KOMMISSIONENS BESLUT

av den 10 februari 1999

om ett förfarande enligt artikel 90 i fördraget

(IV/35.703 — Portugisiska flygplatser)

[delgivet med nr K(1999) 243]

(Endast den portugisiska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(1999/199/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 86, 90.1 och 90.3 i detta,

efter att ha givit de portugisiska myndigheterna, *Aeroportos e Navegaçao Aérea – Empresa Publica, TAP Air Portugal* och *Portugalia* tillfälle att meddela sina synpunkter på de invändningar som kommissionen framfört, och

av följande skäl:

I. SAKFÖRHÅLLANDE

a) Den statliga åtgärden i fråga

(1) Detta förfarande gäller det rabattsystem för landningsavgifter och de skillnader i dessa landningsavgifter beroende på startplatserna för flygningarna som införts på de portugisiska flygplatserna.

Enligt artikel 18 i lagdekret nr 102/90 av den 21 mars 1990 skall beloppen för avgifterna för flygtrafiken på de flygplatser som förvaltas av Aeroportos e Navegaçao Aérea ANA fastställas genom en förordning efter hörande av det portugisiska luftfartsverket. I punkt 3 i denna artikel anges att det är möjligt att införa skilda avgifter beroende på varje enskild flygplats kategori, funktion och utnyttjandegrad.

I förordningsdekret *(Decreto regulamentar)* nr 38/91 av den 29 juli 1991 fastställs närmare bestämmelser för landningsavgifterna:

”Artikel 4.1: En start- och landningsavgift skall tas ut för varje landning, beräknad utifrån den högsta startmassa (MTOW) som anges i flygvärdighetsbeviset.

Artikel 4.5: För inrikesflyg skall en rabatt på 50 % lämnas.”

Regeringen utfärdar varje år en förordning om uppdatering av nivåerna på landningsavgifterna.

(2) Följande rabattsystem infördes genom förordning (Portaria 352/98) av den 23 juni 1998 i enlighet med lagdekret nr 102/90.

Lissabons flygplats	Avgifter (PTE/t)	Rabatt i förhållande till det första 50-talet landningar per månad (%)
1 – 50 landningar per månad	1 146	
Avgift för det följande 50-talet landningar	1 063	– 7,2
Tredje 50-tal	979	– 14,6
Fjärde 50-tal	888	– 22,5
Därutöver	771	– 32,7
Flygplatserna i Porto och Faro samt på Azorerna		
Första 50-tal	1 146	
Andra 50-tal	938	– 18,4
Tredje 50-tal	866	– 24,4
Fjärde 50-tal	786	– 31,4
Därutöver	681	– 40,6

Källa: Skrivelse från de portugisiska myndigheterna av den 16 juli 1998.

b) **Berört företag och berörda tjänster**

(3) ANA är ett offentligt företag som ansvarar för förvaltningen av tre flygplatser på portugisiska fastlandet (Lissabon, Faro och Porto), fyra flygplatser på Azorerna (Ponta Delgada, Horta, Santa Maria och Flores) och andra flygplatser samt för trafikkontrollen. Flygplatserna på Madeira och tillhörande öar förvaltas av ANAMS.

I artikel 3.1 i lagdekret nr 246/79 om bildande av bolaget ANA föreskrivs följande

”ANA-EP skall ha till uppgift att i bolagsform driva och utveckla de offentliga tjänsterna till stöd för den civila lufttrafiken med verksamhetsmålet att styra, leda och kontrollera lufttrafiken samt att ansvara för start och landning av luftfartyg samt embarkering, debarkering och befordran av passagerare, gods och post”.

(4) ANA-EP lämnar därför tillstånd till de flygbolag som önskar få tillträde till de flygplatsinfrastrukturer bolaget förvaltar. ANA levererar tjänster till dessa bolag i samband med start och landning och tar som ersättning för detta ut avgifter, vilkas nivåer och belopp fastställs genom förordningar ([1]).

c) **Landningsavgifterna**

(5) Internationella civila flygorganisationen ICAO rekommenderar i sin handbok om flygplatsekonomi ([2]) sina medlemmar att beräkna landningsavgifterna i förhållande till den högsta startmassan. Organisationen ger följande definition av landningsavgiften:

”Avgifter som tas ut för användandet av start- och landningsbanor, taxibanor och plattor, inklusive inflygningsmärken, liksom för trafikledning vid inflygning och på flygplatsen.”

