμολόγησης που είχε εφαρμοστεί στις προηγούμενες περιόδους, συνίσταται:

i. Στην απόφαση να εφαρμοστεί μια προσωρινή μείωση στο ύψος της Χρέωσης Εξυπηρέτησης Επιβατών (Passenger Terminal Facility charge - PTF), κατά 30% που θα ισχύσει από την 1η Οκτωβρίου 2025 έως και την 30η Απριλίου 2026, διατηρώντας όλες τις υπόλοιπες χρεώσεις αμετάβλητες για το 2025,

ii. να θεσπιστεί Πλαίσιο Στήριξης της Βιωσιμότητας από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως την 31η Δεκεμβρίου 2025, δια παροχής εκπτώσεως ανά αναχωρούντα επιβάτη το ύψος της οποίας θα εξαρτάται από τον τύπο του αεροσκάφους, με στόχο την παροχή κινήτρων στις αεροπορικές εταιρείες ώστε να χρησιμοποιούν αποδοτικότερα στην κατανάλωση καυσίμου αεροσκάφη, με στόχο τη μείωση, στο μέτρο του δυνατού, των εκπομπών του Πεδίου Εφαρμογής 3, καθώς και να συμβάλει καθοριστικά στη μείωση του κόστους των αεροπορικών εταιρειών δεδομένης της υποχρέωσης ανεφοδιασμού -σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ[5]- με 2%.

25. Σύμφωνα με τις διατάξεις που αναφέρονται στο σημείο (23) ανωτέρω, προκύπτει ότι, ο Δ.Α.Α. έχει το δικαίωμα να καθορίζει εκ των προτέρων τα αερολιμενικά τέλη προκειμένου να καλύπτονται τα έξοδα που περιγράφονται στα άρθρα 14.8 έως 14.8.6 της ΣΑΑ με τον περιορισμό του άρθρου 14.8.6, που ορίζει ότι πρέπει να καταβάλλει στο Ελληνικό Δημόσιο το πλεόνασμα πέρα από την μικτή σωρευτική απόδοση 15% εντός 45 ημερών από το τέλος της τέταρτης από τις οικονομικές αυτές χρήσης, σε περίπτωση που σε τρεις από οποιεσδήποτε τέσσερις διαδοχικές οικονομικές χρήσεις, υπερβαίνει την εν λόγω μικτή σωρευτική απόδοση.

26. Κρίσιμο ερώτημα που εξετάζεται είναι εάν τόσο η προσωρινή έκπτωση στο ΤΕΕ όσο και το Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας συμμορφώνονται με τις διατάξεις της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ, όπως έχει ενσωματωθεί και ισχύει στην εθνική νομοθεσία.

27. Η Α.Π.Α., εξέτασε τα διαθέσιμα στοιχεία, λαμβάνοντας υπόψη και τις διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν στις 19/12/2024 και 10/05/2025 μεταξύ Δ.Α.Α. και Χρηστών.

Επί των τιθέμενων ισχυρισμών:

28. Προσωρινή μείωση του Τέλους Εξυπηρέτησης Επιβατών (Temporary Decrease of PTF Charges)

Προβάλλεται ισχυρισμός περί υπέρβασης του μέγιστου επιτρεπτού ποσοστού απόδοσης (15%) επί των αεροναυτικών δραστηριοτήτων, χωρίς ωστόσο να παρατίθενται σχετικά αποδεικτικά στοιχεία ή αριθμητικά δεδομένα που να τεκμηριώνουν ότι το εν λόγω όριο υπερκαλύφθηκε. Δεν προσκομίζεται συνοπτική ή αναλυτική οικονομική αποτύπωση, ούτε γίνεται επίκληση συγκεκριμένων στοιχείων ελέγχου, οικονομικών κατα-

5) ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/2405 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Οκτωβρίου 2023 σχετικά με τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές (ReFuelEU aviation).

στάσεων ή αποσπασμάτων της Σύμβασης Παραχώρησης ή άλλου σχετικού εγγράφου, από το οποίο να τεκμηριώνεται η προβαλλόμενη απόκλιση στη χρήση των εσόδων εκ μέρους του Δ.Α.Α.

