09.07.2026 09:38:25
ΨΗΦΙΑΚΑ
ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟ
ΑΠΟ
VARVARA ZACHARAKI

43495

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

8 Ιουλίου 2026 | ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ | Αρ. Φύλλου **4149**

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. 22079

Απόφαση επί της από 01η Απριλίου 2026 προσφυγής της αεροπορικής εταιρείας RYANAIR κατά της από 13η Μαρτίου 2026 απόφασης της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» σχετικά με το επίπεδο των τελών αεροδρομίου έτους 2026 στον Δ.Α.Α..

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Επί της προσφυγής της αεροπορικής εταιρείας RYANAIR, η οποία υποβλήθηκε στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας την 01η Απριλίου 2026 κατά της απόφασης της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» (εφεξής «Δ.Α.Α.») της 13ης Μαρτίου 2026 σχετικά με το επίπεδο των τελών αεροδρομίου έτους 2026 στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (Δ.Α.Α.), λαμβάνουμε υπόψη τα εξής.

Α. Νομοθετικό/κανονιστικό πλαίσιο

1. Σύμφωνα με το άρθρο 7 του ν. 4757/2020 (Α' 240), η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας ορίζεται ως η «Ανεξάρτητη Εποπτική Αρχή» (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).

Στο άρθρο 12 του ν. 4757/2020, αναφέρονται οι αρμοδιότητες του Διοικητή της Α.Π.Α., όπως αυτές περιγράφονται στα άρθρα 7, 30 και 31, πλην αυτών που ρητώς ορίζεται ότι ασκούνται από το Εκτελεστικό Συμβούλιο και αυτών που με απόφασή του, μεταβιβάζονται σε επιμέρους οργανικές μονάδες ή σε υφιστάμενα όργανα της Αρχής, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο άρθρο 13.

2. Η Οδηγία 2009/12/ΕΚ (εφεξής, η Οδηγία), και κατ' επέκταση το προεδρικό διάταγμα μεταφοράς της, π.δ. 52/2012 (Α' 102), καθιερώνουν κοινές αρχές για την είσπραξη αερολιμενικών τελών στους κοινοτικούς αερολιμένες. Σύμφωνα με το άρθρο 2 της Οδηγίας, ως «αερολιμενικά τέλη» ορίζεται η εισφορά που εισπράττεται από το Φορέα διαχείρισης του αερολιμένα και καταβάλλεται από τους χρήστες του αερολιμένα για τη χρήση των διευκολύνσεων και των υπηρεσιών οι οποίες παρέχονται αποκλειστικά από το Φορέα διαχείρισης του αερολιμένα και αφορούν την προσγείωση, την απογείωση, το φωτισμό και τη στάθμευση αεροσκαφών και τη διακίνηση επιβατών και φορτίου. Στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω Οδηγίας δεν εμπίπτουν άλλα τέλη ή φορολογικά βάρη τα οποία επιβάλλονται από τα κράτη μέλη της Ε.Ε..

Σύμφωνα με το άρθρο 3 περί Κοινών Αρχών του π.δ. 52/2012 (άρθρο 3 της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ), τον καθορισμό των τελών αερολιμένων πρέπει να διέπουν η αρχή της απαγόρευσης των διακρίσεων μεταξύ των χρηστών κατά την επιβολή και είσπραξη των τελών αερολιμένων, η αρχή της αναλογίας των υποδομών και των παρεχόμενων υπηρεσιών με το ύψος των τελών αερολιμένων και η αρχή της διαφάνειας ως προς τα στοιχεία επί τη βάσει των οποίων ο Φορέας υπολογίζει το ύψος των τελών αερολιμένων.

Το άρθρο 4 του π.δ. 52/2012 (άρθρο 6 της Οδηγίας) προβλέπει τη διαδικασία που ακολουθείται για τις τακτικές και έκτακτες διαβουλεύσεις μεταξύ του Φορέα Διαχείρισης του Αερολιμένα και των Χρηστών. Ειδικότερα, η τακτική διαβούλευση διενεργείται σε τακτά χρονικά διαστήματα (τουλάχιστον ετησίως) και αφορά την παρακολούθηση του συστήματος τελών και όποιου άλλου σχετικού θέματος ανακύψει. Η πρόσκληση κοινοποιείται στην Επιτροπή Χρηστών, δημοσιεύεται στον ιστότοπο του Φορέα και κοινοποιείται στην Αρχή. Η Έκτακτη διαβούλευση πραγματοποιείται όταν προτείνονται μεταβολές του συστήματος τελών. Ο Φορέας υποβάλλει αιτιολογημένη πρόταση και ακολουθεί η ίδια διαδικασία δημοσιότητας και κοινοποίησης.

Το άρθρο 5 του π.δ. 52/2012 (άρθρο 7 της Οδηγίας) ρυθμίζει το περιεχόμενο και την έκταση των πληροφοριών που οφείλουν να ανταλλάσσουν ο Φορέας Διαχείρισης Αερολιμένα και οι χρήστες στο πλαίσιο της διαβούλευσης του άρθρου 4.

Ο Φορέας οφείλει να παρέχει στους χρήστες επαρκή, σαφή και τεκμηριωμένα στοιχεία, ιδίως σχετικά με:

-Το ύψος και τη διάρθρωση των τελών.

-Τη μεθοδολογία υπολογισμού τους.

-Τα έσοδα από τέλη και άλλες συναφείς δραστηριότητες.

-Το συνολικό κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών.

-Τη χρηματοδότηση και τα επενδυτικά σχέδια.

-Τις προβλέψεις κυκλοφορίας και κίνησης.

-Το επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών.

Οι χρήστες οφείλουν να παρέχουν στον Φορέα:

-Προβλέψεις κίνησης.

-Επιχειρησιακά σχέδια που επηρεάζουν τη χρήση υποδομών.

-Στοιχεία που απαιτούνται για τον σχεδιασμό χωρητικότητας.

-Πληροφορίες σχετικές με τις απαιτήσεις ποιότητας υπηρεσιών.

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.

Το άρθρο 7 του π.δ. 52/2012 (άρθρα 3 και 10 της Οδηγίας) προβλέπει ότι ο Φορέας διαχείρισης ενός αερολιμένα μπορεί να διαφοροποιεί τις παρεχόμενες υπηρεσίες (π.χ. ποιότητα, εύρος ή ειδικές εγκαταστάσεις), προσφέροντας ακόμη και εξατομικευμένες υπηρεσίες ή ειδικούς χώρους. Τα τέλη αερολιμένα μπορούν να διαφέρουν ανάλογα με την ποιότητα, το είδος και το κόστος των υπηρεσιών, εφόσον υπάρχει αντικειμενική και διαφανής αιτιολόγηση. Επιτρέπεται διαφοροποίηση για λόγους δημοσίου ή γενικού συμφέροντος, όπως περιβαλλοντικοί λόγοι. Όλοι οι χρήστες που επιθυμούν να κάνουν χρήση αυτών των εξειδικευμένων υπηρεσιών πρέπει να έχουν πρόσβαση σε αυτές. Συνοπτικά, δίνεται η δυνατότητα διαφοροποίησης υπηρεσιών και τελών, υπό όρους διαφάνειας, ισότητας και αντικειμενικότητας.

3. Περαιτέρω, η δυνατότητα περιβαλλοντικής διαφοροποίησης των αερολιμενικών τελών δεν συνιστά εξαίρεση από τις κοινές αρχές που διέπουν το σύστημα τελών, αλλά υπόκειται σε νομικό έλεγχο συνάφειας, αντικειμενικότητας και διαφάνειας. Ο έλεγχος αυτός ερείδεται στο άρθρο 3 της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ, το οποίο επιτρέπει τη διαφοροποίηση για λόγους δημόσιου ή γενικού συμφέροντος, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών, υπό την προϋπόθεση ότι τα σχετικά κριτήρια είναι συναφή, αντικειμενικά και διαφανή, και εξειδικεύεται στην εθνική έννομη τάξη ιδίως με τα άρθρα 3, 5, 6 και 7 του π.δ. 52/2012. Κατά συνέπεια, όταν ο φορέας διαχείρισης θεσπίζει περιβαλλοντικά προσανατολισμένο μηχανισμό έκπτωσης ή διαφοροποίησης, η Αρχή εξετάζει εάν η μεθοδολογία του συνδέεται ουσιωδώς με τον δηλωμένο περιβαλλοντικό σκοπό, εφαρμόζεται με αντικειμενικά και επαληθεύσιμα κριτήρια, γνωστοποιείται με επαρκή διαφάνεια στους χρήστες και δεν συνεπάγεται αδικαιολόγητη ευμενή ή δυσμενή μεταχείριση μεταξύ συγκρίσιμων χρηστών.

4. Με το άρθρο 189 του ν. 1815/1988 «κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου», όπως έχει αντικατασταθεί με το άρθρο 5ο 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), θεσπίζεται η υποχρέωση κάθε αεροσκάφους που ίπταται πάνω από την ελληνική επικράτεια, προσγειώνεται σε ελληνικά αεροδρόμια ή λαμβάνει οποιασδήποτε μορφής υπηρεσίες, να καταβάλλει 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 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.