(6) Avgiften motsvarar ”kostnader för drift och underhåll liksom administrationskostnader som är hänförliga till dessa områden och kostnader för fordon och materiel, inklusive utgifter för arbetskraft, underhållsmaskiner, elektricitet och drivmedel”.

d) **De portugisiska myndigheternas och ANA:s huvudargument**

(7) De portugisiska myndigheterna anger följande motiv för tillämpningen av skilda avgifter beroende på startplatsen för flygningen:

— För det första trafikeras inom inrikestrafiken flygplatser på öar där det inte finns något alternativ till lufttrafik.

— För det andra är de övriga inrikesflyglinjerna mycket korta och billiga.

(8) De portugisiska myndigheterna framhåller de ekonomiska och sociala sammanhållningsaspekter som ligger till grund för detta system.

(9) Då det gäller rabatterna på internationella flygningar står de portugisiska flygplatserna inför konkurrens från flygplatserna i Madrid och Barcelona som har samma form av prissättning. De portugisiska myndigheterna önskar även verka för att skalfördelar uppnås genom ett högre utnyttjande av de portugisiska flygplatserna och av Portugal som turistmål.

(10) ANA har uppgivit att inrättandet av ett system med skilda avgifter och rabatter på dessa syftade till att uppnå de båda följande målen:

— Att tillämpa en prispolitik liknande den som gäller på flygplatserna i Madrid och Barcelona, som är belägna inom samma geografiska område.

— Att minska driftskostnaderna för de transportföretag som oftast och mest regelbundet utnyttjar de flygplatser som förvaltas av ANA.

II. RÄTTSLIG BEDÖMNING

a) **Artikel 90.1**

(11) Enligt artikel 90.1 i fördraget skall medlemsstaterna ”beträffande offentliga företag och företag som de beviljar särskilda eller exklusiva rättigheter inte vidta och inte heller bibehålla någon åtgärd som strider mot reglerna i detta fördrag, i synnerhet reglerna i artiklarna 6 samt 85–94.”

(12) Lagdekret nr 246/79 ger ANA exklusiv rättighet att förvalta flygplatsinfrastrukturerna i Lissabon, Porto och Faro samt på Azorerna.

ANA är enligt sin bolagsordning ett sådant offentligt företag som avses i artikel 90.1.

(13) Enligt artikel 21 i lagdekret nr 246/79 godkänner staten de priser och avgifter som ANA föreslår.

Den prispolitik som ANA-EP för närvarande tillämpar bygger således på bestämmelser i lagar

([1]) Se skälen 1 och 2.
([2]) Dokument 9562.1991 ICAO.

(lagdekret nr 246/79 och 102/90) och förordningar (38/91 och 24/95) och har fastställts av regeringen genom förordning 352/98.

Dessa olika bestämmelser i lagar och förordningar kan således betraktas som statliga åtgärder enligt artikel 90.1.

b) **Artikel 86**

Relevant marknad

(14) Den relevanta marknaden är marknaden för tjänster i samband med tillträde till flygplatsinfrastruktur, för vilka avgiften tas ut, dvs. drift och underhåll av start- och landningsbanor, taxibanor och plattor samt flygledning.

Som domstolen har angivit i målet Genuas hamn ([3]) kan organisation av hamnverksamheter för tredje mans räkning i en enda hamn utgöra en relevant marknad enligt artikel 86. Domstolen betraktade likaledes marknaden för lotstjänster i Genuas hamn som relevant marknad i sin dom i målet "Corsica Ferries II" ([4]).

Domstolen byggde sitt resonemang på det faktum att om en operatör önskar erbjuda en transporttjänst på en given sjöfartsrutt är tillträdet till hamnanläggningarna på avgångs- och ankomstorterna för denna förbindelse ett nödvändigt villkor för att tjänsten skall kunna utföras.

Detta resonemang kan lätt överföras till lufttransportsektorn och till tillträdet till flygplatser. Det rör sig om samma definition av marknaden som den som valdes i kommissionens beslut 95/364/EG av den 28 juni 1995 ([5]) om det rabattsystem för landningsavgifter som införts på Bryssels nationella flygplats.

