KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 28 juni 1995

i ärende enligt artikel 90.3 i Romfördraget

(Endast texterna på franska och nederländska är giltiga)

(Text av betydelse för EES)

(95/364/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 90.3 i detta,

med beaktande av företaget British Midlands klagomål av den 8 februari 1993 mot det rabattsystem för landningsavgifter vilket införts vid flygplatsen Bruxelles-National (Zaventem),

efter att ha givit de belgiska myndigheterna, det belgiska luftfartsverket (La Régie des Voies Aériennes/Regie der Luchtwegen) och flygbolagen Sabena och Sobelair möjlighet att framföra sina synpunkter på kommissionens invändningar mot det rabattsystem för landningsavgifter vilket införts vid flygplatsen Bruxelles-National (Zaventem), och

med beaktande av följande:

FAKTA

Det aktuella förfarandet gäller det rabattsystem för landningsavgifter vilket införts vid flygplatsen Bruxelles-National (Zaventem).

British Midlands (BM) anser att systemet med progressiv rabatt i förhållande till trafikvolym gynnar de företag som har en omfattande trafik vid Bryssels flygplats, varigenom mindre, konkurrerande företag får en konkurrensnackdel. Enligt BM finns dessutom inga objektiva skäl att ge denna typ av rabatt, eftersom den service som ges ett enskilt flygplan som landar eller startar är densamma oavsett hur många gånger dessa tjänster utförs.

British Midlands påpekar att företaget, trots att det genomför 144 trafikrörelser i veckan, inte kan nå upp till det lägsta antal landningar per månad som krävs för rabatten. Det får alltså inte någon som helst reduktion av sina flygplatsavgifter, medan Sabena, företagets främste konkurrent, får en nedsättning av sina flygplatsavgifter med 74 miljoner belgiska franc (BEF) per år.

Den statliga åtgärd det gäller

(1) I artikel 1 i den kungliga förordningen (Arrêté Royal/Koninklijk Besluit) av den 22 december 1989 [1] anges att "Luftfartsverket är auktoriserat att för användning av flygplatsen Bruxelles-National ta ut de avgifter som fastställs i föreliggande förordning". Artikel 2 i samma förordning fastställer landningsavgifterna till ett visst belopp per ton alltefter flygplantstyp – enbart lastflygplan eller annat flygplan. I artikel 2 andra stycket fastställs ett rabattsystem enligt följande schema:

De avgifter som skall betalas per kalendermånad minskas med:

— 7,5 % av den del av avgiftsbeloppet som ligger mellan 5 och 10 miljoner BEF

— 15 % av den del av avgiftsbeloppet som ligger mellan 10 och 15 miljoner BEF

— 20 % av den del av avgiftsbeloppet som ligger mellan 15 och 20 miljoner BEF

— 30 % av den del av avgiftsbeloppet som ligger över 20 miljoner BEF

År 1991 och 1992 kunde endast tre företag dra fördel av dessa nedsättningar med följande årliga belopp:

[1] *Moniteur belge* av den 30.12.1989, s. 21517.

Årlig rabatt som faktiskt givits, i tusental BEF	1991	1992
Sabena	66 114	74 047
Sobelair (1)	286	1 319
TEA	103	—
British Airways	0	4

Företagen och de berörda tjänsterna

(2) Det belgiska luftfartsverket (RVA) är ett offentligt organ som av staten har ålagts två allmännyttiga uppdrag, i allmänhetens intresse och i enlighet med affärsmässiga principer, nämligen i) uppförande, utveckling, underhåll och drift av flygplatsen Bruxelles-National och den infrastruktur som sammanhänger med denna, och ii) luftfartssäkerheten i belgiskt luftrum. Det driver i detta syfte, åtminstone för de aktiviteter som avses under i), en ekonomisk verksamhet som åtminstone i princip skulle kunna utföras av ett privat företag och i vinstsyfte.

(3) Sabena är en belgisk koncern som till 62,11 % ägs av den belgiska staten och till 37,58 % av Finacta (Air France-koncernen). Den 4 maj 1995 slöts emellertid ett avtal mellan den belgiska staten och Swissair, enligt vilket den sistnämnda skall förvärva 49,5 % av Sabenas aktiekapital. Förhandlingar förs för närvarande om att Air France skall dra sig tillbaka från Sabena. Sabenas huvudsakliga verksamhet är reguljär passagerar- och frakttransport. Företaget verkar också inom områden för icke reguljär flygtransport (genom sitt dotterbolag Sobelair), inom hotell- och turistbranschen samt inom området stödtjänster vid mellanlandning. Sabena transporterar 38 % av de passagerare som använder Bryssels flygplats (2).

