KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 28 päivänä kesäkuuta 1995,

menettelystä EY:n perustamissopimuksen 90 artiklan 3 kohdan mukaisesti

(Ainoastaan hollannin- ja ranskankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(95/364/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 90 artiklan 3 kohdan,

ottaa huomioon British Midland -yhtiön Bruxelles-National (Zaventem) lentoasemalla käyttöönotetusta laskeutumismaksujen alennusjärjestelmästä 8 päivänä helmikuuta 1993 tekemän valituksen,

varattuaan Belgian viranomaisille, Belgian ilmailuhallitukselle (Régie des Voies Aériennes/Regie der Luchtwegen) sekä lentoyhtiöille Sabena ja Sobelair, tilaisuuden esittää huomautuksensa komission esittämistä väitteistä, jotka koskevat Bruxelles-National (Zaventem) lentoasemalla käyttöönotettua laskeutumismaksujen alennusjärjestelmää,

sekä katsoo, että

ASIASELOSTUS

Tämä menettely koskee Bruxelles-National (Zaventem) lentoasemalla käyttöönotettua laskeutumismaksujen alennusjärjestelmää:

British Midland (BM) katsoo, että liikenteen määrän mukaisesti toimiva asteittainen alennusjärjestelmä suosii Brysselin lentoasemalla runsaasti liikennöiviä yhtiöitä asettaen siten pienet yhtiöt epäedulliseen kilpailuasemaan. Lisäksi BM:in mukaan tämäntyyppisen alennuksen myöntämiselle ei ole olemassa mitään objektiivista perustetta, koska tarvittavat palvelut ovat samat lentokoneen noustessa ja laskeutuessa suoritusten määrästä riippumatta.

BM huomauttaa, että vaikka se tekee 144 lentoa viikossa, se ei saavuta alennukseen oikeuttavaa maksujen vähimmäismäärää kuukaudessa. Se ei saa siis mitään alennusta lentoasemamaksuistaan, kun taas sen pääkilpailija, Sabena, saa 74 miljoonan Belgian frangin alennuksen vuodessa.

Asiaa koskeva valtion toimenpide

(1) Kuninkaallisessa asetuksessa (Arrêté Royal/Koninklijk Besluit) [1], jonka on annettu 22 päivänä joulukuuta 1989, säädetään, että "ilmailulaitos on valtuutettu kantamaan Bruxelles-National -lentoaseman käytöstä tässä asetuksessa vahvistetut maksut". Saman asetuksen 2 artiklassa vahvistetaan tietyn suuruiset laskeutumismaksut tonnia kohden rahtikoneen tai muun koneen tyypin mukaan. Mainitun artiklan 2 kohdassa asetetaan seuraavan kaavion mukainen alennusjärjestelmä:

Kalenterikuukaudessa maksettavat maksut on alennettu seuraavasti:

— 7,5 % maksettavasta kokonaissummasta, joka on 5—10 miljoonaa Belgian frangia

— 15 % maksettavasta kokonaissummasta, joka on 10—15 miljoonaa Belgian frangia

— 20 % maksettavasta kokonaissummasta, joka on 15—20 miljoonaa Belgian frangia

— 30 % maksettavasta kokonaissummasta, joka on enemmän kuin 20 miljoonaa Belgian frangia.

Vuonna 1991 ja 1992 ainoastaan kolme yhtiötä hyötyi näistä alennuksista seuraavin vuotuisin kokonaissummin:

[1] Moniteur belge/Belgisch Staatsblad, 30.12.1989, s. 21517

Tosiasiassa myönnetyt alennukset vuosittain tuhansina Belgian frangeina	1991	1992
Sabena	66 114	74 047
Sobelair (1)	286	1 319
TEA	103	—
British Airways	0	4