(15) I övrigt utgör marknaden för transport av passagerare och varor på korta och medellånga flygförbindelser inom gemenskapen en angränsande men separat marknad som påverkas av effekterna av ett företags otillbörliga agerande på marknaden för tjänster i samband med start och landning. Också på den marknaden kan således effekterna av ett missbruk av ANA:s dominerande ställning ge sig till känna.

([3]) Dom av den 10 december 1991 i mål C-179/90, punkt 15, Rec. 1991, s. I-5889, punkt 15.
([4]) Dom av den 17 maj i mål C-18/93, Corsica Ferries Italia Srl mot Corpo dei piloti del Porto di Genova, Rec. 1994, s. I-1783.
([5]) EGT L 216, 12.9.1995, s. 8.

(16) Av de sju flygplatser som förvaltas av ANA har endast tre någon mer betydande trafik inom gemenskapen (Lissabon, Porto och Faro).

(17) Dessa sju flygplatser är inte utbytbara i någon större utsträckning, och var och en av dem kan därför betraktas som en separat geografisk marknad.

De flygbolag som utför reguljära flygtrafiktjänster eller charterflygtjänster, nationellt eller inom gemenskapen, med avgång eller ankomst i Portugal måste nämligen utnyttja de flygplatser som förvaltas av ANA. Flygplatserna i Porto, Lissabon och Faro samt på Azorerna är inte utbytbara, eftersom de ligger på flera tiotals mils avstånd från varandra och var och en har ett väl avgränsat upptagningsområde som motsvarar olika turistregioner: flygplatsen i Lissabon betjänar huvudstaden och centrala Portugal, den i Porto betjänar de norra delarna, Faro de södra och Ponta Delgada, Horta Santa Maria och Flores och ögruppen Azorerna. Järnvägs- och landsvägsförbindelserna kan inte heller erbjuda fullgoda alternativ för förbindelserna mellan Lissabon, Porto och Faro.

De enda internationella flygplatser som skulle kunna betjäna samma geografiska område, nämligen Madrid och Barcelona, ligger på mer än 60 mils avstånd från de internationella portugisiska flygplatserna och saknar också sådana tillfredsställande förbindelser via landsväg eller järnväg som skulle kunna göra dem till ett realistiskt alternativ.

Lissabon och Madrid kan dock anses konkurrera, när ett flygbolag vill utnyttja någon av dessa flygplatser som flygknutpunkt (hub). Man skall dock ta hänsyn till att den totala landningsvolymen i Lissabon är marginell.

Vad gäller flygplatserna på ögruppen Azorerna är utbytbarheten mellan Ponta Delgada, Terceira och Horta också mycket låg på grund av det faktum att var och en av dessa flygplatser betjänar en särskild ö, och att sjöförbindelserna mellan dessa öar är relativt tidskrävande och inte särskilt täta.

(18) För ett stort antal passagerare som reser från eller till Portugal är de flygresetjänster, nationellt eller inom gemenskapen, som utnyttjar de flygplatser som förvaltas av ANA därför inte utbytbara mot tjänster som erbjuds på andra flygplatser inom gemenskapen.

(19) De lufttransportföretag som utför tjänster nationellt eller inom gemenskapen med avgång eller ankomst i Portugal har därför inget annat val än att utnyttja de flygplatser som förvaltas av ANA och de tjänster för tillträde till flygplatsinfrastruktur som erbjuds på dessa flygplatser.

Påverkan på handeln mellan medlemsstaterna

(20) I sin dom i målet "Corsica Ferries II" ([6]), fann domstolen att diskriminerande förfaranden "kan påverka handeln mellan medlemsstater, eftersom de berör företag som utför transporter mellan två medlemsstater".

Andelen för trafiken inom gemenskapen på de portugisiska flygplatserna framgår av följande tabell:

Passagerartrafik (med undantag av transitpassagerare)

Flygplats	Internationella passagerare (%)	Passagerare inom EG (%)	Inrikespassagerare (%)	Summa (miljoner)
Lissabon	24	56	20	6,6
Porto	24	62	14	2,1
Faro	4	92	4	3,7
Santa Maria A	2	0	98	0,04
Ponta Delgada A	18	1	81	0,5
Horta A	0	0	100	0,1
Flores A	0	0	100	0,04

Källa: Skrivelse från de portugisiska myndigheterna av den 16 juli 1998 — uppgifter för 1997.
A = Flygplats på ögruppen Azorerna.