(4) ICAO (Internationella civila flygorganisationen) rekommenderar i sin handbok om flygplatsekonomi sina medlemmar att beräkna landningsavgifterna i förhållande till den högsta startvikten. Organisationen definierar landningsavgiften på följande sätt:

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

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" (3).

(5) Bryssels flygplats betjänar ett stort antal destinationer i världen. Enligt en studie som gjorts vid Cranfielduniversitetet (4) använde år 1992 15 % av passagerarna Bryssels flygplats som övergångsflygplats. Flygbolagen trafikerar i första hand Bryssels flygplats för att uppfylla kraven från de 85 % av passagerarna för vilka Bryssel utgör slutdestination för resan eller den faktiska avreseorten. På korta och medellånga distanser inom gemenskapen (mindre än 2 timmars flygtid), till exempel förbindelserna mellan gemenskapens södra delar och Bryssels upptagningsområde, finns inga realistiska alternativ till Bryssels flygplats. De enda andra internationella flygplatserna inom detta geografiska område ligger mer än 100 km från Zaventem. För att möta passagerarnas efterfrågan har därför flygbolagen inga andra alternativ än att flyga till och från Bryssels flygplats.

(6) Bryssels flygplats kan följaktligen betraktas som en flygplats som inte med lätthet kan ersättas av andra flygplatser för medellånga flygningar med destination till eller med avgång från Bryssels upptagningsområde.

KOMMISSIONENS YTTRANDE

Artikel 90.1

(7) I artikel 90.1 anges att medlemsstaterna beträffande offentliga företag och företag som de beviljar särskilda eller exklusiva rättigheter är skyldiga att inte vidta och inte heller bibehålla någon åtgärd som strider mot reglerna i fördraget.

RVA är ett offentligt företag i den mening som avses i artikel 90.1 i Romfördraget.

Den kungliga förordningen av den 22 december 1989, i vilken de avgifter fastställs som skall betalas för nyttjande av flygplatsen Bruxelles-National, och särskilt artikel 2.2 i denna, som inför ett sådant rabattsystem för landningsavgifter som anges i punkten 1 ovan, är en sådan statlig åtgärd som avses i artikel 90.1.

(1) Charterdotterbolag till Sabena.
(2) Sifferuppgifter hämtade från beslutet om sammanslagning av Air France och Sabena år 1992.
(3) Handbok om flygplatsekonomi – Dokument 9562. 1991 ICAO.
(4) "A comparative study of user costs at selected European airports", Departement of Air Transport, College of Aeronautics, Cranfield University, februari 1994.

Artikel 86

Den relevanta marknaden

(8) Den relevanta marknaden är primärt den tjänstemarknad som sammanhänger med tillträde till infrastrukturerna på flygplatsen för vilket en avgift skall betalas, det vill säga drift och underhåll av landningsbanor, taxibanor och plattor samt flygtrafikledning.

EG-domstolen har påpekat att organiseringen för tredje mans räkning av hamnverksamheter vid en enskild hamn kan utgöra en relevant marknad på det sätt som avses i artikel 86 (dom av den 10 december 1991 i mål C-179/90 Porto di Genova SpA mot Siderurgica Gabrielli SpA, punkt 15 ([1])). Domstolen har likaså betraktat marknaden för lotstjänster i Genuas hamn som en relevant marknad i sin dom av den 17 maj 1994 i mål C-18/93, Corsica Ferries ([2]).

Domstolens grundade sitt resonemang på det faktum att om en företagare önskar erbjuda en transporttjänst på en viss sjötransportled, utgör tillträde till hamnanläggningar i början och slutet av denna förbindelse ett nödvändigt villkor för att transporttjänsten skall kunna realiseras.

Detta resonemang kan med lätthet överföras på flygtransportsektorn och på tillträde till flygplatser.

I detta speciella fall finns inget verkligt alternativ som ger samma fördelar som de som erbjuds genom Bryssels flygplats för korta och medellånga flygtransporter med destination till eller avgång från Bryssels upptagningsområde.