5. Με τον ν. 2338/1995 (Α’ 202), κυρώθηκε η Σύμβαση Ανάπτυξης του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα (εφεξής «ΣΑΑ»), η ίδρυση της εταιρείας «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.», η έγκριση των περιβαλλοντικών όρων. Αναλυτικότερα:

Κατά το άρθρο 12.4 της ΣΑΑ, η Εταιρεία Αεροδρομίου θα καταρτίζει τους λογαριασμούς της σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο και τις εκάστοτε γενικά παραδεκτές λογιστικές αρχές στην Ελλάδα. Ο λογαριασμοί της

Εταιρείας Αεροδρομίου θα ελέγχονται από οίκο διεθνών ορκωτών λογιστών καλού επιπέδου και φήμης. Ο λογαριασμοί της Εταιρείας Αεροδρομίου συνεπείς προς τις παραπάνω αρχές, θα παρέχουν τις δέουσες για τις ανάγκες της Εταιρείας Αεροδρομίου, για τις εύλογες απαιτήσεις του Ελληνικού Δημοσίου και για τις ανάγκες των χρησιμοποιούντων το Αεροδρόμιο πληροφορίες. Ειδικότερα, οι διευκολύνσεις και υπηρεσίες σε σχέση με τις οποίες επιβάλλονται Τέλη Αεροδρομίου θα πρέπει να προσδιορίζονται όσο το δυνατόν ακριβέστερα και θα πρέπει να παρέχονται λεπτομερείς πληροφορίες για όλα τα έξοδα και έσοδα που αφορούν όλες τις παρεχόμενες από την Εταιρεία Αεροδρομίου υπηρεσίες και διευκολύνσεις.

Το άρθρο 14 της σύμβασης περιγράφει αναλυτικά τα ισχύοντα σχετικά με τα τέλη αεροδρομίου:

Σύμφωνα με το άρθρο 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 το άρθρο 14.7 της ΣΑΑ, για τον προσδιορισμό των Αεροπορικών Τελών, θα εφαρμόζονται 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.

14.7.2 Δεν θα πρέπει να επιβάλλονται τέλη κατά τρόπο που να αποθαρρύνει την χρησιμοποίηση των αναγκαίων για την ασφάλεια διευκολύνσεων και υπηρεσιών.

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

Κατά το άρθρο 14.8, η Εταιρεία Αεροδρομίου θα καθορίζει εκ των προτέρων τα Τέλη Αεροδρομίου κάθε οικονομικής περιόδου με καλή πίστη σε επίπεδο που εύλογα πιστεύει ότι, μαζί με τα ποσά που αναμένεται να καταβληθούν στην Εταιρεία Αεροδρομίου από το Ταμείο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Σπάτων (εκτός από τα ποσά που αναμένεται να καταβληθούν στην Εταιρεία Αεροδρομίου σε σχέση με τις Εργασίες που θα εκτελεσθούν για τον σκοπό Απαιτούμενης Επέκτασης), 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 το άρθρο 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 απ’ ευθείας 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 και κάθε οφειλής που θα αναλάβει η Εταιρεία Αεροδρομίου σε σχέση με το Τίμημα Παράτασης για την παράταση της Συμβατικής Περιόδου) και

14.8.5. Τους φόρους εισοδήματος που καταβλήθηκαν κατά την εν λόγω χρονική και 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 διατάξεις του άρθρου 14.3.5(α) θα εφαρμοσθούν και πάλι.

Το άρθρο 14.9 ορίζει: Για τους σκοπούς του άρθρου 14.8:

14.9.1. (α) το κόστος λειτουργίας και οι δαπάνες που πραγματοποιούνται σε κάθε οικονομική χρήση και αφορούν μόνο Αεροπορικές θα κατανέμονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες. (β) το κόστος λειτουργίας και οι δαπάνες που πραγματοποιούνται σε κάθε οικονομική χρήση και αφορούν δραστηριότητες που περιλαμβάνουν τόσο Αεροπορικές Δραστηριότητες όσο και άλλες δραστηριότητες, θα κατανέμονται μεταξύ των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων και των άλλων τοιούτων δραστηριοτήτων σε δίκαιη και αμερόληπτη βάση.

14.9.2. (α) επιφυλασσόμενου του άρθρου 14.9.2(γ), περιουσιακά στοιχεία της Εταιρείας Αεροδρομίου που η Εταιρεία Αεροδρομίου χαρακτηρίζει στους λογαριασμούς της σαν αποσβεστέα και που χρησιμοποιούνται μόνο σε σχέση με οποιοσδήποτε Αεροπορικές Δραστηριότητες (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικώς, των διαδρόμων προσγειώσεως, απογειώσεως και των διαδρόμων τροχοδρόμησης) θα καταλογίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες, (β) επιφυλασσόμενου του άρθρου 14.9.2(γ), περιουσιακά στοιχεία της Εταιρίας Αεροδρομίου που η Εταιρεία Αεροδρομίου χαρακτηρίζει στους λογαριασμούς της σαν αποσβεστέα και που χρησιμοποιούνται σε σχέση με οποιεσδήποτε δραστηριότητες που περιλαμβάνουν τόσο Αεροπορικές Δραστηριότητες όσο και άλλες δραστηριότητες, θα κατανέμονται μεταξύ των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων και των άλλων τοιούτων δραστηριοτήτων ως ακολούθως: (i) σε σχέση με οποιοδήποτε κτίριο, το Τμήμα που καταλογίζεται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες θα αποτελεί τέτοιο εκατοστιαίο ποσοστό της μικτής επιφάνειας ορόφων του κτιρίου που θα είναι (ως προς αναλογία εκπεφρασμένη σε εκατοστιαίο ποσοστό, που έχει η επιφάνεια ορόφου του κτιρίου αυτού όπου διεξάγονται Αεροπορικές Δραστηριότητες προς τη μικτή επιφάνεια του κτιρίου αυτού. (ii) σε σχέση με όλα τα άλλα περιουσιακά στοιχεία, σε δίκαιη και αμερόληπτη βάση, (iii) σε σχέση με το Τίμημα Παράτασης, θα καταλογιστεί μεταξύ των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων και άλλων δραστηριοτήτων με βάση την ίδια αναλογία με την Αμοιβή για τη Χορήγηση Δικαιωμάτων και (γ) οι διατάξεις του άρθρου 14.9.2(α) και (β) δεν θα εφαρμόζονται στο τμήμα εκείνο των περιουσιακών στοιχείων της Εταιρείας Αεροδρομίου που αφορά σε Απαιτούμενη Επέκταση χρηματοδοτούμενη με πληρωμές ποσών που θα εισπράξει η Εταιρεία Αεροδρομίου από το Ταμείο Ανάπτυξης του Αεροδρομίου Σπάτων.

14.9.3. Το τμήμα εκείνο των τόκων που καταβάλλονται από την Εταιρεία Αεροδρομίου κατά τη διάρκεια της σχετικής χρονικής περιόδου και αφορά (α) οποιαδήποτε οφειλή λόγω χρηματικού δανείου που συνήφθη για την προμήθεια, απόκτηση, κατασκευή, συντήρηση, επισκευή, ανανέωση και λειτουργία των περιουσιακών στοιχείων που καταλογίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το άρθρο 14.9.2, συμπεριλαμβανομένου, προς αποφυγή κάθε αμφιβολίας, του Τιμήματος Παράτασης για την παράταση της Συμβατικής Περιόδου που καταλογίζεται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το άρθρο 14.9.2, ή (β) την καθαρή οφειλή που συνήφθη από τη χρηματοδότηση της αναλογίας των γενικών εξόδων της Εταιρείας Αεροδρομίου που καταλογίσθηκαν σε Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το άρθρο 14.9.4, θα καταλογίζεται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες, υπό τον όρο ότι οποιοσδήποτε τόκος που καταβάλλεται για ή λόγω της προπληρωμής ή επιτάχυνσης των πληρωμών οποιασδήποτε οφειλής δεν θα λαμβάνεται υπόψη κατά τον χρόνο της προπληρωμής ή επιτάχυνσης των πληρωμών κατά το μέτρο που ο τόκος αυτός υπερβαίνει το ποσό του τόκου το οποίο θα ήταν πληρωτέο εάν δεν ελάμβανε χώρα τοιαύτη προπληρωμή ή επιτάχυνση, αλλά αντ’ αυτού θα μεταφέρεται και θα λαμβάνεται υπόψη όταν και κατά το μέτρο που τόκος θα ήταν πληρωτέος σε σχέση με την εν λόγω οφειλή χωρίς προπληρωμή ή επιτάχυνση αυτής.

14.9.4. Το ποσοστό των γενικών εξόδων της Εταιρείας Αεροδρομίου [συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικώς, των οποιωνδήποτε πληρωμών που απαιτούνται σύμφωνα με την Αμοιβή Χορήγησης Δικαιωμάτων ή σε σχέση με ανταποδοτικές και άλλες κοινοτικές και τοπικές Επιβαρύνσεις, Φόρους και Τέλη που αναφέρονται στο άρθρο 25.6.(Φόροι και Τέλη)] που είναι ίσο προς το ποσοστό που επιβαρύνει τα περιουσιακά στοιχεία της Εταιρείας Αεροδρομίου που καταλογίζονται επί των συνολικών περιουσιακών στοιχείων σε Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το άρθρο 14.9.2 (είτε τα περιουσιακά αυτά στοιχεία αντιμετωπίζονται στους λογαριασμούς της Εταιρείας Αεροδρομίου σαν αποσβεστέα ή άλλως) θα καταλογίζεται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες.

14.9.5. Φόροι εισοδήματος καταβληθέντες από την Εταιρεία Αεροδρομίου κατά την περίοδο αυτή θα κατανέμονται μεταξύ των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων και άλλων δραστηριοτήτων επί αμερόληπτης και δίκαιος βάσης.

14.9.6. Οποιαδήποτε διαφορά σχετική με οποιοδήποτε καταλογισμό σύμφωνα με τα άρθρα 14.9.1, 14.9.2, 14.9.3. 14.9.4 ή/και 14.9.5 θα παραπέμπεται είτε από το Ελληνικό Δημόσιο είτε από την Εταιρεία Αεροδρομίου στους Ελεγκτές οι οποίοι θα αποφασίζουν. σύμφωνα με τα εν λόγω Άρθρα και με τις διατάξεις των Άρθρων 14.6, 14.7, 14.10 και 14.11, και των οποίων η απόφαση θα είναι τελική. Τα έξοδα των Ελεγκτών θα βαρύνουν την Εταιρεία Αεροδρομίου.