Godstrafik

Flygplats	Internationell godstrafik (%)	Godstrafik inom EG (%)	Inrikes godstrafik (%)	Summa (tusen ton)
Lissabon	41	43	16	100
Porto	21	72	7	29
Faro	5	75	20	2
Santa Maria A	0	0	100	0,1
Ponta Delgada A	12	0	88	6,8
Horta A	0	0	100	0,9
Flores A	0	0	100	0,2

Källa: Skrivelse från de portugisiska myndigheterna av den 16 juli 1998 — uppgifter för 1997.
A = Flygplats på ögruppen Azorerna.

Vad gäller flygplatserna på det portugisiska fastlandet framgår påverkan på handeln mellan medlemsstaterna klart av de föregående uppgifterna. En betydande majoritet av trafiken sker nämligen mellan Portugal och någon annan av gemenskapens medlemsstater.

På de fyra flygplatserna på Azorerna förekommer uteslutande inrikestrafik eller trafik från tredje land. Den ifrågasatta statliga åtgärden kan därför i detta hänseende inte antas påverka handeln mellan medlemsstaterna. Inte desto mindre skall fördragets och sekundärrättens bestämmelser om det fria tillhandahållandet av tjänster respekteras.

Väsentlig del av den gemensamma marknaden

(21) De flygplatser som förvaltas av ANA hade följande trafik under 1997:

([6]) Se fotnot 4.

Flygplats	Passagerare (milj) (inkl. transit)	Gods (tusen ton)
Lissabon	6,8	99,7
Porto	2,3	29,3
Faro	3,8	2,0
Santa Maria A	0,1	0,1
Ponta Delgada A	0,5	6,9
Horta A	0,1	0,9
Flores A	0,0	0,2

Källa: Skrivelse från de portugisiska myndigheterna av den 16 juli 1998.

A = Flygplats på ögruppen Azorerna.

Flygplatserna i Lissabon, Porto och Faro har betydande trafik som överstiger två miljoner passagerare (6,8 miljoner för Lissabon, 2,3 miljoner för Porto och 3,8 miljoner för Faro) och täcker hela Portugals fastlandsterritorium. Man kan därför hävda att dessa flygplatser som ombesörjer förbindelser inom gemenskapen tillsammans utgör en väsentlig del av den gemensamma marknaden om man på det aktuella ärendet tillämpar domstolens resonemang i domarna Crespelle ([7]) och Almelo ([8]). I Crespelle-domen förklarade domstolen nämligen att genom att ”på detta sätt, till förmån för dessa företag, införa en rad sidoordnade monopol, som är territoriellt begränsade, men som i sin helhet täcker hela territoriet i en medlemsstat, skapar dessa nationella bestämmelser en dominerande ställning enligt artikel 86 i fördraget på en väsentlig del av den gemensamma marknaden” ([9]).

(22) Så mycket mera kan en rad sidoordnade monopol som kontrolleras av samma företag (ANA) antas utgöra en väsentlig del av den gemensamma marknaden.

Dominerande ställning

(23) I sin dom i mål Corsica Ferries III ([10]) förklarade domstolen att ”ett företag som har ett lagstadgat monopol på en väsentlig del av den gemensamma marknaden anses ha en dominerande ställning i den mening som avses i artikel 86 i fördraget” ([11]).

Det offentligägda företaget ANA innehar således genom den exklusiva rättighet som det tilldelats genom lagdekret nr 246/79 beträffande varje flygplats som det förvaltar en dominerande ställning på marknaden för avgiftspliktiga tjänster i samband med flygplans start och landning.