Yritykset ja palvelut, joita asia koskee

(2) Belgian ilmailulaitos (Régie des Voies Aériennes/ Regie der Luchtwegen) on belgialainen julkisoikeudellinen laitos, jolle valtio on antanut yleisen edun ja kaupallisen toiminnan periaatteiden mukaan kaksi julkisen palvelun tehtävää, jotka ovat i) Bruxelles-National -lentoaseman ja siihen liittyvien infrastruktuurien rakentaminen, korjaus, ylläpito ja toiminta sekä ii) lentoliikenneturvallisuus Belgian ilmatilassa. Näin ollen se harjoittaa ainakin i kohdassa mainittujen toimintojen osalta taloudellista toimintaa, jollaista yleensä harjoittaa ainakin periaatteessa yksityinen yritys tavoitellakseen voittoa.

(3) Sabena on belgialainen ryhmä, josta Belgian valtio omistaa 62,11 prosenttia ja Finacta (Air France -ryhmä) 37,58 prosenttia. Belgian valtio ja Swissair tekivät kuitenkin sopimuksen 4 päivänä toukokuuta 1995 jälkimmäisen 49,5 prosentin omistusyhteyden hankkimisesta Sabenan pääomasta. Sabenan päätoimiala on matkustaja- ja rahtilinjaliikenne. Se on tytäryhtiönsä Sabelairin kautta mukana myös epäsäännöllisessä lentoliikenteessä, hotellitoiminnassa, turismin ja välilaskupalvelujen alalla. Sabena kuljettaa 38 prosenttia Brysselin lentoaseman käyttäjistä (2).

(4) ICAO (International Civil Aviation Organization) suosittaa Airport Economics Manualissa jäseniään laskemaan laskeutumismaksut enimmäispainon mukaan koneen noustessa. Laskeutumismaksu määritellään siinä seuraavasti:

Kiitoteiden, rullausteiden ja asematasojen käytöstä, mukaan lukien vastaavat merkkivalot, sekä lähestymis- ja lähilennonjohtoon liittyvistä palveluista kannettavat maksut.

Maksuilla katetaan "kaikki toiminta- ja ylläpitokustannukset sekä asematasojen hallinnosta, siihen liittyvistä kulkuneuvoista ja kalustosta aiheutuvat kustannukset, mukaan lukien työvoimaa, kulkuneuvojen kunnossapidon, sähkön ja polttoaineiden kulut." (3)

(5) Brysselin lentoasema palvelee monia eri kohteita maailmalla. Cranfieldin yliopiston tutkimuksen mukaan (4) vuonna 1992 15 prosenttia matkustajista käytti Brysselin lentoasemaa liityntään. Lentoyhtiöt käyttävät Brysselin lentoasemaa pääasiassa sen vuoksi, että ne täyttäisivät odotukset 85 prosentille matkustajista, joille Bryssel on matkan lopullinen määräpaikka tai tosiasiallinen lähtöpaikka. Lyhyisiin ja keskipitkiin matkoihin (enintään kahden tunnin lentomatka) yhteisön sisällä, kuten yhteydet yhteisön eteläosien ja Brysselin vaikutusalueen välillä, Brysselin lentoasemalle ei ole käyttökelpoista vaihtoehtoa. Tosiasiassa muut maantieteellisen alueen kansainväliset lentokentät sijaitsevat enemmän kuin 100 kilometrin päässä Zaventemista. Tämän vuoksi lentoyhtiöiden ainoa mahdollisuus vastata matkustajien kysyntään on toimia Brysselin lentoasemalla.

(6) Brysselin lentoasemaa voidaan siten pitää vaikeasti korvattavana muilla lentoasemilla keskipitkien matkojen osalta, joiden määräpaikkana tai lähtöpaikkana on Brysselin vaikutusalue.

KOMISSION ARVIO

90 artikla 1 kohta

(7) Perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jäsenvaltiot eivät toteuta eivätkä pidä voimassa mitään toimenpidettä, joka koskee julkisia yrityksiä taikka yrityksiä, joille jäsenvaltiot myöntävät erityisoikeuksia tai yksinoikeuksia ja joka on ristiriidassa tämän sopimuksen määräysten kanssa.