Ο προβληθείς ισχυρισμός περί “μονομερούς απόφασης” δεν συνοδεύεται από αναφορά συγκεκριμένου διαδικαστικού ελαττώματος ή παράβασης της προβλεπόμενης διαδικασίας διαβούλευσης.

Η χρήση των εσόδων για μείωση του ΤΕΕ και στήριξη περιβαλλοντικών πολιτικών είναι εντός του σκοπού των τελών, όπως ορίζεται στο άρθρο 7 παρ. 2 του π.δ. 52/2012 (για εγκαταστάσεις/υπηρεσίες). Κατά συνέπεια, ο προβαλλόμενος ισχυρισμός κρίνεται αόριστος, γενικός και ανεπαρκώς τεκμηριωμένος και, ως εκ τούτου, δεν πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 6 παρ. 1 του π.δ. 52/2012.

Το κριτήριο της εποχικότητας έχει παρουσιαστεί από τον Δ.Α.Α. ως μέτρο στήριξης βιωσιμότητας κατά τη χαμηλή περίοδο, στοιχείο συνδεδεμένο με την παροχή υπηρεσιών στους χρήστες. Η προσφυγή δεν αποδεικνύει άνιση μεταχείριση ή διάκριση μεταξύ ισότιμων κατηγοριών χρηστών.

Το αίτημα για επέκταση του οφέλους στο σύνολο της ρυθμιστικής περιόδου δεν συνοδεύεται από τεχνική, νομική ή κανονιστική βάση που να καθιστά επιβεβλημένο ή αναγκαίο αυτό το μέτρο. Δεν γίνεται αναφορά σε σχετική πρόβλεψη στη Σύμβαση Παραχώρησης ή σε άλλο ρυθμιστικό πλαίσιο, από το οποίο να προκύπτει υποχρέωση χρονικής κατανομής.

29. Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας (Sustainable Incentive Scheme)

Προβάλλεται γενικός ισχυρισμός περί απουσίας βάσης δεδομένων εκπομπών (baseline emissions data) ή στόχων μείωσης, χωρίς όμως να προσκομίζονται αποδεικτικά στοιχεία για το τι ακριβώς ζητήθηκε και δεν απαντήθηκε, ποια τεχνικά ή επιστημονικά δεδομένα φέρονται ως ελλείποντα, και πώς αυτά συνδέονται με τη φερόμενη μη νομιμότητα του μηχανισμού. Δεν τεκμηριώνεται ότι απαιτείται τέτοιου είδους ανάλυση βάσει συγκεκριμένης πρόβλεψης του εφαρμοστέου κανονιστικού πλαισίου.

Η προσφυγή επικαλείται την έλλειψη σαφούς μεθοδολογίας κατηγοριοποίησης αεροσκαφών, χωρίς όμως να εξηγεί ποια είναι η αδυναμία ή πού ακριβώς εντοπίζεται η έλλειψη επάρκειας. Δεν προσκομίζονται τεχνικά ή ρυθμιστικά δεδομένα που να αποδεικνύουν ότι η μεθοδολογία είναι αυθαίρετη ή αντιβαίνει σε διεθνή πρότυπα.

Ο ισχυρισμός ότι παραβιάζεται η Οδηγία 2009/12/ΕΚ ή το ICAO Doc. 9082 δεν συνοδεύεται από παραπομπή σε συγκεκριμένο άρθρο ή παράγραφο που παραβιάζεται. Δεν αποδεικνύεται πού ακριβώς η σχετική ρύθμιση αντίκειται στα διεθνή ή ευρωπαϊκά πρότυπα. Ελλείπει η αιτιολόγηση για τη σύνδεση της παροχής κινήτρων με υποχρέωση συμμόρφωσης προς συγκεκριμένη μέθοδο επιμερισμού κόστους.