Σύμφωνα με το άρθρο 14.11, υπό την Επιφύλαξη των προηγουμένων διατάξεων του άρθρου 14 (Τέλη Αεροδρομίου), κατά τον καθορισμό και την επιβολή Τελών Αεροδρομίου, η Εταιρεία Αεροδρομίου θα πρέπει:

14.11.1 Να επιδείξει τη δέουσα προσοχή και να συμμορφωθεί με την πρώτη έκθεση του Συμβουλίου της ICAO (Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας) που περιλαμβάνεται στην Έκθεση του Συμβουλίου προς τα Συμβαλλόμενα Κράτη σχετικά με Τέλη Αεροδρομίου, που υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο της ICAO την 27η Νοεμβρίου 1981 κατά την 9η Συνεδρίαση της 104ης Συνόδου του και ακολούθως τροποποιήθηκε την 18η Δεκεμβρίου 1985. κατά την 27η Συνεδρίαση της 116ης Συνόδου, και η οποία έχει δημοσιευθεί ως έγγραφο της ICAO υπ’ αρ. 9082/3, όπως αυτή η έκθεση στη συνέχεια θα τροποποιείται ή θα συμπληρώνεται εκάστοτε και

14.11.2 Σύμφωνα με τα ανωτέρω, να είναι διαθέσιμη για συναντήσεις σε τακτικά και εύλογα χρονικά διαστήματα με εκπροσώπους της IATA και άλλων ενδιαφερομένων Προσώπων.

Περαιτέρω, το άρθρο 14.13. προβλέπει:

14.13.1. “Αεροπορικές Δραστηριότητες» σημαίνει την παροχή στο Αεροδρόμιο ή σε σχέση με αυτό οποιωνδήποτε διευκολύνσεων ή/και υπηρεσιών για τους σκοπούς:

(α) της προσγείωσης, στάθμευσης ή απογείωσης των αεροσκαφών,

(β) της εξυπηρέτησης αεροσκαφών (συμπεριλαμβανομένου του ανεφοδιασμού με καύσιμα) ή/και

(γ) της διακίνησης επιβατών, (συμπεριλαμβανομένης τροφοδοσίας εν πτήσει), αποσκευών, φορτίου ή ταχυδρομείου σε όλα τα στάδια εφόσον βρίσκονται σε εγκαταστάσεις του Αεροδρομίου [συμπεριλαμβανόμενης της μεταφοράς επιβατών, (συμπεριλαμβανομένης τροφοδοσίας εν πτήσει), αποσκευών, φορτίου ή ταχυδρομείου προς και από το αεροσκάφος ή/και τους σιδηροδρομικούς συρμούς),συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικώς,(σε κάθε περίπτωση κατά το μέτρο που υποστηρίζουν τις καθοριζόμενες στο άρθρο 14.13.1(α) έως (γ) ανωτέρω δραστηριότητες) των υπηρεσιών και διευκολύνσεων που προσδιορίζονται στο Τμήμα 1 του Παραρτήματος 11 (Αεροπορικές Δραστηριότητες). Δεν αποτελούν μέρος των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων οι διευκολύνσεις και υπηρεσίες οι παρεχόμενες στο Αεροδρόμιο που καθορίζονται στο Τμήμα 2 του Παραρτήματος 11 (Αεροπορικές Δραστηριότητες), και οι λοιπές υπηρεσίες και διευκολύνσεις κατά το μέτρο που δεν υποστηρίζουν τις δραστηριότητες που καθορίζονται στο άρθρο 14.13.1(α) έως (γ) ανωτέρω.

14.13.2. «Κεφάλαιο Αεροπορικών Δραστηριοτήτων» σημαίνει το σύνολο:

(α) των ποσών που εκάστοτε καταβλήθηκαν ή πιστώθηκαν ως καταβεβλημένα έναντι Κοινών Μετοχών που εκδόθηκαν, σύμφωνα με το άρθρο 5.1. του Καταστατικού και

(β) οποιωνδήποτε ποσών που εκάστοτε καταβλήθηκαν ή πιστώθηκαν καθαυτό τρόπο έναντι οποιωνδήποτε περαιτέρω εκδιδόμενων Κοινών Μετοχών κατά το μέτρο που τα ποσά αυτά χρησιμοποιούνται (σε σχέση με Απαιτούμενη Επέκταση ή άλλως) για τον σκοπό της προμήθειας, κατασκευής, απόκτησης, συντήρησης, επισκευής, ανανέωσης, αναβάθμισης και εκμετάλλευσης των περιουσιακών στοιχείων που καταλογίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες, σύμφωνα με το άρθρο 14.9.2 υπό την προϋπόθεση ότι: (i) για τους σκοπούς αυτούς οποιοδήποτε ποσό καταβαλλόμενο στην Εταιρεία Αεροδρομίου σύμφωνα με το άρθρο 22.3 (Επιδοτήσεις Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων) ή από το Τέλος Αναχωρούντων Επιβατών ή το Ταμείο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Σπάτων (ή οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο παρεχόμενο, κατασκευαζόμενο, αποκτώμενο, συντηρούμενο, ανανεούμενο. αναβαθμιζόμενο ή/και τιθέμενο σε εκμετάλλευση ή το αποτέλεσμά τους) δεν θα αποτελεί μέρος του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων ούτε θα λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό του, (ii) η Εταιρεία Αεροδρομίου υπό τον όρο ότι θα υπάρχουν διαθέσιμα δάνεια με λογικούς εμπορικούς όρους, θα χρησιμοποιεί για την προμήθεια. κατασκευή, απόκτηση, αναβάθμιση και εκμετάλλευση των περιουσιακών στοιχείων που έχουν διατεθεί στις Αεροπορικές Δραστηριότητες, σύμφωνα με το άρθρο 14.9.2 τον δανεισμό χρημάτων αντί των ιδίων κεφαλαίων εκτός της περιπτώσεως που με την ενέργεια αυτή η σχέση της οφειλής της από δανεισθέντα ποσά προς το καταβληθέν μετοχικό κεφάλαιο θα ήταν πιθανό να υπερβαίνει οποτεδήποτε την σχέση που υπολογίζεται από την Εταιρεία Αεροδρομίου κατά την Ημερομηνία Έναρξης της παρούσας να ισχύει κατά την Έναρξη Λειτουργίας του Αεροδρομίου, (iii) το Κεφάλαιο Αεροπορικών Δραστηριοτήτων θα αυξάνεται, και τούτο θα ισχύει από το τέλος κάθε οικονομική χρήσης της Εταιρείας Αεροδρομίου κατά

τον πληθωρισμό της περιόδου αυτής (που ισχύει για τον μέσο σταθμικό όρο του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων κατά την εν λόγω χρονική περίοδο). (Ο εν λόγω πληθωρισμός υπολογίζεται σύμφωνα με τον ορισμό του Συντελεστή Πληθωρισμού, εκτός του ότι για την περίπτωση αυτή η παραπομπή από αυτόν στην “31 Δεκεμβρίου 1992” θα αντικατασταθεί από “το τέλος της κατά τον χρόνο αυτό προηγούμενης οικονομικής χρήσης της Εταιρείας Αεροδρομίου”).

Στο Παράρτημα 11 της ΣΑΑ περιγράφονται οι διευκολύνσεις και υπηρεσίες που περιλαμβάνονται στις αεροπορικές δραστηριότητες (Τμήμα 1) και οι διευκολύνσεις και υπηρεσίες που δεν περιλαμβάνονται στις αεροπορικές δραστηριότητες (Τμήμα 2): Υπηρεσίες Υποδοχής.

Αναφορικά με το περιβάλλον, το άρθρο 29.3.1 της ΣΑΑ προβλέπει ότι η Εταιρεία Αεροδρομίου: (α) θα χρησιμοποιήσει τις καλύτερες διαθέσιμες τεχνικές που δεν συνεπάγονται υπερβολικό κόστος για να εξασφαλίσει ότι η αποθήκευση, επεξεργασία και διάθεση όλων των Υλών που δημιουργούνται εκάστοτε στο ή επί του Αεροδρομίου, ή/και στο Ακίνητο κατά τη διάρκεια της κατασκευής, θέσης σε λειτουργία, ολοκλήρωσης, ανάπτυξης, συντήρησης ή/και λειτουργίας του Αεροδρομίου ή άλλως, είναι τέτοια ώστε να ελαχιστοποιείται οποιαδήποτε ρύπανση που μπορεί να προκαλέσουν οι Ύλες αυτές στο Περιβάλλον ή/και οποιαδήποτε βλάβη σε ανθρώπινο ή οποιοδήποτε άλλο οργανισμό. Περαιτέρω, το άρθρο 29.3.2 αναφέρει ότι, στην παρούσα Σύμβαση, «Περιβάλλον» σημαίνει οποιοδήποτε τμήμα του περιβάλλοντος συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικώς, του αέρα (περιλαμβανομένου, ενδεικτικώς, και εκείνου εντός των κτιρίων ή φυσικών ή ανθρωπίνων κατασκευών είτε επάνω είτε κάτω από την επιφάνεια του εδάφους), του ύδατος (περιλαμβανομένων, ενδεικτικώς, των χωρικών, παρακτίων και εσωτερικών υδάτων και των υπογείων και των αποστραγγιζομένων και των υδάτων των οχετών) και της γης (περιλαμβανομένων, ενδεικτικώς, του θαλασσίου πυθμένα, ή της κοίτης των ποταμών κάτω από οποιαδήποτε εκ των ανωτέρω περιγραφόμενων υδάτων της γήινης και της υπόγειας επιφάνειας και οποιωνδήποτε φυσικών ή ανθρωπίνων κατασκευών).