Ilmailulaitos on perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu julkinen yritys.

Kuninkaallisella asetuksella 22 päivänä joulukuuta 1989 vahvistetaan Bruxelles-National -lentoaseman käyttömaksut, ja erityisesti sen 2 artiklan 2 kohdassa määritetään laskeutumismaksujen alennusjärjestelmä, jota tarkoitetaan ensimmäisessä johdantokappaleessa; tämä on 90 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valtion toimenpide.

(1) Sabenan charterliikenteen tytäryhtiö
(2) Luvut ovat peräisin Air France/Sabena keskittymästä tehdystä päätöksestä vuodelta 1992.
(3) Airport Economics Manual -asiakirja 9562, 1991 ICAO
(4) "A comparative study of user costs at selected European airports" Department of Air Transport, College of Aeronautics, Cranfield University, helmikuu 1994.

86 artikla

Asiaan liittyvät markkinat

(8) Ensimmäiset asiaan liittyvät markkinat ovat niiden palveluiden markkinat, jotka liittyvät lentokenttäinfrastruktuuriin pääsyyn, josta maksu on maksettava, toisin sanoen kiitoteiden, rullausteiden ja asematasojen ja lähestymislennonjohdon toimintaan ja ylläpitämiseen.

Kuten yhteisöjen tuomioistuin on huomauttanut, järjestö voi satamatoiminnasta vastaavan kolmannen osapuolen puolesta yhdessä satamassa muodostaa 86 artiklassa tarkoitetut olennaiset markkinat (tuomio 10.12.1991, asiassa C-179/90, Porto di Genova SpA v. Siderurgica Gabrielli SpA [1], 15 kohta). Yhteisöjen tuomioistuin piti samoin luotsipalvelujen markkinoita Genovan satamassa olennaisina markkinoina tuomiossa 17.5.1994 asiassa C-18/93, Corsica Ferries v. Corpo dei Piloti di Genova [2].

Yhteisöjen tuomioistuin nojasi perustelunsa siihen, että heti kun toimija haluaa tarjota liikennepalvelun ja tietyllä meriväylällä, satamiin pääsy tämän yhteyden molemmissa päissä on välttämätön ehto liikennepalvelujen toteuttamiselle.

Tämän perustelun voidaan helposti katsoa koskevan lentoliikenteen alaa ja lentoasemille pääsyä.

Tässä tapauksessa ei ole olemassa todellista vaihtoehtoa, joka tarjoaisi Brysselin lentoaseman tarjoamia etuja vastaavia etuja lentoliikenteen lyhyiden ja keskipitkien matkojen osalta, joiden määräpaikkana tai lähtöpaikkana on Brysselin vaikutusalue.

(9) Lisäksi yhteisön sisäisten yhteyksien lyhyet ja keskipitkät matkat muodostavat rinnakkaiset mutta erilliset markkinat, joihin laskeutumiseen ja nousuun liittyvien palvelujen markkinoilla toimivan yrityksen käyttäytyminen vaikuttaa.

Niin kuin viidennessä johdantokappaleessa selitetään, Brysselin lentoasemaa on vaikea korvata muilla käytössä olevilla yhteyksillä yhteisön sisäisten yhteyksien lyhyiden ja keskipitkien matkojen osalta, joiden määräpaikkana tai lähtöpaikkana on Brysselin vaikutusalue, ja se vaikuttaa niiden kilpailukykyyn vain vähän (Tuomio 11.4.1989 asiassa 66/86, Ahmed Saeed v. Zentrale zur Bekämpfung Unlauteren Wettbewerbs [3].

Yhteismarkkinoiden merkittävä osa

(10) Brysselin lentoasema palveli 10 miljoonaa matkustajaa ja 313 137 tonnia rahtia vuonna 1993. Matkustajien määrän osalta se sijoittuu yhteisössä yhdennelletoista ja rahdin osalta viidennelle sijalle. Komissio pitää Brysselin lentoasemaa Euroopan laajuisessa lentoasemaverkossa yhteisön yhteyskenttänä [4]. Brysselin lentoasema on siten merkittävä osa yhteismarkkinoita.