Προβάλλεται γενικός ισχυρισμός ότι η ενίσχυση δεν εμπίπτει στις κατηγορίες του άρθρου 14.3 της ΣΑΑ, χωρίς όμως να προσδιορίζεται με ακρίβεια το περιεχόμενο του άρθρου ούτε να εξηγείται γιατί η χρήση εσόδων για την παροχή κινήτρων βιωσιμότητας αποκλείεται από τις προβλεπόμενες κατηγορίες υπηρεσιών. Δεν προσκομίζεται ερμηνευτικό ή νομικό υπόβαθρο που να υποστηρίζει τον ισχυρισμό.

Η αναφορά σε διεθνείς δυσχέρειες στην προσφορά SAF και στις καθυστερήσεις παραγωγής δεν συνδέεται με τη νομική βασιμότητα του μηχανισμού ή την τήρηση του θεσμικού πλαισίου. Πρόκειται για τεχνικό και γενικό σχόλιο που δεν ακυρώνει τη νομιμότητα της πολιτικής παροχής κινήτρων από τον φορέα διαχείρισης.

Η επίκληση ότι δεν εκφράστηκε υποστήριξη της πρότασης από άλλους αερομεταφορείς είναι αόριστη. Δεν προσδιορίζεται ποιοι φορείς, με ποια αιτιολογία, σε ποιο πρακτικό φέρονται να διατύπωσαν αρνητική θέση. Επιπλέον, η νομιμότητα του μηχανισμού δεν εξαρτάται από την καθολική αποδοχή του κατά τη διαβούλευση, αλλά από τη συμμόρφωση προς τις θεσμικές απαιτήσεις και τη διαφάνεια της διαδικασίας.

30. Διαδικασία Διαβούλευσης (Consultation Process)

Ο ισχυρισμός ότι η πρώτη διαβούλευση (19/12/2024) ήταν απλώς «ενημερωτική» δεν τεκμηριώνεται επαρκώς. Δεν προσκομίζεται πρακτικό ή σύγκριση με το τι θα όφειλε να περιλαμβάνει η συνεδρίαση σύμφωνα με δεσμευτικό κανονιστικό κείμενο. Επιπλέον, η σχετική διαβούλευση έλαβε χώρα στις 10/3/2025, κατά την οποία ετέθη υπόψη των συμμετεχόντων η νέα πολιτική και ζητήθηκαν απόψεις, όπως προκύπτει από το πρακτικό.

Η αναφορά περί μη αποδοχής αιτήματος περαιτέρω συζήτησης από έναν συμμετέχοντα (IATA) δεν αποδεικνύεται και δεν κρίνεται ως εκ τούτου ότι στοιχειοθετεί καθ’ εαυτή παραβίαση της υποχρέωσης διαβούλευσης, εφόσον η προβλεπόμενη διαδικασία τηρήθηκε κανονικά, με πρόσκληση, συμμετοχή, καταγραφή θέσεων και απαντήσεων.

Η επίκληση της παραβίασης του ICAO Doc 9082 παραμένει ατεκμηρίωτη, καθώς δεν προσδιορίζεται ποια ακριβώς διάταξη παραβιάστηκε, ούτε πώς η διαβούλευση που έλαβε χώρα υπολείπεται των προβλεπόμενων απαιτήσεων. Η γενική επίκληση “έλλειψης διαβούλευσης” δεν αρκεί για να στοιχειοθετηθεί διαδικαστική πλημμέλεια.

31. Ανησυχίες σχετικά με την κατανομή των επενδύσεων (Investment Allocation Concerns)

Η προσφυγή επικαλείται την άνιση κατανομή του κόστους της επένδυσης (47 εκατ. ευρώ) σε ποσοστό 89% στον ρυθμιζόμενο τομέα και μόλις 11% στον μη ρυθμιζόμενο, πλην όμως δεν προσκομίζει τεχνική, οικονομοτεχνική ή λογιστική τεκμηρίωση που να καθιστά την κατανομή αυτή εσφαλμένη ή να αποδεικνύει ότι είναι δυνατή και επιβεβλημένη εναλλακτική μέθοδος κατανομής.