Missbruk av dominerande ställning

(24) Det system med landningsavgifter och rabatter på dessa avgifter som ANA har infört, och som den portugisiska regeringen har godkänt efter ett samrådsförfarande, får till följd för flygbolagen att olika villkor tillämpas på likvärdiga prestationer i samband med start och landning, vilket medför en konkurrensnackdel för vissa flygbolag.

a) Rabatter som bygger på antalet landningar

(25) Rabatten på 7,2 % i Lissabon (18,4 % på de andra flygplatserna) tillämpas efter den femtionde landningen under en månad. Efter den hundrade och den hundrafemtionde landningen tillämpas rabatter på 14,6 resp. 22,5 % i Lissabon (24,4 resp. 31,4 % på andra flygplatser). De därpå följande landningarna får en rabatt på 32,7 % i Lissabon (40,6 % på de andra flygplatserna).

I Lissabon åtnjuter följande flygbolag rabatter:

(Den genomsnittliga procentsatsen har beräknats genom successiv tillämpning av de olika rabattnivåerna. Denna procentsats motsvarar den rabatt som ANA faktiskt beviljat de följande flygbolagen på samtliga deras flygningar.)

(%)

Bolag	TAP	Portugalia	Iberia	AF	LH	BA	Swissair	Alitalia	Sabena
Genomsnitt	30	22	8	6	5	4	1	1	1

Källa: Antal landningar per månad och bolag — Bilaga 3 till skrivelse från ANA av den 29 juli 1997.

([7]) Dom av den 5 oktober 1994 i mål C-323/93, Crespelle, Rec. 1994, s. I-5077.
([8]) Dom av den 27 april 1994 i mål C-393/92, Almelo, Rec. 1994, s. I-1477.
([9]) Punkt 17 (ej officiell översättning).
([10]) Dom av den 18 juni 1998 i mål C-266/96, Corsica Ferries France SA mot Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl, Gruppo Ormeggiatori del Golfo di la Spezia Coop. arl och Ministero dei Trasporti e della Navigazione, REG 1998, s. I-3949, punkt 39.
([11]) Jfr domstolens domar av den 23 april 1991 i mål C-41/90, Höfner och Elser, Rec. 1991, s. I-1979, punkt 28, av den 18 juni 1991 i mål C-260/89, ERT, Rec. 1991, s. I-2925, punkt 31, dom av den 12 februari 1998 i mål C-163/96, Criminal proceedings against Silvano Raso and others, REG 1998, s. I-0533, punkt 25.

(26) Efter den tvåhundrade landningen per månad ges en rabatt på 32,7 % i Lissabon och 40,6 % på de andra flygplatserna utan någon begränsning i antalet landningar. Därför kan de flygbolag som genomför betydligt mer än 200 landningar per månad, som TAP och Portugalia, komma i åtnjutande av en förhållandevis högre rabatt. På en given flygförbindelse, där TAP eller Portugalia konkurrerar med andra transportföretag och med samma flygplanstyp får TAP och Portugalia en genomsnittlig rabatt på 30 resp. 22 % på sina start- och landningskostnader för en likvärdig prestation från ANA:s sida, vilket åsamkar de andra transportföretagen en konkurrensnackdel. De rabatter som lämnas till de övriga bolagen — Iberia (8 %), Air France (6 %), Lufthansa (5 %), British Airways (4 %), Swissair, Alitalia och Sabena (1 %) — ligger mellan 8 och 1 % och har därför inte någon signifikativ påverkan. Systemet gynnar därför i praktiken de nationella flygbolagen, nämligen TAP och Portugalia.

(27) Enligt praxis från Europeiska gemenskapernas förstainstansrätt ([12]) kan handelsbruk som betraktas som normalt utgöra missbruk enligt artikel 86 i fördraget, om det tillämpas av ett företag med dominerande ställning.

Om ett företag som har en dominerande ställning behandlar sina olika kunder på olika sätt, måste detta vara motiverat av objektiva skäl.

Denna olikhet i behandling i fråga om en tjänst (flygledning, utnyttjande av plattor osv.) som kräver samma prestation från ANA:s sida oavsett vilket flygbolag det gäller är inte motiverad av något objektivt skäl. En flygplats har en naturlig monopolställning då det gäller en mycket stor del av den trafik som förekommer på den. Den måste utnyttjas av ett transportföretag som önskar trafikera vissa orter.

Inga uppgifter som lämnats av de portugisiska myndigheterna visar att det förekommer några skalfördelar i det aktuella fallet. Vid start och landning behandlas flygplan på samma sätt oavsett vem som är dess ägare och oavsett om det är det första eller tionde flygplanet från samma bolag.