Määräävä asema

(11) Yhteisön tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan yritys, jolla on monopoli tiettyjen palvelujen tarjoamisessa, on perustamissopimuksen 86 artiklassa tarkoitetussa määräävässä asemassa (Tuomio 3. lokakuuta 1985, asiassa 311/84, Telemarketing [5]).

Tämä pätee RVA:iin, se on julkinen yritys, joka on 5 päivänä lokakuuta 1970 annetun kuninkaallisen asetuksen 1 artiklassa myönnetystä yksinoikeudesta lentokenttäviranomaisena johtuen määräävässä markkina-asemassa lentokoneiden laskeutumiseen ja nousuun liittyvien palvelujen osalta, joista kyseessä oleva maksu peritään.

Määräävän aseman väärinkäyttö

(12) Kuninkaallisella asetuksella joulukuun 22 päivältä 1989 käyttöönotetusta laskeutumismaksujen alennusjärjestelmästä on seurannut, että lentoyhtiöiden laskeutumiseen ja nousuun liittyvien samankaltaisiin suorituksiin on sovellettu erilaisia ehtoja asettaen lentoyhtiöt näin ollen epäedulliseen kilpailuasemaan.

(13) Kyseessä oleva alennusjärjestelmä, joka on määritetty kuukausittain maksettavien maksujen kokonaissumman mukaan, perustuu osittain kuukausittain tehtävien lentojen määrään ja osittain lentokoneen painoon.

Nämä kaksi tekijää huomioon ottaen jäljempänä olevassa taulukossa määritellään päivittäin tarvittavan liikenteen määrä (nousu ja laskeutuminen), jotta voidaan hyötyä ensimmäisestä alennusluokasta (7,5 %), kolmannesta alennusluokasta (20 %) ja viimeisestä alennusluokasta (30 %), jotka lasketaan kuukausittain viisi miljoonaa Belgian frangia ylittävästä kokonaissummasta neljälle eri lentokonetyypille.

[1] Kok. 1991, s. I, 5889, 5923
[2] Kok. 1994, s. I-1783
[3] Kok. 1989, s. 803

[4] Tällä tarkoitetaan yhteisön muuhun maailmaan yhdistävää lentokenttää, jolla liikkuu vuosittain vähintään viisi miljoonaa matkustajaa vähennettynä 10 prosentilla, tai jolla liikkuu vuosittain vähintään 100 000 kauppatavaroita kuljettavaa lentokonetta, tai jolla liikkuu vuosittain rahtia vähintään 150 000 tonnia tai jolla liikkuu vuosittain vähintään miljoona yhteisön ulkopuolella tulevaa matkustajaa. Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisten liikenneverkkojen kehittämiseksi KOM(94) 1067, maaliskuu 1994.
[5] Kok. 1985, s. 3261

Konetyyppi (keskipaino)	Maksu lentoa kohden Belgian frangia	7,5 % alennukseen oikeuttavien päivittäisten nousujen tai laskujen vähimmäismäärä	20 % alennukseen oikeuttavien päivittäisten nousujen tai laskujen vähimmäismäärä
DC9 (55 t)	12 100	> 7 tai 1 515 matk (1)/päivässä	> 21 tai 4 545 matk/päivässä
A320 (67 t)	14 740	> 6 tai 1 696 matk/päivässä	> 17 tai 5 088 matk/päivässä
757 (104 t)	22 880	> 4 tai 1 711 matk/päivässä	> 11 tai 5 135 matk/päivässä
747 (395 t)	86 900	> 1 tai 798 matk/päivässä	> 3 tai 2 394 matk/päivässä