6. Περαιτέρω, λαμβάνονται υπόψη οι κατευθυντήριες οδηγίες που τίθενται από την ομάδα Εθνικών Εμπειρογνωμόνων «Thessaloniki Forum»[1], η οποία 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. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες του Thessaloniki Forum με τίτλο «Μη διάκριση βάσει της Οδηγίας για τα τέλη αεροδρομίων» (έκδοση 2018), γενικά, είναι απαραίτητο αλλά όχι επαρκές η αιτιολόγηση για ένα συγκεκριμένο στοιχείο μιας στρατηγικής χρέωσης να είναι έγκυρη κατ’ αρχήν βάσει της Οδηγίας. Η Οδηγία ορίζει τρία κριτήρια με βάση τα οποία αξιολογείται η αιτιολόγηση: Συνάφεια, Αντικειμενικότητα και Διαφάνεια («Κριτήρια Οδηγίας»). Το Φόρουμ συνιστά στις ανεξάρτητες εποπτικές αρχές να χρησιμοποιούν τους ακόλουθους ορισμούς για κάθε κριτήριο:

• Σχετικό: Οι παράγοντες που αναφέρονται ισχύουν για τις εν λόγω περιστάσεις. Είναι παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται ορθά υπόψη για την αιτιολόγηση ποικίλων χρεώσεων.

• Αντικειμενικό: Οι σχετικοί παράγοντες έχουν αξιολογηθεί με δίκαιο, ισορροπημένο και επαναλήψιμο τρόπο.

Διαφανές: Οι λόγοι και η ανάλυση που διέπουν τη στρατηγική χρέωσης και το επίπεδο των χρεώσεων είναι σαφείς σε όλους, ώστε οι χρήστες να μπορούν να διαπιστώσουν εάν υπάρχει δικαιολογημένη καταγγελία. Η αιτιολόγηση και τα κριτήρια είναι σαφή και υπόκεινται σε έλεγχο σε όλα τα στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων τυχόν Όρων και Προϋποθέσεων που συνδέονται με στοιχεία της στρατηγικής.

Β. Ιστορικό

Η προσβαλλόμενη απόφαση

7. Στις 19.01.2026 έλαβε χώρα, σύμφωνα με ανακοίνωση του Δ.Α.Α. από 25.11.2025, η διαβούλευση για τα αερολιμενικά τέλη του αερολιμένα έτους 2026, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 6 της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ και στο άρθρο 4 του π.δ. 52/2012. Κατόπιν της διαβούλευσης, η από 13.03.2026 απόφαση[2] (εφεξής «απόφαση» ή «πρόταση») του Δ.Α.Α., σχετικά με το επίπεδο των τελών αεροδρομίου έτους 2026 στον Δ.Α.Α., προβλέπει τα εξής:

• Το επίπεδο του ύψους του Τέλους Εξυπηρέτησης Επιβατών (Passenger Terminal Facility Charge-PTF) στον Δ.Α.Α. παραμένει μειωμένο κατά 30% από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως και την 30η Απριλίου 2026.

• Εφαρμόζεται Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως την 31η Δεκεμβρίου 2026 στη βάση των παρακάτω:

- Κυμαίνεται από €0,80 ανά αναχωρούντα επιβάτη έως €1,50 ανά αναχωρούντα επιβάτη.

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

2. https://www.aia.gr/company-and-business/aeronautical-activities/general-aviation-charges/.

- Τα αεροσκάφη κατατάσσονται σύμφωνα με την αποτελεσματικότητα κατανάλωσης καυσίμου ανά Κύκλο Προσγείωσης-Απογείωσης.

- Εφαρμόζεται αντικειμενική μεθοδολογία στη βάση του Εγγράφου 9889 και της Βάσης Δεδομένων Εκπομπών Κινητήρων του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

- Οι πτήσεις Γενικής Αεροπορίας (GA), Επιχειρηματικής Αεροπορίας (BA) καθώς και οι Εμπορευματικές Πτήσεις (Cargo) εξαιρούνται.

• Το ύψος των υπόλοιπων Τελών Αεροδρομίου του Δ.Α.Α. (πλην όσων αναφέρονται ανωτέρω), παραμένει χωρίς μεταβολή.

Η προσφυγή της RYANAIR

8. Την 01.04.2026, η εταιρεία RYANAIR, υπέβαλε προσφυγή στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας κατά της από 13.03.2026 απόφασης του Δ.Α.Α. σχετικά με το επίπεδο των αερολιμενικών τελών του αερολιμένα για το έτος 2026. Οι λόγοι που προβάλλει η εταιρεία RYANAIR στην προσφυγή της από 01.04.2026 συνοψίζονται ως ακολούθως:

Πρώτος λόγος: η διαφοροποίηση του «Σχήματος Υποστήριξης Βιωσιμότητας» παραβιάζει τις απαιτήσεις περί μη διάκρισης του άρθρου 3 της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ, όπως αυτές μεταφέρθηκαν στα άρθρα 4 παρ. 1 και 7 παρ. 1 και 2 του π.δ 52/2012:

Η RYANAIR υποστηρίζει ότι, το Σχήμα Υποστήριξης Βιωσιμότητας παραβιάζει τα κριτήρια της συνάφειας, της αντικειμενικότητας και της διαφάνειας, όπως αυτά απορρέουν από το άρθρο 3 της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ και μεταφέρθηκαν στο άρθρο 7 του π.δ. 52/2012. Πιο συγκεκριμένα.

• Συνάφεια: Η παράμετρος του μέσου αριθμού θέσεων ανά αεροσκάφος και η μέθοδος κατηγοριοποίησης των αεροσκαφών δεν είναι, κατά τη RYANAIR, συναφείς με τον επιδιωκόμενο περιβαλλοντικό σκοπό. Επιπλέον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η διαφοροποίηση δεν λαμβάνει υπόψη τη χρήση Βιώσιμων Αεροπορικών Καυσίμων (SAF) και, συνεπώς, δεν είναι συναφής προς τον σκοπό παροχής κινήτρων για την αύξηση της χρήσης τους.

• Αντικειμενικότητα: Τα εύρη του Δείκτη Απόδοσης (KPI) που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό της έκπτωσης δεν είναι κατά την προσφεύγουσα, αντικειμενικά.

• Διαφάνεια: Τα κριτήρια διαφοροποίησης δεν είναι, κατά τη RYANAIR, διαφανή, ιδίως ως προς τη μεθοδολογία κατηγοριοποίησης των αεροσκαφών, τα όρια των κατηγοριών KPI και τα ποσά της χορηγούμενης έκπτωσης.

Δεύτερος λόγος: τα προτεινόμενα τέλη στερούνται διαφάνειας ως προς την κατανομή των κεφαλαιουχικών δαπανών (CapEx) μεταξύ αεροπορικών και μη αεροπορικών δραστηριοτήτων, κατά παράβαση του άρθρου 3 στοιχείο 3 του π.δ. 52/2012:

Η RYANAIR υποστηρίζει ότι τα προτεινόμενα τέλη δεν είναι διαφανή λόγω της αδιαφανούς κατανομής των κεφαλαιουχικών δαπανών μεταξύ αεροπορικών και μη αεροπορικών δραστηριοτήτων. Προκειμένου να διασφαλιστεί η διαφάνεια των τελών και να αποτραπεί η επιβάρυνση των χρηστών με διογκωμένα τέλη που καλύπτουν μη αεροπορικά κόστη, ο Αερολιμένας Αθηνών οφείλει να παράσχει λεπτομερή στοιχεία ως προς τη μεθοδολογία κατανομής του κόστους στον αεροπορικό τομέα.

Τρίτος λόγος: η πρόβλεψη επιβατικής κίνησης του Αερολιμένα Αθηνών είναι πρόωρη και μη ρεαλιστική, κατά παράβαση του στοιχείου (γ) της παρ. 2 του άρθρου 2 του π.δ. 52/2012: Κατά την RYANAIR, η πρόβλεψη επιβατικής κίνησης του Αερολιμένα Αθηνών είναι πρόωρη και δεν λαμβάνει υπόψη την εξέλιξη της κίνησης κατά την περίοδο Σεπτεμβρίου-Δεκεμβρίου 2025, ούτε τα νεότερα διαθέσιμα στοιχεία χωρητικότητας και κίνησης. Οι προβλέψεις του Αερολιμένα Αθηνών για την επιβατική κίνηση στερούνται επαρκούς βάσης και δεν έχουν υπολογιστεί ορθά. Επομένως, η RYANAIR καλεί την Α.Π.Α να απορρίψει την προτεινόμενη πρόβλεψη επιβατικής κίνησης και να ζητήσει την αναθεώρησή της, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα τέλη αερολιμένα για το 2026 είναι αναλογικά και εύλογα.

Η απάντηση του Δ.Α.Α.

9. Η Α.Π.Α., στο πλαίσιο της εξέτασης της ανωτέρω προσφυγής, απέστειλε στις 03.04.2026 επιστολή προς τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (Δ.Α.Α.), λαμβάνοντας αντιστοίχως την από 09.04.2026 απάντησή του.

10. Ειδικότερα, ο Δ.Α.Α. απορρίπτει τις αιτιάσεις της εταιρείας RYANAIR συνοπτικά ως ακολούθως.

Ως προς τον 1ο λόγο: Ο Δ.Α.Α. υποστηρίζει ότι η θέσπιση του Σχήματος έχει νόμιμο έρεισμα στα άρθρα 3, εδάφιο β’ και γ’ της Οδηγίας 2009/12 και 7, παρ. 2, του π.δ. 52/2012, τα οποία προβλέπουν τη δυνατότητα διαφοροποίησης των αερολιμενικών τελών για περιβαλλοντικούς λόγους. Περαιτέρω, αναφέρει ότι το Σχήμα εξετάστηκε εκτενώς και με διαφάνεια κατά την προηγούμενη διαδικασία διαβούλευσης, η οποία περιλάμβανε δύο πλήρεις κύκλους συζητήσεων, και ότι, κατά τη διάρκειά της, ο Δ.Α.Α. έλαβε υπόψη τα σχόλια των χρηστών και ενσωμάτωσε, όπου ήταν εφικτό, την ανατροφοδότηση. Κατά τον Δ.Α.Α., το Σχήμα είναι διαφανές, συναφές

και αντικειμενικό, βασίζεται σε διεθνώς αναγνωρισμένη μεθοδολογία και έχει σχεδιαστεί ώστε να επιβραβεύει τις αεροπορικές εταιρείες που μεταφέρουν επιβάτες με περιβαλλοντικά αποδοτικό τρόπο, ιδίως μέσω της χρήσης καυσιμο-αποδοτικών αεροσκαφών και της συνεκτίμησης του πραγματικού αριθμού αναχωρούντων επιβατών. Αναφορικά με τον υπολογισμό του KPI, ο Δ.Α.Α. αναφέρει ότι χρησιμοποιείται η Βάση Δεδομένων Εκπομπών Κινητήρων Αεροσκαφών του ICAO, σε συνδυασμό με τη μεθοδολογία του ICAO που περιλαμβάνεται στο Doc 9889, για τον υπολογισμό της κατανάλωσης καυσίμου κατά τον κύκλο LTO, με βάση τον πιο κοινό τύπο κινητήρα και την πιο κοινή διάταξη θέσεων για κάθε τύπο αεροσκάφους που επιχειρεί στο Αεροδρόμιο Αθηνών, όπως προβλέπεται στους Όρους και Προϋποθέσεις του Σχήματος.