(28) De portugisiska myndigheterna har anfört tre huvudsakliga motiv för införandet av detta rabattsystem:

— Konkurrensen från flygplatserna i Madrid och Barcelona, som har infört detta slag av rabatter.

— De skalfördelar som uppstår vid ett intensivt utnyttjande av infrastrukturen.

— Främjande av Portugal som turistmål.

(29) Vad gäller det första av dessa motiv har kommissionen även inlett ett förfarande beträffande det system som förekommer på de spanska flygplatserna och översänt en formell underrättelse den 28 april 1997. Dessutom kan, enligt domstolens praxis, bl.a. i dess dom Hedley Lomas (Ireland) Ltd ([13]), en medlemsstat inte motivera ett brott som den begått mot gemenskapsrätten genom att åberopa det förhållandet att även en annan medlemsstat har åsidosatt sina förpliktelser enligt gemenskapsrätten.

(30) Vad gäller det andra motivet har de portugisiska myndigheterna inte anfört någon specifik skalfördel utan i stället uppgivit att flygplatsen måste verka för att dess infrastruktur utnyttjades i högre grad. I sitt beslut 95/364/EG ([14]) besvarade kommissionen argumentet om skalfördelar genom att påpeka att kommissionen ”anser att ett sådant system endast skulle kunna motiveras av de stordriftsfördelar som realiserades av RVA. I detta fall är så inte fallet. RVA har inte för kommissionen bevisat, att behandlingen av en start eller en landning gällande ett flygplan som tillhör ett bolag och inte ett annat, ger upphov till stordriftsfördelar. Behandlingen av en landning eller en start gällande ett visst flygplan kräver i själva verket samma service oavsett vem som äger det och oavsett hur många flygplan som tillhör ett visst bolag. På sin höjd skulle RVA kunna hävda att det finns skalfördelar vid upprättandet av fakturor, där en fakturering för en transportör med omfattande trafik upptar ett stort antal trafikrörelser vilket skall ställas mot en mängd fakturor med få trafikrörelser. Dessa skalfördelar motsvarar emellertid ett försumbart belopp.” Samma resonemang är tillämpligt i det aktuella ärendet: en start eller en landning kräver samma service oavsett vilket antal flygplan som ägs av samma bolag.

(31) Då det gäller främjandet av ett större utnyttjande av infrastrukturen och det tredje motivet, främjandet av Portugal som turistmål, kan dessa mål inte godtas som argument, eftersom de skulle kunna uppnås genom icke-diskriminerande rabatter som kan utnyttjas av alla flygbolag som trafikerar flygplatserna på det portugisiska fastlandet.

([12]) Dom av den 1 april 1993 i mål T-65/89, BPB Industries Plc and British Gypsum Ltd mot Commission of the European Communities, Rec. 1993, s. II-389, punkt 69.

([13]) Dom av den 23 maj 1996 i mål C-5/94, The Queen mot Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, ex parte, REG 1996, s. I-2553.

([14]) Se fotnot 5, skäl 16.

(32) Domstolen har funnit att en medlemsstat bryter mot bestämmelserna i artiklarna 90 och 86 i EG-fördraget, om den föranleder ett företag att missbruka sin dominerande ställning genom att tillämpa olika villkor för likvärdiga prestationer på sina handelspartner på det sätt som avses i fördragets artikel 86 andra stycket c (domarna Corsica ferries II ([15]), Raso ([16]) och Corsica ferries III ([17])).

Det förhållandet att ett företag i ANA:s ställning på vissa av sina handelspartner tillämpar olika villkor för likvärdiga prestationer och på så sätt åsamkar dem en konkurrensnackdel utgör ett första missbruk av dominerande ställning enligt artikel 86 andra stycket c.

b) Skilda avgiftsbelopp beroende på flygningarnas art (inrikes eller utrikes)

(33) Enligt artikel 4.5 i förordningsdekret 38/91 skall ”inrikesflygningar ges en rabatt på 50 %”. Även detta system med skilda avgifter beroende på om det rör sig om inrikesflyg eller flygförbindelser inom gemenskapen strider mot EG-fördraget.