(1) matk = matkustajaa

Konetyyppi (keskipaino)	Maksu lentoa kohden Belgian frangia	30 % alennukseen oikeuttavien päivittäisten nousujen tai laskujen vähimmäismäärä
DC9 (55 t)	12 100	> 28 tai 6 061 matk (1)/päivässä
A320 (67 t)	14 740	> 23 tai 6 784 matk/päivässä
757 (104 t)	22 880	> 15 tai 6 847 matk/päivässä
747 (395 t)	86 900	> 4 tai 3 191 matk/päivässä

(1) matk = matkustajaa

Vaadittava kuukausimaksujen viiden miljoonan Belgian frangin alaraja, joka oikeuttaa alennukseen, on niin korkea, että tästä alennuksesta hyötyy ainoastaan tällä lentoasemalla sijaitseva lentoliikenteenharjoittaja muiden yhteisön lentoliikenteenharjoittajien kustannuksella. Vaadittava päivittäisten laskujen ja nousujen määrä on sangen suuri. Esimerkiksi yhteisön reiteillä lentoyhtiöt käyttävät pieniä tai keskisuuria matkustajakoneita (50—200 paikkaa; tyypit DC9, A320 tai 757). Tämä tarkoittaa, että päästäkseen 7,5 prosentin alennukseen oikeuttavaan viiden miljoonan Belgian frangin kokonaissummaan, keskikokoisen matkustajakoneen lentoyhtiöllä on oltava enemmän kuin seitsemän laskua tai nousua päivittäin (esimerkiksi 110-paikkainen DC9). Lauantaina ja sunnuntaina kuitenkin nousujen tai laskujen ollessa vähäisempiä, se lisää näin ollen viikolla päivittäin tarvittavien nousujen tai laskujen määrän kahdeksaan tai yhdeksään. Keskimäärin runsaasti liikennöidyllä reitillä on neljä laskua tai nousua päivässä, kun aluereitillä on keskimäärin kaksi nousua ja laskua. Jotta aluereiteillä liikennöivä yhtiö saisi 7,5 prosentin alennuksen maksujen kokonaissummasta, joka ylittää viisi miljoonaa Belgian frangia, sen on tehtävä päivittäin enemmän kuin kolme lentoa Brysseliin keskisuurilla tai suurilla lentokoneilla. Esimerkiksi Lufthansan, huolimatta siitä, että se lentää suoraan Brysseliin kuudesta Saksan kaupungista, osuus oli vuonna 1992 lentoaseman liikenteestä 2 prosenttia ja se kuljetti 3,3 prosenttia Brysselin lentoasemalta lähtevistä tai sinne saapuvista matkustajista, eikä se saavuta alennukseen oikeuttavia maksujen kokonaissummia. Vastaavasti suuria Boeing 747-tyyppisiä matkustajakoneita käyttävien yhtiöiden olisi alennuksen saamiseksi tehtävä enemmän kuin yksi lento päivässä (pääasiassa mannerten välinen lento).

Tämä järjestelmä, jonka alaraja on korkealla ja joka nousee asteittain, ei ole suoraviivainen. Maksuista tarjotut alennukset lisääntyvät enemmän kuin suhteellisesti nousujen/laskujen määrään nähden, mikä entisestään korostaa runsaasti liikennöivien lentoliikenteenharjoittajien ja muiden välisiä eroja. Lisäksi se asettaa epäsuotuisaan asemaan alueelliset lentoliikenteenharjoittajat, jotka suuresta lentojen määrästä huolimatta kuukaudessa käyttävät toisaalta pienikokoisia lentokoneita ja toisaalta lentävät Brysseliin yleensä yhdellä ainoalla reitillä.

Sabena hyötyy viimeisestä (30 %) alennusluokasta, joka vuonna 1992 vastasi 18 prosentin kokonaisalennusta sen maksamien maksujen kokonaissummasta, kun taas muut yhtiöt (Sobelair ja BA) sijoittuvat ensimmäiseen alennusluokkaan (7,5 %). Yksikään toinen Brysselin lentoasemalla liikennöivä lentoyhtiö ei hyödy laskeutumismaksujen alennuksista.