Ως προς τον 2ο λόγο: Ο Δ.Α.Α. αναφέρει ότι πραγματοποιεί αναλυτικό επιμερισμό κόστους μεταξύ Αεροπορικών και Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, με βάση το άρθρο 14 και το Παράρτημα 11 της ΣΑΑ, ο οποίος ελέγχεται ετησίως από ορκωτούς λογιστές. Υποστηρίζει ότι, σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2009/12/ΕΚ και το π.δ. 52/2012, παρείχε στους χρήστες πληροφορίες σχετικά με τη γενική διάρθρωση του κόστους του αερολιμένα, τις κύριες κατηγορίες κόστους, το συνολικό κόστος των υπηρεσιών που καλύπτονται από τα αερολιμενικά τέλη, τις αρχές και τα κλειδιά κατανομής κόστους, καθώς και τη μεθοδολογία υπολογισμού των αερολιμενικών τελών. Περαιτέρω, αναφέρει ότι παρείχε αναλυτικά στοιχεία για τα οικονομικά μεγέθη που, κατά το άρθρο 14.8 της ΣΑΑ, λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό των αερολιμενικών τελών και πρέπει να καλύπτονται από αυτά. Κατά τον Δ.Α.Α., η μεθοδολογία υπολογισμού των αερολιμενικών τελών προκύπτει τόσο από το άρθρο 14.8 της ΣΑΑ όσο και από την αιτιολογημένη πρότασή του στο πλαίσιο της διαδικασίας διαβούλευσης.

Ως προς τον 3ο λόγο: Ο Δ.Α.Α. αναφέρει ότι η πρόβλεψη κίνησης για το 2026 καταρτίστηκε ενσωματώνοντας τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες έως τον Σεπτέμβριο 2025. Πέραν των σχεδίων των αεροπορικών εταιρειών, ελήφθησαν υπόψη και διάφορες παράμετροι του κλάδου, μεταξύ άλλων: το κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον, οι αεροπορικοί ναύλοι, οι τιμές καυσίμου αεροσκαφών (jet-fuel), ο αντίκτυπος περιβαλλοντικών πολιτικών, οι προκλήσεις χωρητικότητας και οι εξελίξεις στο γεωπολιτικό περιβάλλον. Ο Δ.Α.Α. σημειώνει επιπρόσθετα ότι θεωρεί την τρέχουσα πρόβλεψη ήδη αισιόδοξη, ενόψει των εξελίξεων στη Μέση Ανατολή και των σημαντικών επιπτώσεών τους στην διεθνή οικονομία και στις αγορές, ενώ το μείζον έργο αποκατάστασης στους διαδρόμους και το έργο επέκτασης του αεροδρομίου ενδέχεται να εισαγάγουν περαιτέρω περιορισμούς χωρητικότητας. Κατά τον Δ.Α.Α., τέτοιοι περιορισμοί συνήθως οδηγούν σε αναθεωρήσεις ή μειώσεις προγραμμάτων, και αρκετές αεροπορικές εταιρείες έχουν ήδη ενημερώσει τον Δ.Α.Α. για την πρόθεσή τους να προσαρμόσουν τη χωρητικότητα καθώς οι περιορισμοί αυτοί θα τίθενται σε ισχύ.

Γ. Σκεπτικό της απόφασης

11. Κατά την παρ. 1 του άρθρου 6 του π.δ. 52/2012, η προσφυγή ασκείται εντός αποκλειστικής προθεσμίας είκοσι (20) ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης του Φορέα και πρέπει να είναι αιτιολογημένη και επαρκώς τεκμηριωμένη. Δεδομένου ότι η απόφαση κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή Χρηστών του Αερολιμένα στις 13.03.2026 και η κρινόμενη προσφυγή κατατέθηκε εντός της νόμιμης προθεσμίας, περιέχει δε αναλυτική ανάπτυξη επιχειρημάτων, ενισχυμένη με παραδείγματα και αριθμητικά δεδομένα, η Αρχή κρίνει ότι πληροί τις τυπικές προϋποθέσεις παραδεκτού και προχωρεί στην εξέτασή της κατ’ ουσίαν.

12. Από την εξέταση των παρασχεθέντων στοιχείων προέκυψαν τα ακόλουθα:

Τα κύρια σημεία στην απόφαση της 13ης Μαρτίου 2026 του Δ.Α.Α. για τα Τέλη του Αερολιμένα έτους 2026, συνίστανται (α) στο επίπεδο του ύψους του Τέλους Εξυπηρέτησης Επιβατών (Passenger Terminal Facility Charge-PTF) στον Δ.Α.Α. το οποίο παραμένει μειωμένο κατά 30% από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως και την 30η Απριλίου 2026 και (β) στην εφαρμογή του Πλαισίου Στήριξης Βιωσιμότητας από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως την 31η Δεκεμβρίου 2026.

Κατά τη διαβούλευση της 19ης Ιανουαρίου 2026, ο Δ.Α.Α. παρουσίασε την πρότασή του για τα τέλη του Αερολιμένα με ισχύ από 01.04.2026. Περιέλαβε πληροφορίες σχετικά με την κίνηση κατά τα προηγούμενα έτη καθώς και την πρόβλεψη για το έτος 2026, ενημέρωση για την επέκταση του αεροδρομίου, τη βάση κόστους Αεροπορικών Δραστηριοτήτων από 2024 έως 2026 και άλλες επενδύσεις CapEx, την πρόταση τιμολόγησης και τα Ετήσια Αποτελέσματα, τη μεθοδολογία για τις χρεώσεις του Δ.Α.Α. Αναφορικά με το Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας, αυτό παρέμεινε με τα ίδια χαρακτηριστικά όπως το 2025 όταν και εφαρμόστηκε για πρώτη φορά.

13. Κρίσμα ερωτήματα που εξετάζονται στα πλαίσια της προσφυγής είναι εάν:

i. το Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας που εφαρμόζει ο Δ.Α.Α. ανταποκρίνεται στις αρχές της συνάφειας, της αντικειμενικότητας και της διαφάνειας.

ii. η κατανομή του κόστους μεταξύ αεροπορικών και μη αεροπορικών δραστηριοτήτων είναι διαφανής.

iii. η πρόβλεψη της επιβατικής κίνησης για το έτος 2026 είναι ρεαλιστική και τα επιβαλλόμενα τέλη για το έτος 2026 είναι αναλογικά και εύλογα.

14. Η Α.Π.Α., εξέτασε τα διαθέσιμα στοιχεία, λαμβάνοντας υπόψη και τη διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε στις 19.01.2026 μεταξύ Δ.Α.Α. και Χρηστών και αποφαίνεται επί των λόγων προσφυγής ως κατωτέρω:

14.1 Επί του πρώτου λόγου προσφυγής, ότι η διαφοροποίηση του «Σχήματος Υποστήριξης Βιωσιμότητας» παραβιάζει τις απαιτήσεις περί μη διάκρισης του άρθρου 3 της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ, όπως αυτές μεταφέρθηκαν στα άρθρα 4 παρ. 1 και 7 παρ. 1 και 2 του π.δ. 52/2012:

Αναφορικά με το Σχήμα Υποστήριξης Βιωσιμότητας του Δ.Α.Α., σύμφωνα με τα γραφόμενα στο έγγραφο «Όροι και Προϋποθέσεις» του «Πλαισίου Στήριξης Βιωσιμότητας» του Δ.Α.Α., όπως παρατίθενται στην απόφαση σχετικά με το επίπεδο των Τελών Αερολιμένα στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών της 7ης Μαΐου 2025, «το Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας αποσκοπεί, εκτός από την σταδιακή αύξηση των Βιώσιμων Αεροπορικών Καυσίμων, να διευκολύνει τη χρήση από τις αεροπορικές εταιρείες αεροσκαφών με καλύτερη απόδοση στην κατανάλωση καυσίμου. Το εν λόγω Πλαίσιο εφαρμόζεται με τη μορφή έκπτωσης στην Χρέωση Εξυπηρέτησης Επιβατών ανά αναχωρούντα επιβάτη, η οποία διαμορφώνεται ανάλογα με την απόδοση των καυσίμων που χρησιμοποιούνται (με βάση το λίτρο καυσίμου αεριωθούμενων ανά κύκλο Προσγείωσης-Απογείωσης, ανά θέση). Κατά συνέπεια, οι αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν αποδοτικότερα στην κατανάλωση καυσίμου αεροσκάφη με υψηλότερο συντελεστή πληρότητας θα επωφελούνται περισσότερο από το Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας».