(34) I detta avseende är domstolens dom Corsica Ferries II ([18]) mycket tydlig. I detta mål gjorde domstolen gällande följande:

”Genom artiklarna 90.1 och 86 i EG-fördraget är det förbjudet för en nationell myndighet att, när den godkänner de priser som fastställts av ett företag som tilldelats den exklusiva rättigheten att tillhandahålla obligatoriska lotstjänster inom en väsentlig del av den gemensamma marknaden, verka för att företaget skall tillämpa olika prissättning på sjötransportföretag beroende på om dessa utför transporter mellan medlemsstater eller mellan hamnar som är belägna inom det nationella territoriet”.

I sina slutsatser gjorde generaladvokat Van Gerven ([19]) gällande att:

”Det som är av vikt är att det inte finns något samband mellan dessa olikheter i prissättningen och arten av den lotstjänst som erbjuds och som är fullkomligt identisk i bägge fallen [. . .]. Jag finner för min del att vi här uppenbarligen har att göra med ett fall av tillämpning av den form av missbruk av dominerande ställning som avses i artikel 86 andra stycket c i EG-fördraget och som består i att tillämpa olika villkor för likvärdiga transaktioner med vissa handelspartner, varigenom dessa får en konkurrensnackdel ”(*).

(*) Fotnot 61: ”I detta avseende kan man nämligen dra en parallell med den situation som granskades i målet United Brands/kommissionen (dom av den 14 februari 1978, mål C-27/76, Rec. s. 207): domstolen fann där att UBC:s politik med diskriminerande prissättning genom att distributörer-mognare fakturerades med olika belopp i olika medlemsstater för leveranser av i princip identiska kvantiteter och slag av bananer utgjorde ett missbruk av dominerande ställning av följande skäl: ’Dessa diskriminerande priser, som varierade i de olika medlemsstaterna, utgjorde i lika hög grad hinder för den fria rörligheten för varor’ (punkt 232), och att det följaktligen hade ’uppstått en sträng avskärmning av de nationella marknaderna med artificiella skillnader i prisnivåerna, vilket för vissa distributörer-mognare medförde konkurrensnackdelar, och konkurrensen hade således snedvridits i förhållande till det konkurrensläge som borde råda’ (punkt 233). Samma resonemang kan med tillämpliga ändringar föras i detta mål: den differentierade prissättning som bolaget tillämpar utgör ett hinder för friheten att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom gemenskapen och skapar en konkurrensnackdel för de företag som erbjuder sådana tjänster.”

(35) Om denna argumentering överförs till flygplatsområdet, framgår det att det system med differentierade landningsavgifter som ANA infört leder till att olika villkor tillämpas på flygbolagen för likvärdiga prestationer i samband med start och landning, vilket resulterar i en konkurrensnackdel för vissa flygbolag. Detta system utgör därför ett missbruk av dominerande ställning enligt artikel 86 andra stycket c.

Det är uppenbart att ett sådant system får som direkt följd att en nackdel uppstår för de bolag som utför flygförbindelser inom gemenskapen, genom att poster som ingår i företagens nettokostnader förändras genom en artificiell operation beroende på om företagen utför inrikes- eller utrikesförbindelser.

(36) Beträffande detta andra brott mot EG-fördraget har de portugisiska myndigheterna och ANA påpekat att denna åtgärd var avsedd som ett stöd till flygförbindelserna mellan Azorerna och det portugisiska fastlandet, där andra transportalternativ saknas, samt till inrikesflyget inom det portugisiska fastlandet på grund av de korta flygsträckorna och förhållandevis låga priserna som präglar detta.

Flygplatserna på Azorerna tar emot mindre än 1 % av trafiken från andra medlemsstater än Portugal. Därför anses det i punkt 20 att den ifrågavarande statliga åtgärden, vad gäller tillämpningen av systemet på flygförbindelser till eller från Azorerna,

([15]) Se fotnot 4.
([16]) Se fotnot 11.
([17]) Se fotnot 10.
([18]) Se fotnot 4. (Ej officiell översättning).
([19]) Se skäl 34.

inte kan antas påverka handeln mellan medlemsstaterna. Det är därför inte nödvändigt att besvara de portugisiska myndigheternas argument i fråga om tillämpningen av systemet då det gäller flygförbindelser till eller från Azorerna.