Kuten reitillä Bryssel-Lontoo, jolla muun muassa Sabena ja BM kilpailevat ja käyttävät samantyyppistä lentokonetta, Sabena saa samankaltaisista suorituksista noin 18 prosentin alennuksen sen nousu- ja laskeutumismaksuista ilmailulaitokselta, mikä siten asettaa BM:in epäedulliseen kilpailuasemaan.

Edellä esitetyistä syistä se, että ilmailulaitoksen asemassa oleva yritys soveltaa erilaisia ehtoja eri kauppakumppaneiden samankaltaisiin suorituksiin kauppakumppaneita epäedulliseen kilpailuasemaan asettavalla tavalla, on 86 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettua määräävän aseman väärinkäyttöä. Koska kysymyksessä olevassa tapauksessa jäsenvaltio lainsäädännöllisin toimin on ottanut käyttöön tällaisen järjestelmän, tällainen valtion toimenpide muodostaa 90 artiklan rikkomisen yhdessä perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan c alakohdan kanssa.

(14) Vaikka ilmailulaitos vastaa laskeutumiseen ja nousuun liittyvistä palveluista, joista maksut maksetaan, sen vallassa ei ole vahvistaa niitä eikä mahdollisia alennuksia. Yhteisöjen tuomioistuin katsoo, että jäsenvaltio rikkoo 90 ja 86 artiklan määräyksiä, jos se antaa yrityksen käyttää määräävää asemaansa väärin aiheuttaen erilaisten ehtojen soveltamisen eri kauppakumppaneiden samankaltaisiin suorituksiin Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 86 artiklan toisen kohdan c alakohdassa tarkoitetussa mielessä (tuomio 17. toukokuuta 1994, asia C-18/93).

(15) Näitä perusteluita sovelletaan, kun valtion toimenpide jättää hyvin rajoittuneen, jopa olemattoman, liikkumavaran yrityksille, joiden välityksellä jäsenvaltiot itse vaikuttavat yhteismarkkinoiden kilpailurakenteeseen [1]. Yhteisöjen tuomioistuin kehitti tätä oikeusperiaatetta tuomiossa 4. toukokuuta 1988 asiassa 30/87, Bodson v. Pompes funèbres [2], jossa yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että se kieltää julkisia viranomaisia asettamasta yrityksille, joille ne ovat myöntäneet yksinoikeuksia 85 ja 86 artiklan määräysten kanssa ristiriidassa olevia hintaehtoja.

(16) Ilmailulaitos on perustellut kysymyksessä olevan järjestelmän käyttöönottoa seuraavasti:

— Yrityksen oikeus asettaa alennusjärjestelmä kauppapolitiikkansa mukaisesti.

— Oikeus myöntää suurempia alennuksia uskollisille asiakkaille ottaen erityisesti huomioon näiden tuoma taloudellinen turvallisuus.

— Suurtuotannon edut: on edullisempaa (hallinnon ja henkilökunnan kannalta) tarjota palveluja kansalliselle liikenteenharjoittajalle, jonka lentoasemalla harjoittaman liikenteen määrä on merkittävä.

— Lentoasemalla liikennöinti lisääntyy, kun sillä toimii kansallinen liikenteenharjoittaja, jolla on laaja reittiverkko.

Ensimmäistä ja toista perustelua vastaan voidaan esittää, että yhteisöjen tuomioistuin on useasti selittänyt, että jos on kyse määräävässä asemassa olevasta yrityksestä, se voi muodostua perustamissopimuksen 86 artiklassa tarkoitetun tavanomaisen kaupallisen käyttäytymisen väärinkäytökseksi. Lisäksi, toisin kuin edellä on mainittu, lentoyhtiö ei valitse liikennöintiä mieluummin Brysselissä kuin jollain toisella läheisellä lentoasemalla kauppapoliittisen Brysselille uskollisena pysymisen perusteella. Jos tarkoituksena olisi houkutella lentoyhtiöitä etsimään lentoasema voidakseen palvella alueellista liittymispaikkaa, maksujen alarajat olisi valittu niin, että lentoyhtiöt voisivat järjestelmästä hyötyä, mutta näin ei nyt tapahdu.