Η μεθοδολογία, σύμφωνα με τους Όρους και Προϋποθέσεις, έχει ως εξής:

«Ο Βασικός Δείκτης Επιδόσεων ΒΔΕ (Key performance Indicator - KPI), εφεξής, ο Δείκτης, που χρησιμοποιείται ως μεταβλητή για την εξοικονόμηση καυσίμου του αεροσκάφους είναι τα λίτρα καυσίμου ανά κύκλο Προσγείωσης-Απογείωσης (LTO) ανά θέση. Ο υπολογισμός του Δείκτη βασίζεται στη μεθοδολογία που περιγράφεται στο Εγχειρίδιο για την Ποιότητα του Αέρα στα Αεροδρόμια του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) (Έγγραφο 9889, Τρίτη Έκδοση, 2023) για την εκτίμηση των εκπομπών αεροσκαφών κατά τη διάρκεια του κύκλου Προσγείωσης-Απογείωσης με βάση την κατανάλωση καυσίμου. Για κάθε τύπο αεροσκάφους που πραγματοποιεί πτήσεις στο Αεροδρόμιο της Αθήνας, προσδιορίζονται ο πιο κοινός τύπος κινητήρα και η πιο κοινή διάταξη θέσεων. Η συνολική κατανάλωση καυσίμου για έναν κύκλο Προσγείωσης-Απογείωσης (σε κιλά καυσίμου αεριωθούμενων για κάθε κύκλο Προσγείωσης-Απογείωσης) λαμβάνεται για τον πιο κοινό τύπο κινητήρα από τη Βάση Δεδομένων Εκπομπών Κινητήρων του ICAO (Έκδοση 30, 23 Ιουλίου 2024 που βρίσκεται διαθέσιμη στον ιστότοπο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA): https://www.easa.europa.eu). Εφαρμόζεται ο χρόνος στην κατάσταση (time-in-mode) για καθεμία από τις τέσσερις (4) καταστάσεις λειτουργίας (προσέγγιση, τροχοδρόμηση και άεργη λειτουργία κινητήρων στο έδαφος, απογείωση και άνοδος). Η κατανάλωση καυσίμου για έναν κινητήρα μετατρέπεται σε λίτρα χρησιμοποιώντας την σταθερά 1,2 λίτρα ανά κιλό καυσίμου αεριωθούμενων και στη συνέχεια πολλαπλασιάζεται επί τον αριθμό των κινητήρων του συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους. Το εν λόγω αποτέλεσμα διαιρείται στη συνέχεια με τον αριθμό των θέσεων σύμφωνα με την πιο κοινή διάταξη των θέσεων, ώστε να προκύψει ο Δείκτης λίτρων καυσίμου ανά κύκλο Προσγείωσης-Απογείωσης ανά θέση.

Το Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας διακρίνεται σε τρεις (3) κατηγορίες έκπτωσης στο ύψος της Χρέωσης Εξυπηρέτησης Επιβατών (Passenger Terminal Facility charge - PTF) με βάση τον Δείκτη:

Κατηγορία	ΒΔΕ	Έκπτωση PTF 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	€0.80

Ο Δ.Α.Α. υπολογίζει τον KPI ως:

$$KPI = \frac{\text{Λίτρα καυσίμου ανά LTO x Αριθμός κινητήρων}}{\text{Αριθμός θέσεων}}$$

όπου:

• LTO = Landing and Take-Off Cycle (κύκλος προσγείωσης-απογείωσης)

• οι θέσεις είναι οι θέσεις του αεροσκάφους

Ως προελέχθη, σύμφωνα με το άρθρο 3 του π.δ. 52/2012, τον καθορισμό των τελών αερολιμένων διέπουν οι αρχές της απαγόρευσης των διακρίσεων, της αναλογίας των υποδομών και των παρεχόμενων υπηρεσιών προς το ύψος των τελών και της διαφάνειας ως προς τα στοιχεία βάσει των οποίων ο Φορέας υπολογίζει

το ύψος των τελών. Περαιτέρω, κατά την παρ. 2 του άρθρου 7 του ίδιου π.δ., η διαφοροποίηση των τελών αερολιμένων μπορεί να γίνει για λόγους δημοσίου και γενικού συμφέροντος, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών. Επομένως, η θέσπιση περιβαλλοντικά προσανατολισμένου μηχανισμού έκπτωσης δεν αποκλείεται κατ’ αρχήν, υπό την προϋπόθεση ότι η μεθοδολογία του είναι συναφής με τον δηλωμένο σκοπό, αντικειμενική, διαφανής και μη διακριτική.

Η Αρχή αναγνωρίζει ότι το Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας αποτελεί θετικό βήμα προς την ενσωμάτωση στοιχείων περιβαλλοντικής αποδοτικότητας στη στρατηγική χρέωσης του Δ.Α.Α. και ότι, για το έτος 2026, εφαρμόζεται ως οριζόντιο σύστημα έκπτωσης επί της Χρέωσης Εξυπηρέτησης Επιβατών (Passenger Terminal Facility charge - PTF), βάσει προκαθορισμένης τεχνικής κατηγοριοποίησης αεροσκαφών.

Το Πλαίσιο αποτελεί μηχανισμό περιβαλλοντικής διαφοροποίησης τελών, ο οποίος δύναται να εξελίσσεται περαιτέρω κατά τις επόμενες περιόδους εφαρμογής. Το ύψος της έκπτωσης εξαρτάται κυρίως από προκαθορισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά τύπων αεροσκαφών, όπως αυτά λαμβάνονται υπόψη στο πλαίσιο της εφαρμοζόμενης μεθοδολογίας βάσει του ICAO Doc 9889 και της Βάσης Δεδομένων Εκπομπών Κινητήρων του ICAO, και όχι από διαφοροποίηση με βάση πραγματικά λειτουργικά δεδομένα κάθε συγκεκριμένης πτήσης. Ειδικότερα, η πραγματική πληρότητα δεν επηρεάζει την κατηγορία κατάταξης των αεροσκαφών από πλευράς περιβαλλοντικής αποδοτικότητας, όμως η περιβαλλοντική επίδοση αποτυπώνεται, κατά τη μεθοδολογία του Πλαισίου, μέσω του δείκτη κατανάλωσης καυσίμου ανά θέση, ενώ το συνολικό οικονομικό όφελος εξαρτάται από τους πραγματικούς αναχωρούντες επιβάτες, όπως έχει αναπτυχθεί και ανωτέρω. Συνεπώς, η πληρότητα δεν ασκεί επιρροή στο στάδιο της τεχνικής κατάταξης, αλλά στο στάδιο του υπολογισμού του συνολικού οικονομικού οφέλους, μέσω του αριθμού των πραγματικών αναχωρούντων επιβατών.

Ομοίως, δεν προκύπτει ότι λαμβάνεται υπόψη η πραγματική διαμόρφωση θέσεων του συγκεκριμένου αεροσκάφους ή της συγκεκριμένης πτήσης. Αντιθέτως, η κατηγοριοποίηση στηρίζεται σε τυποποιημένη παραδοχή ανά τύπο αεροσκάφους, ήτοι στην «πιο κοινή διάταξη θέσεων», όπως αυτή χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του Δείκτη. Επιπλέον, όλες οι επιλέξιμες κατηγορίες λαμβάνουν έκπτωση, με αποτέλεσμα το Πλαίσιο να λειτουργεί κυρίως ως μηχανισμός διαβαθμισμένης οικονομικής έκπτωσης υπέρ περιβαλλοντικά αποδοτικότερων τύπων αεροσκαφών.

Ειδικότερα ως προς τη χρήση SAF, η Αρχή λαμβάνει υπόψη ότι, στον Δ.Α.Α., ο ανεφοδιασμός καυσίμου πραγματοποιείται μέσω κεντρικού συστήματος διανομής καυσίμου (hydrant), το οποίο τροφοδοτείται από τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης καυσίμου εντός του αεροδρομίου. Εφόσον ωστόσο δεν υφίσταται, για την περίοδο εφαρμογής του Πλαισίου, πραγματική ή εξατομικευμένη διαφοροποίηση ως προς το μείγμα καυσίμου που λαμβάνει ή δύναται να λαμβάνει κάθε αεροπορική εταιρεία ή κάθε πτήση στο αεροδρόμιο, η μη αποκλειστική και ευθεία κατεύθυνση του Πλαισίου στην προώθηση της πραγματικής χρήσης SAF δεν αναιρεί τον ευρύτερο χαρακτήρα του ως μηχανισμού προώθησης της περιβαλλοντικής αποδοτικότητας. Τυχόν περαιτέρω τεχνική εξειδίκευση της μεθοδολογίας του Πλαισίου, ιδίως προς την κατεύθυνση αμεσότερης σύνδεσής του με τη χρήση SAF, μπορεί να αξιολογηθεί κατά την επόμενη ετήσια διαδικασία διαβούλευσης. Το Πλαίσιο μπορεί, επομένως, να ληφθεί υπόψη ως γενικότερο μέτρο περιβαλλοντικά προσανατολισμένης οικονομικής στήριξης, ιδίως σε περιβάλλον αυξημένου κόστους συμμόρφωσης προς το ενωσιακό πλαίσιο για τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα.

Από επιπλέον στοιχεία που ζητήθηκαν από την Αρχή και περιήλθαν σε αυτήν σε απάντηση σχετικού αιτήματός της προς τον Δ.Α.Α., προκύπτει ότι η προσφεύγουσα εταιρεία δεν αποτελεί χρήστη που επηρεάστηκε αρνητικά από την εφαρμογή του Πλαισίου. Αντιθέτως, λόγω της σύνθεσης του στόλου της και της κατάταξης της πλειονότητας των αεροσκαφών της στις ανώτερες κατηγορίες KPI, υπήρξε ένας από τους κύριους ωφελούμενους του μηχανισμού, λαμβάνοντας συστηματικά τα υψηλότερα επίπεδα έκπτωσης που προβλέπονταν. Επομένως, ανεξαρτήτως των επιμέρους αιτιάσεων που προβάλλονται κατά της μεθοδολογίας υπολογισμού του δείκτη KPI, της κατηγοριοποίησης των αεροσκαφών ή της σύνδεσης του Πλαισίου με τη χρήση Βιώσιμων Αεροπορικών Καυσίμων (SAF)[3], δεν προκύπτει ότι η εφαρμογή του Πλαισίου έχει επιφέρει δυσμενή οικονομική συνέπεια στην προσφεύγουσα εταιρεία.