(37) Om den liberalisering av lufttrafiken på Azorerna från och med den 1 juli 1998 som följer av artikel 1.4 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen, ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige ([20]), skulle leda till att det utvecklas en EG-lufttrafik ([21]) mellan flygplatserna på Azorerna och andra flygplatser inom Europeiska gemenskapen, kan självfallet den ifrågavarande statliga åtgärden komma att granskas utifrån artiklarna 90.1 och 86 i fördraget.

(38) Vad gäller övrigt inrikesflyg går det argument som de portugisiska myndigheterna för fram ut på att, eftersom inrikesflygningarna är så korta, skulle landningsavgifternas andel av transportkostnaden vara för hög. Landningsavgiften beräknas dock utifrån flygplanets vikt och inte utifrån avståndet.

(39) Om man ansluter sig till detta resonemang skulle också flygningar från Portugal till Madrid, Sevilla, Malaga och Santiago vara berättigade till denna rabatt, eftersom avstånden till dessa städer är jämförbara med avstånden inom inrikesflyget. Avståndsfaktorn borde då tas med i avgiftsberäkningen.

(40) Att ett företag i ANA:s ställning tillämpar olika villkor för likvärdiga prestationer då det gäller flygningar till eller från flygplatser på det portugisiska fastlandet beträffande vissa handelspartner, varigenom dessa får en konkurrensnackdel utgör ett andra missbruk av dominerande ställning enligt artikel 86 andra stycket c.

c) **Artikel 90.2**

(41) De portugisiska myndigheterna har inte åberopat undantaget i artikel 90.2 i fördraget som motiv för att detta system med rabatter på landningsavgifterna införts och bibehållits.

(42) Kommissionen anser dessutom att tillämpningen av konkurrensreglerna inte utgör något hinder för den särskilda uppgift som anförtrotts ANA, nämligen drift och underhåll av de portugisiska flygplatserna. Tillämpningen av dessa regler skulle inte heller medföra något hinder för tjänster i allmänhetens intresse som anförtrotts ett flygbolag. De villkor och tillämpningsbestämmelser som gäller för att en medlemsstat skall kunna införa allmän trafikplikt med avseende på regelbunden lufttrafik inom gemenskapen definieras nämligen ingående i artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92.

(43) Undantaget i artikel 90.2 är därför inte tillämpligt.

d) **Slutsats**

(44) Av den föregående analysen framgår att det system för landningsavgifter som tillämpas av ANA innebär att det för samma tjänst, nämligen användande av start- och landningsbanor, taxibanor och plattor samt flygledning, tas ut olika avgifter beroende på antalet landningar per månad och startplatsen för flygningen (inom Portugal eller inom övriga gemenskapen) utan att det finns några objektiva skäl till detta.

(45) Med hänsyn till ovanstående finner kommissionen att den statliga åtgärd som avses i skälen 1 och 2, i den mån den ålägger det offentliga företaget ANA att tillämpa detta system, utgör en överträdelse av artikel 90.1 i fördraget i förening med artikel 86, då det gäller dess tillämpning på flygplatserna på det portugisiska fastlandet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det rabattsystem för landningsavgifter och den differentierade prissättning beroende på startplatsen för flygningen som avses i lagdekret (Decreto-Lei) nr 102/90 av den 21 mars 1990, förordningsdekret (Decreto Regulamentar) nr 38/91 av den 29 juli 1991 och förordning (Portaria) nr 352/98 av den 23 juni 1998 på flygplatserna i Lissabon, Porto och Faro är en åtgärd som är oförenlig med artikel 90.1 i fördraget i förening med artikel 86 i samma fördrag.

Artikel 2

Portugal skall upphöra med den överträdelse som avses i artikel 1 och inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om de åtgärder som har vidtagits i detta syfte.

([20]) EGT L 240, 24.8.1992, s. 8.
([21]) Enligt de tidtabeller för november 1998 som publicerats i Official Airline Guide OAG finns det ännu inte någon direkt reguljär flyglinje mellan någon flygplats på Azorerna och en icke-portugisisk flygplats inom gemenskapen.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Portugal.

Utfärdat i Bryssel den 10 februari 1999.

På kommissionens vägnar
Karel VAN MIERT
Ledamot av kommissionen