Komissio katsoo kolmannesta perustelusta, että tällaista järjestelmää voidaan perustella ainoastaan sellaisen suurtuotannon eduilla, jotka ilmailulaitos toteuttaisi. Tässä tapauksessa näin ei tapahdu. Ilmailulaitos ei ole osoittanut komissiolle, että nousuista tai laskuista huolehtiminen mieluummin toisen yhtiön koneella toisi mukanaan suurtuotannon etuja. Itse asiassa lentokoneen noususta ja laskusta huolehtiminen vaatii samoja palveluja riippumatta siitä, kuka koneen omistaa ja kuinka monta lentokonetta yhdellä yhtiöllä on. Ilmailulaitos voisi lisäksi perustella suurtuotannon etuja laskutusjärjestelyillä, suuria matkustajamääriä kuljettavan ja vilkkaasti liikennöivän liikenteenharjoittajan yhdenmukaisena laskutuksena sen sijaan, että vähäisessä liikenteessä käytettäisiin useita erilaisia laskuja. Tällaisten suurtuotannon etujen kokonaistulos on kuitenkin olematon.

Viimeinen perustelu ei ole yhteydessä kyseessä olevaan järjestelyyn.

(17) Jos suurimmassa osassa määräävässä asemassa olevien yritysten tekemistä väärinkäytöksistä tavoitteena on ollut mahdollisimman suurien voittojen saaminen tai yritysten määräävän aseman vahvistaminen, 86 artiklaa sovelletaan myös tapauksiin,

[1] Julkisasiamies Van Gervenin lausunto, tuomio 12. helmikuuta 1992 asioissa C-48/90 ja C-66/90, Alankomaat ym. v. komissio, Kok. 1992, s. I-565.

[2] Kok. 1988, s. 2479

joissa määräävässä asemassa oleva yritys syrjii kauppakumppaneitaan muista kuin sen omaan etuun liittyvistä syistä. Voi olla kyse esimerkiksi samassa valtiossa sijaitsevan tai samoja yleisiä periaatteita noudattavan toisen yrityksen suosimisesta. Muista kuin määräävässä asemassa olevan yrityksen omaan etuun liittyvistä syistä tehdyistä väärinkäytöksistä voidaan mainita Genovan sataman luotsien asia, jotka suosivat kansallisen alueen satamien välisistä kuljetuksista huolehtivia meriliikenneyrityksiä (tuomio 17. toukokuuta 1994, asia C-18/93) soveltaen niihin valtion hyväksymiä edullisempia hintoja.

Näin ollen tässä tapauksessa yhteisöjen tuomioistuimen tutkimista asiakasuskollisuuteen perustuvista alennusjärjestelmistä poiketen (tuomio 13. helmikuuta 1979 asiassa 85/76, Hoffman-Laroche v. komissio [1]), ja tuomio 9. marraskuuta 1983 asiassa 322/81, Michelin v. komissio [2]), ilmailulaitoksen tavoitteena ei ole uskollisen asiakaskunnan saaminen tai uusien asiakkaiden houkutteleminen, kuten johdantokappaleissa 13, 14 ja 15 on esitetty, vaan valtio myötävaikutuksellaan suosii tiettyä yritystä, tässä tapauksessa kansallista yhtiötä Sabenaa.