Για τους ανωτέρω λόγους, αποφασίζουμε:

1. Απορρίπτουμε την από 27/05/2025 προσφυγή των εταιρειών Air France/KLM κατά της απόφασης της εταιρείας Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (Δ.Α.Α.), καθώς περιλαμβάνει ισχυρισμούς χωρίς επαρκή αιτιολόγηση και τεκμηρίωση, όπως επιτάσσει το άρθρο 6 παρ. 1 του π.δ. 52/2012.

2. Ενδεικτικά, η προσφυγή των εταιρειών Air France/KLM, δεν πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις τεκμηρίωσης καταγγελίας όπως καθορίζονται στις Κατευθυντήριες Γραμμές του Thessaloniki Forum on Airport Charges Regulators, και ειδικότερα στις παρ. 5.4-5.6 του εγγράφου του 2018 με τίτλο «Μη διάκριση βάσει της Οδηγίας

για τα Τέλη Αεροδρομίων» Non Discrimination under the Airport Charges Directive , και ιδίως λόγω έλλειψης πληροφοριών αναφορικά:

- Το μέρος της Οδηγίας που θεωρεί ότι παραβιάζεται.
- Τους λόγους για τους οποίους θεωρεί ότι η συμπεριφορά του καταγγελλόμενου παραβιάζει την απαγόρευση των διακρίσεων βάσει της Οδηγίας.
- Ο καταγγέλλων θα πρέπει να προσκομίσει όλα τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία (δηλαδή, πληροφορίες που ο καταγγέλλων ήδη κατέχει ή στις οποίες είναι εύκολα προσβάσιμες) που υποστηρίζουν την καταγγελία.
- Αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν αντίγραφα της σχετικής τεκμηρίωσης (για παράδειγμα, συμβάσεις, σημειώσεις τηλεφωνικών συνομιλιών, ηλεκτρονικά μηνύματα, πρακτικά συναντήσεων) και στοιχεία οποιουδήποτε προσώπου που μπορεί να καταθέσει για τα γεγονότα που αναφέρονται στην καταγγελία.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Σπάτα, 25 Ιουλίου 2025

Ο Διοικητής

ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ

Αριθμ. 22493 (2)

Προσωρινή απόφαση εκτέλεσης της απόφασης Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης» (ΚΑΗΚ) σχετικά με το επίπεδο των Τελών Αερολιμένα ΚΑΗΚ.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ
ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1) Τον ν. 4757/2020 «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» (Α’ 240), όπως ισχύει, και ιδιαίτερα τα άρθρα 7 και 12 παρ. 2 αυτού.

2) Το π.δ. 52/2012 «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 2009 για τα τέλη αερολιμένων» (Α’ 102/2012) και ιδιαίτερα το άρθρο 6 αυτού.

3) Την υπό στοιχεία ΓΔΑΜ/ΚΑΗΚ/7559/01.07.2025 απόφαση του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης» (ΚΑΗΚ) σχετικά με το επίπεδο των Τελών Αερολιμένα στον Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου.

4) Την από 18.07.2025 προσφυγή της εταιρείας Ryanair.

5) Την από 18.07.2025 προσφυγή της εταιρείας Αεροπορία Αιγαίου Αεροπορική Εταιρεία (Aegean Airlines).

6) Το γεγονός ότι δεν έχει ολοκληρωθεί η αξιολόγηση όλων των στοιχείων από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ) προκειμένου να εκδώσει οριστική απόφαση επί των προσφυγών των εταιρειών Ryanair και Αεροπορία Αιγαίου Αεροπορική Εταιρεία (Aegean Airlines) και μέχρις ότου εξεταστούν ενδελεχώς οι αιτιάσεις των προσφευγουσών εταιρειών και οι απαντήσεις του ΚΑΗΚ.

7) Την ανάγκη διασφάλισης της εύρυθμης λειτουργίας του αερολιμένα και της ίσης μεταχείρισης των χρηστών, αποφασίζουμε:

1) Επιτρέπουμε προσωρινά την ολική εκτέλεση της από 01.07.2025 απόφασης του ΚΑΗΚ.

2) Το χρονικό περιθώριο για έκδοση οριστικής απόφασης της Αρχής ορίζεται στους δύο (2) μήνες από τις προσφυγές των εταιρειών Ryanair και Αεροπορία Αιγαίου Αεροπορική Εταιρεία (Aegean Airlines).