Το γεγονός ότι συγκεκριμένος χρήστης ενδέχεται να λαμβάνει σημαντική έκπτωση από την εφαρμογή του Πλαισίου δεν καθιστά άνευ αντικειμένου τον έλεγχο της μεθοδολογίας του υπό το πρίσμα των αρχών της μη διάκρισης, της αντικειμενικότητας και της διαφάνειας. Η Αρχή εξετάζει το Πλαίσιο ως στοιχείο της συνολικής χρέωσης του αερολιμένα και όχι μόνο με βάση το αν ο συγκεκριμένος προσφεύγων υφίσταται οικονομική επιβάρυνση.

3. Βλ. ‘Όροι και Προϋποθέσεις» του «Πλαισίου Στήριξης Βιωσιμότητας» του Δ.Α.Α.

Ειδικότερα, το Πλαίσιο βασίζεται σε προκαθορισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά των αεροσκαφών που σχετίζονται με την ενεργειακή τους απόδοση, εφαρμόζεται κατά τρόπο ενιαίο για όλους τους χρήστες και στηρίζεται σε δημοσιοποιημένη και επαληθεύσιμη μεθοδολογία. Υπό την έννοια αυτή, πληροί σε ικανοποιητικό βαθμό τις απαιτήσεις συνάφειας, αντικειμενικότητας, διαφάνειας και μη διάκρισης που πρέπει να διέπουν τον καθορισμό των αερολιμενικών χρεώσεων.

Υπό τα δεδομένα αυτά, οι προβαλλόμενοι ισχυρισμοί περί έλλειψης συνάφειας του Πλαισίου με τη χρήση SAF, περί ακατάλληλης κατηγοριοποίησης των αεροσκαφών ή περί ανεπαρκούς αποτύπωσης της πραγματικής περιβαλλοντικής επίδοσης δεν συνδέονται με συγκεκριμένη βλάβη της προσφεύγουσας, αλλά αφορούν κυρίως τη γενικότερη καταλληλόλητα και αποτελεσματικότητα του σχεδιασμού του μέτρου. Κατά συνέπεια, οι ισχυρισμοί αυτοί προβάλλονται προς υποστήριξη γενικού ενδιαφέροντος για τη νομιμότητα ή την περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα του Πλαισίου και όχι προς αποκατάσταση συγκεκριμένης δυσμενούς επίπτωσης που υφίσταται η εταιρεία RYANAIR.

Η Αρχή κρίνει ότι τα στοιχεία που μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο περαιτέρω εξέλιξης του Πλαισίου δεν είναι τέτοιας φύσεως ή έντασης ώστε να επιβάλλουν την ακύρωση, αναστολή ή μη εφαρμογή του Πλαισίου για το έτος 2026. Η κρίση αυτή στηρίζεται ιδίως στο ότι το Πλαίσιο εφαρμόζεται ως χρονικά οριοθετημένο σύστημα έκπτωσης, έχει ενσωματωθεί στη χρέωση του τρέχοντος έτους, εφαρμόζεται κατά τρόπο οριζόντιο στους επιλέξιμους χρήστες και αποτελεί κατ’ αρχήν θετική προσπάθεια περιβαλλοντικού προσανατολισμού της τιμολογιακής πολιτικής του Δ.Α.Α..

Η Αρχή επισημαίνει ότι το Πλαίσιο δύναται να εξελίσσεται περαιτέρω κατά τις επόμενες περιόδους τελών, ιδίως ως προς τη δυνατότητα σύνδεσής του με τη χρήση SAF, εφόσον συντρέχουν οι σχετικές τεχνικές και επιχειρησιακές προϋποθέσεις.

Ως εκ τούτου, ο πρώτος λόγος προσφυγής απορρίπτεται κατά το μέρος που ζητείται η ακύρωση, αναστολή ή μη εφαρμογή του Πλαισίου Στήριξης Βιωσιμότητας για το έτος 2026.

Η δυνατότητα περαιτέρω εξέλιξης ή τεχνικής εξειδίκευσης της μεθοδολογίας του Πλαισίου δεν αναιρεί την ανωτέρω κρίση, ενώ επιπροσθέτως δεν προκύπτει ειδική βλάβη της προσφεύγουσας από την εφαρμογή του Πλαισίου.

Παράλληλα, η Αρχή διατυπώνει προς τον Δ.Α.Α. την ειδικότερη σύσταση που περιλαμβάνεται στο διατακτικό της παρούσας, αναφορικά με την επόμενη περίοδο τελών.

14.2 Επί του δεύτερου λόγου προσφυγής ότι τα προτεινόμενα τέλη στερούνται διαφάνειας ως προς την κατανομή των κεφαλαιουχικών δαπανών (CapEx) μεταξύ αεροπορικών και μη αεροπορικών δραστηριοτήτων, κατά παράβαση του άρθρου 3 στοιχείο 3 του π.δ. 52/2012:

Όπως προαναφέρθηκε, με το άρθρο 5 του π.δ. 52/2012 (άρθρο 7 της Οδηγίας), τα στοιχεία που πρέπει να παρέχει ο Φορέας κατά τη διαβούλευση περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τη γενική διάρθρωση του κόστους του αερολιμένα, σε σχέση με τις καλυπτόμενες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, που σχετίζονται με τα τέλη αερολιμένων, τη γενική διάρθρωση του κόστους του αερολιμένα, σε σχέση με τις καλυπτόμενες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, που σχετίζονται με τα τέλη αερολιμένων και τη μεθοδολογία που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των αερολιμενικών τελών. Σημαντική παράμετρος επί αυτών των απαιτήσεων είναι εάν, από το σύνολο των στοιχείων που κοινοποιήθηκαν, των παρουσιάσεων που πραγματοποιήθηκαν και των διευκρινίσεων που δόθηκαν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας διαβούλευσης, προκύπτει ότι οι χρήστες είχαν τη δυνατότητα να κατανοήσουν τις βασικές παραμέτρους που επηρεάζουν τον καθορισμό των αερολιμενικών τελών και να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους επί αυτών.

Περαιτέρω, ο επιμερισμός του κόστους σε αεροπορικές και μη αεροπορικές δραστηριότητες του Δ.Α.Α. προβλέπεται αναλυτικά τόσο στο άρθρο 14 όσο και στο Παράρτημα 11 της ΣΑΑ. Επιπρόσθετα, το άρθρο 12.4 της ΣΑΑ αναφέρει πως οι λογαριασμοί της Εταιρείας Αεροδρομίου ελέγχονται από οίκο διεθνών ορκωτών λογιστών, υπάρχει δε ειδική πρόβλεψη για τις διευκολύνσεις και υπηρεσίες σε σχέση με τις οποίες επιβάλλονται Τέλη Αεροδρομίου.

Από την εξέταση των διαθέσιμων στοιχείων προκύπτει ότι ο Δ.Α.Α. γνωστοποίησε στους χρήστες πληροφορίες σχετικά με τη διάρθρωση του κόστους, τη μεθοδολογία κατανομής μεταξύ Αεροπορικών και Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, καθώς και τα βασικά οικονομικά μεγέθη που λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό των αερολιμενικών τελών. Ειδικότερα, διαπιστώνεται ότι κατά τη διαδικασία διαβούλευσης παρουσιάσθηκαν στοιχεία αναφορικά με τα έσοδα, τις κύριες κατηγορίες λειτουργικού κόστους, τη βάση παγίων στοιχείων, τις αποσβέσεις, τα χρηματοοικονομικά κόστη, την απόδοση επί των ιδίων κεφαλαίων και το συσσωρευμένο μη ανακτηθέν κόστος, καθώς και προβλέψεις για την επόμενη οικονομική περίοδο. Παράλληλα, παρασχέθηκαν

πληροφορίες για τις βασικές αρχές επιμερισμού του κόστους και των παγίων στοιχείων μεταξύ Αεροπορικών και Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων.

Ως προς την τεκμηρίωση της κατανομής συγκεκριμένων επενδύσεων και παγίων στοιχείων, προκύπτει ότι ο Δ.Α.Α. εφαρμόζει διαδικασία επιμερισμού βάσει της χρήσης των υποδομών και των σχετικών δραστηριοτήτων, ενώ οι εφαρμοζόμενοι κανόνες κατανομής υπόκεινται σε ετήσιο έλεγχο από ορκωτούς ελεγκτές (για το έτος 2024 από την εταιρεία ΕΥ). Επιπλέον, ως προς επενδύσεις οι οποίες βρίσκονται ακόμη σε στάδιο σχεδιασμού ή υλοποίησης, η τελική κατανομή τους δεν έχει οριστικοποιηθεί, ούτε οι σχετικές δαπάνες έχουν ενταχθεί στη ρυθμιζόμενη βάση παγίων για σκοπούς ανάκτησης μέσω αερολιμενικών τελών. Περαιτέρω, η αναφορά σε προκαταρκτικές εκτιμήσεις κατανομής μελλοντικών επενδύσεων δεν συνιστά αφ’ εαυτής στοιχείο που να τεκμηριώνει παραβίαση των αρχών διαφάνειας ή αναλογικότητας, εφόσον η οριστική κατανομή θα πραγματοποιηθεί κατά τον χρόνο κεφαλαιοποίησης των σχετικών έργων και σύμφωνα με τις προβλέψεις της ΣΑΑ.

Τέλος, η πρόθεση του ΔΑΑ να πραγματοποιήσει πρόσθετη τεχνική συνάντηση με αντικείμενο ζητήματα επενδυτικού σχεδιασμού και επιμερισμού κόστους δεν δύναται να θεωρηθεί, από μόνη της, ως ένδειξη ελλιπούς ή πλημμελούς διαβούλευσης. Αντιθέτως, η παροχή συμπληρωματικών τεχνικών διευκρινίσεων μετά την ολοκλήρωση της διαβούλευσης συνάδει με την επιδίωξη διαρκούς ενημέρωσης των χρηστών και δεν επηρεάζει την αξιολόγηση της πληρότητας των πληροφοριών που παρασχέθηκαν κατά τον χρόνο διεξαγωγής της διαβούλευσης.