(18) Belgian viranomaiset huomauttivat tässä yhteydessä, että kyseessä olevalla kuninkaallisella asetuksella säädetyt laskeutumismaksuihin liittyvät toimintaperiaatteet ovat jopa ilmailulaitoksen etuja vastaan, sillä alennukset pienentävät tuloja, joita ilmailulaitos voisi saada maksuista. Järjestelmä on siten otettu käyttöön tiettyjen lentoyhtiöiden suosimiseksi, koska ainoastaan Sabena, Sobelair ja vähäisemmässä määrin British Airways ovat hyötyneet siitä, mikä rikkoo 86 artiklaa.

Vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan

(19) Alennusjärjestelmä, sellaisena kuin sitä sovelletaan, aiheuttaa hintarasitusta yhteisön sisäisessä lyhyiden ja keskipitkien matkojen liikenteessä sellaisille liikenteenharjoittajille, jotka eivät voi hyötyä järjestelmästä. Lentokenttämaksut ovat merkittävä menoerä lentoyhtiön käyttökustannuksissa. Comité des Sages de l'aviation civilen arvioinnin mukaan maksut (mukaan lukien ilmavalvontamaksu) ovat 4—6 prosenttia yhteisössä lentoyhtiöiden käyttökustannuksista. Jopa 18 prosentin alennukset maksujen kokonaissummasta yhteisön sisäisillä reiteillä voivat helposti vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan antaen huomattavan edun siitä hyötyville yrityksille, kuten Brysselin lentoasemalla, jonka kautta vuonna 1993 kuljetettiin 10 miljoonaa matkustajaa, joista 75 prosentilla määräpaikkana tai lähtöpaikkana oli unionissa olevat kaupungit.

Tuomiossa asiassa C-18/93 yhteisöjen tuomioistuin esitti, että syrjivien käytäntöjen soveltaminen mainitun palvelun samanlaisiin tarjoamisiin "saattavat vaikuttaa jäsenvaltioiden kauppaan niiden koskiessa kahden jäsenvaltion välillä liikennöiviä yrityksiä". [3]

90 artikla 2 kohta

(20) Belgian viranomaiset eivät ole vedonneet perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuun poikkeukseen perusteluna mainitun alennusjärjestelmän asettamiselle ja ylläpidolle. Lisäksi komissio katsoo, että tässä tapauksessa kilpailusääntöjen soveltaminen ei estä ilmailulaitosta täyttämästä erityistehtäväänsä, johon kuuluu Brysselin lentoaseman rakentaminen, korjaaminen, kunnossapito ja toiminta. Se ei olisi esteenä myöskään julkisen palvelun erityistehtävässä, joka olisi annettu jollekin lentoyhtiölle. Itseasiassa olosuhteet ja yksityiskohtaiset säännöt, joiden mukaisesti jäsenvaltio asettaa julkisen palvelun velvoitteita yhteisön sisäiseen säännölliseen lentoliikenteeseen, on nimenomaan määritelty neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 [4] 4 artiklassa.

Mainitun 90 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua poikkeusta ei niin muodoin sovelleta.

Loppupäätelmät

Edellä olevan huomioon ottaen komissio katsoo, että ensimmäisessä johdantokappaleessa tarkoitettu valtion toimenpide muodostaa rikkomuksen perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohtaa vastaan huomioon ottaen 86 artiklan.

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Laskeutumismaksujen alennusjärjestelmä, joka on otettu käyttöön 22 päivänä joulukuuta 1989 annetun kuninkaallisen asetuksen 2 artiklan 2 kohdan nojalla on toimenpide, joka on ristiriidassa perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdan ja 86 artiklan kanssa.

[1]) Kok. 1979, s. 461
[2]) Kok. 1983, s. 3461
[3]) Perustelujen 44 kohta
[4]) EYVL N:o L 240, 24.8.1992, s. 8

2 artikla

Belgian hallituksen on lopetettava 1 artiklassa tarkoitettu rikkominen ja ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta toimenpiteet, jotka se on toteuttanut tässä tarkoituksessa.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Belgian kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä 28 päivänä kesäkuuta 1995.

Komission puolesta

Karel VAN MIERT

Komission jäsen