3) Η απόφαση αυτή να κοινοποιηθεί σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Σπάτα, 25 Ιουλίου 2025

Ο Διοικητής

ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Το Εθνικό Τυπογραφείο αποτελεί δημόσια υπηρεσία υπαγόμενη στην Προεδρία της Κυβέρνησης και έχει την ευθύνη τόσο για τη σύνταξη, διαχείριση, εκτύπωση και κυκλοφορία των Φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ), όσο και για την κάλυψη των εκτυπωτικών - εκδοτικών αναγκών του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα (ν. 3469/2006/Α΄ 131 και π.δ. 29/2018/Α΄58).

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

• Τα **ΦΕΚ σε ηλεκτρονική μορφή** διατίθενται δωρεάν στο **www.et.gr**, την επίσημη ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου. Όσα ΦΕΚ δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωριστεί στην ανωτέρω ιστοσελίδα, ψηφιοποιούνται και αποστέλλονται επίσης δωρεάν με την υποβολή αιτήματος στην ηλεκτρονική διεύθυνση feksales@et.gr.

• Τα **ΦΕΚ σε έντυπη μορφή** διατίθενται σε μεμονωμένα φύλλα είτε απευθείας από το Τμήμα Πωλήσεων και Συνδρομητών, είτε ταχυδρομικά με την αποστολή αιτήματος παραγγελίας στην ηλεκτρονική διεύθυνση feksales@et.gr.

- Το κόστος ενός ασπρόμαυρου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,00 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,20 €. Το κόστος ενός έγχρωμου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,50 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,30 €.
- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. διατίθεται δωρεάν.
- Υπάρχει δυνατότητα ετήσιας συνδρομής οποιουδήποτε τεύχους σε έντυπη μορφή μέσω του Τμήματος Πωλήσεων και Συνδρομητών.

• **Τρόποι αποστολής κειμένων προς δημοσίευση:**

Α. Αποστολή των εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ στην ηλεκτρονική διεύθυνση **https://eservices.et.gr**. Σχετικές εγκύκλιοι και οδηγίες στην ηλεκτρονική διεύθυνση του Εθνικού Τυπογραφείου (**www.et.gr**) στη διαδρομή **Ανακοινώσεις** → **Εγκύκλιοι**.

Β. Κατ’ εξαίρεση, όσοι πολίτες δεν διαθέτουν προηγμένη ψηφιακή υπογραφή μπορούν είτε να αποστέλλουν ταχυδρομικά, είτε να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση εκτυπωμένα σε χαρτί στο Τμήμα Παραλαβής και Καταχώρισης Δημοσιευμάτων.

• Πληροφορίες, σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την ημερήσια κυκλοφορία των Φ.Ε.Κ., με την πώληση των τευχών και με τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες μας, περιλαμβάνονται στον ιστότοπο (www.et.gr). Επίσης μέσω του ιστότοπου δίδονται πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, με βάση τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Πρόκειται για τον αριθμό που εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΕΣ - ΕΚΔΟΤΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Το Εθνικό Τυπογραφείο ανταποκρινόμενο σε αιτήματα υπηρεσιών και φορέων του δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει έντυπα, φυλλάδια, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους για κάθε χρήση, κ.ά.

Επίσης σχεδιάζει ψηφιακές εκδόσεις, λογότυπα και παράγει οπτικοακουστικό υλικό.

Ταχυδρομική Διεύθυνση: **Καποδιστρίου 34, 10432 Αθήνα**

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000

Ιστότοπος: **www.et.gr**

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία του ιστότοπου: **helpdesk.et@et.gr**

Αποστολή εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ στην ηλεκτρονική διεύθυνση **https://eservices.et.gr**

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΟΙΝΟΥ

Πωλήσεις - Συνδρομές: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)
Πληροφορίες: (Ισόγειο, Γραφείο 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)
Παραλαβή Δημοσιευτέας Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279139)

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα έως και Παρασκευή: 8:00 - 13:30

02042790708250008