Ενδεικτικά, σχετικά με τον τρόπο κατανομής, το ποσοστό κατανομής του κόστους τερματικού σταθμού υπολογίστηκε ως εκτίμηση όπως αναφέρθηκε και στη διαβούλευση (σελίδα 26 παρουσίασης διαβούλευσης) και στα σχετικά πρακτικά (σελίδα 21). Ως εκτίμηση αναφέρεται και το ποσοστό κατανομής του Δικτύου Μέσης Τάσης (σελίδα 28 παρουσίασης διαβούλευσης).

Κατόπιν των ανωτέρω, η Αρχή κρίνει ότι δεν προέκυψαν στοιχεία από τα οποία να τεκμηριώνεται παράβαση των απαιτήσεων διαφάνειας που απορρέουν από την Οδηγία 2009/12/ΕΚ, το π.δ. 52/2012 ή τις εφαρμοστέες διατάξεις της ΣΑΑ αναφορικά με την παροχή πληροφοριών για τη διάρθρωση του κόστους, τις αρχές επιμερισμού και τη μεθοδολογία καθορισμού των αερολιμενικών τελών.

Ο περί του αντιθέτου λόγος προσφυγής απορρίπτεται ως κατ’ ουσίαν αβάσιμος.

14.3 Επί του τρίτου λόγου προσφυγής ότι η πρόβλεψη επιβατικής κίνησης του Αερολιμένα Αθηνών είναι πρόωρη και μη ρεαλιστική, κατά παράβαση του στοιχείο (γ) της παρ. 2 του άρθρου 2 του π.δ. 52/2012:

Όπως προαναφέρθηκε, κατά το στοιχείο γ’ της παρ. 2 του άρθρου 2 του π.δ. 52/2012, το «σύστημα τελών αερολιμένων» περιλαμβάνει τη «μεθοδολογία υπολογισμού» των τελών. Το άρθρο 5 του ίδιου π.δ. αναφέρει ότι, στις πληροφορίες που παρέχει ο Φορέας προς τους χρήστες κατά τη διαβούλευση περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των αερολιμενικών τελών και προβλέψεις σχετικά με την κατάσταση του αερολιμένα όσον αφορά τα τέλη, την αύξηση της κίνησης και τις προτεινόμενες επενδύσεις, οι δε χρήστες του αερολιμένα θα πρέπει να αποστέλλουν τις προβλέψεις κίνησής τους. Ανακριβής πρόβλεψη κίνησης δύναται να οδηγήσει σε τέλη δυσανάλογα προς τις παρεχόμενες υποδομές και υπηρεσίες, σε αντίθεση με την αρχή της αναλογίας της παρ. 2 του άρθρου 3 του π.δ. 52/2012.

Όπως αναφέρει ο Δ.Α.Α. στην απόφαση σχετικά με το επίπεδο των Τελών Αεροδρομίου έτους 2026, η πρόβλεψη κίνησης +3% εκπονήθηκε από την IATA Consulting και έλαβε υπόψη δεδομένα κίνησης έως και τον Σεπτέμβριο 2025. Παράλληλα, ο Δ.Α.Α. έλαβε υπόψη του πρόσθετους παράγοντες αβεβαιότητας (γεωπολιτική κατάσταση Μέσης Ανατολής, χωρητικότητα αερολιμένα λόγω έργων) που δικαιολογούν μια συντηρητική αλλά ρεαλιστική εκτίμηση. Η διαθέσιμη χωρητικότητα (seats/capacity) που επικαλείται στην προσφυγή της η εταιρεία RYANAIR δεν ταυτίζεται με την πραγματική επιβατική κίνηση, επομένως, ακόμη και εάν οι αρχικές καταχωρίσεις χωρητικότητας εμφάνιζαν αύξηση, δεν προκύπτει αυτομάτως ότι θα είναι αντίστοιχη και η αύξηση επιβατικής κίνησης. Επιπρόσθετα, πρέπει να ληφθούν υπόψη περιορισμοί προσφοράς όπως περιορισμοί υποδομών, έργα στους διαδρόμους, επιχειρησιακές δεσμεύσεις του αεροδρομίου, πιθανές μειώσεις προγραμμάτων που επιβάλλονται από περιορισμούς χωρητικότητας. Ενδεικτικά, ο Δ.Α.Α. έχει χαρακτηριστεί ως αερολιμένας «με ευκολίες προγραμματισμού (IATA Level2) για τη θερινή περίοδο 2026 ενώ, λόγω έργων που θα πραγματοποιήσει, έχει χαρακτηριστεί ως «συντονισμένος αερολιμένας» για ορισμένες ημέρες του Σεπτεμβρίου 2026 και για τη χειμερινή περίοδο 2026/2027.

Από την εξέταση των στοιχείων προκύπτει ότι η πρόβλεψη κίνησης που χρησιμοποιήθηκε για τον καθορισμό των αερολιμενικών τελών καταρτίσθηκε βάσει συγκεκριμένης μεθοδολογίας και με αξιοποίηση πολλαπλών πηγών πληροφόρησης, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων προγραμματισμένης χωρητικότητας, πληροφοριών που είχαν συλλεχθεί από αερομεταφορείς, ιστορικών δεδομένων κίνησης, καθώς και ευρύτερων παραγόντων που επηρεάζουν τη ζήτηση αεροπορικών μεταφορών.

Η Αρχή λαμβάνει υπόψη ότι τα διαθέσιμα στοιχεία του πρώτου πενταμήνου του 2026, όπως δημοσιεύθηκαν από τον Δ.Α.Α.[4], καταδεικνύουν ρυθμό αύξησης της επιβατικής κίνησης υψηλότερο από εκείνον που είχε ενσωματωθεί στην πρόβλεψή του. Το στοιχείο αυτό, ωστόσο, δεν αρκεί αφ’ εαυτού για να θεμελιώσει ότι η πρόβλεψη ήταν κατά τον χρόνο κατάρτισής της μη εύλογη ή ανεπαρκώς τεκμηριωμένη. Η πρόβλεψη αφορούσε το σύνολο του έτους και βασίσθηκε σε συγκεκριμένες παραδοχές και δεδομένα που ήταν διαθέσιμα κατά τον χρόνο σύνταξής της. Η αξιολόγηση της ορθότητας της μεθοδολογίας και της επάρκειας της τεκμηρίωσής της δεν μπορεί να εξαρτάται αποκλειστικά από μεταγενέστερα στοιχεία ή από την εκ των υστέρων διαπίστωση διαφορετικής εξέλιξης της αγοράς. Περαιτέρω, τυχόν απόκλιση της πραγματικής κίνησης από την προβλεφθείσα δεν συνεπάγεται πλημμέλεια της πρόβλεψης, εφόσον αυτή ήταν ευλόγως τεκμηριωμένη κατά τον χρόνο κατάρτισής της. Η τυχόν μη ανάκτηση επιτρεπόμενων εσόδων λόγω χαμηλότερης πραγματικής κίνησης αντιμετωπίζεται στο πλαίσιο της μεθοδολογίας του άρθρου 14.8 της ΣΑΑ και του σωρευτικού υπολογισμού της απόδοσης του άρθρου 14.8.6, μέσω του μηχανισμού carry-forward, σε επόμενες περιόδους καθορισμού τελών. Υπό τα δεδομένα αυτά, η Αρχή κρίνει ότι η πρόβλεψη κίνησης που παρουσίασε ο Φορέας ήταν επαρκώς τεκμηριωμένη κατά τον χρόνο κατάρτισής της, για τους σκοπούς της διαδικασίας διαβούλευσης και του καθορισμού των αερολιμενικών τελών και δεν διαπιστώνει στοιχεία που να δικαιολογούν την απόρριψή της ως μη εύλογης ή μη αξιόπιστης, απορριπτομένου ως κατ’ ουσίαν αβάσιμου του περί του αντιθέτου λόγου προσφυγής.

Για τους ανωτέρω λόγους, αποφασίζουμε:

1. Απορρίπτουμε την από 01.04.2026 προσφυγή της εταιρείας RYANAIR κατά της από 13.03.2026 απόφασης της εταιρείας «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» σχετικά με το επίπεδο των τελών αερολιμένα έτους 2026 του Δ.Α.Α. και, κατά τούτο, επικυρώνουμε την προσβαλλόμενη απόφαση, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο σκεπτικό της παρούσας.

2. Το Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας συνιστά θετικό και οριζόντια εφαρμοζόμενο βήμα προς την ενσωμάτωση κριτηρίων περιβαλλοντικής αποδοτικότητας στο σύστημα αερολιμενικών Τελών. Ωστόσο, συνιστούμε στον Δ.Α.Α., στο πλαίσιο της επόμενης ετήσιας διαδικασίας διαβούλευσης, να εξετάσει την περαιτέρω εξέλιξη του Πλαισίου ως μέσου παροχής κινήτρων για περιβαλλοντικά αποδοτικότερες επιλογές των αεροπορικών εταιρειών.

3. Κατά της παρούσας απόφασης, η προσφεύγουσα μπορεί να ασκήσει τα δικαιώματα που απορρέουν από τον ν. 4757/2020, και συγκεκριμένα, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 34, αίτηση αναθεώρησης εντός της οριζόμενης προθεσμίας των τριάντα (30) ημερών, η άσκηση της οποίας είναι αναγκαία προϋπόθεση για το παραδεκτό του ένδικου βοηθήματος της παρ. 2 του ίδιου άρθρου.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Σπάτα, 30 Ιουνίου 2026

Ο Διοικητής

ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ

4. https://athens.euronext.com/sites/default/files/hermes_3/2026-06/el/7900f65e-c4f4-4994-80f6-5ec4f4d99421/1515_3853_2026_Greek_1.pdf

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

02041490807260014