(9) I övrigt utgör korta och medellånga flygförbindelser inom gemenskapen en angränsande men åtskild marknad som påverkas av effekterna av ett förtags beteende på marknaden för tjänster i samband med landning och start.

Som framgår av de förklaringar som ges i punkt 5 kan Bryssels flygplats, när det gäller korta och medellånga flygförbindelser inom gemenskapen och med avgång från eller destination till Bryssels upptagningsområde, inte med lätthet utbytas mot andra tillgängliga förbindeler och är endast i ringa mån utsatt för konkurrens från dessa (jfr. dom av den 11 april 1989 i mål 66/86 gällande Ahmed Saeed ([3])).

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

En väsentlig del av den gemensamma marknaden

(10) Bryssels flygplats betjänade 10 miljoner passagerare och 313 137 ton fraktgods år 1993. Flygplatsen ligger på elfte plats när det gäller passagerartransporter i gemenskapen och på femte plats när det gäller fraktgods. Bryssels flygplats har av kommissionen, inom ramen för det transeuropeiska flygplatsnätet, betraktats som en flygplats av gemensamt intresse ([4]). Bryssels flygplats utgör alltså en väsentlig del av den gemensamma marknaden.

Dominerande ställning

(11) Enligt Europadomstolens rättspraxis innehar ett företag som har lagligt monopol på utförandet av vissa tjänster en dominerande ställning på det sätt som avses i artikel 86 i Romfördraget (dom av den 3 oktober 1985 i mål 311/84, Télémarketing ([5])).

Detta gäller RVA, ett offentligt företag som, genom den exklusiva rätt det beviljats i artikel 1 i den kungliga förordningen av den 5 oktober 1970, i egenskap av flygplatsmyndighet innehar en dominerande ställning på marknaden för tjänster som sammanhänger med flygplans landning och start, för vilka avgiften i fråga tas ut.

Missbruk av den dominerande ställning

(12) Det rabattsystem för landningsavgifter som införts genom den kungliga förordningen av den 22 december 1989 leder till att olika villkor tillämpas på olika flygbolag för likvärdiga transaktioner, sammanhängande med landning och start, varigenom vissa flygbolag får en konkurrensnackdel.

(13) Rabatterna beräknas med utgångspunkt i det månatliga avgiftsbelopp som skall betalas, och systemet bygger å ena sidan antalet månatliga flygningar och å andra sidan på flygplanets vikt.

Med hänsyn tagen till dessa båda parametrar återger tabellen nedan antalet dagliga frekvenser (en start och en landning) som krävs för åtnjutande av rabatten inom det första intervallet (7,5 %), det tredje intervallet (20 %) och det sista intervallet (30 %) beräknat på det månatliga belopp som överstiger 5 miljoner BEF för fyra olika flygplantstyper.

([4]) Det vill säga en flygplats som fyller en funktion som förbindelse mellan gemenskapen och resten av världen och där den årliga passagerarvolymen är minst 5 miljoner minus 10 % eller där den årliga volymen av kommersiella flygningar är minst 100 000, eller där den årliga fraktvolymen är minst 150 000 ton eller där den årliga volymen av passagerare till tredje land år minst 1 miljon. (Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om gemenskapens riktlinjer för utveckling av det transeuropeiska transportnätet KOM(94) 1067, mars 1994).
([5]) Saml. 1985, s. 3261.

Flygplanstyp (medelvikt)	Avgift per trafikrörelse i BEF	Lägsta antal dagliga frekvenser för en rabatt på 7,5 %	Lägsta antal dagliga frekvenser för en rabatt på 20 %
DC9 (55 t)	12 100	> 7 dvs 1 515 pax (1)/dag	> 21 dvs 4 545 pax/dag
A320 (67 t)	14 740	> 6 dvs 1 696 pax/dag	> 17 dvs 5 088 pax/dag
757 (104 t)	22 880	> 4 dvs 1 711 pax/dag	> 11 dvs 5 135 pax/dag
747 (395 t)	86 900	> 1 dvs 798 pax/dag	> 3 dvs 2 394 pax/dag

(1) Pax = passagerare.

Flygplanstyp (medelvikt)	Avgift per trafikrörelse i BEF	Lägsta antal dagliga frekvenser för en rabatt på 30 %
DC9 (55 t)	12 100	> 28 dvs 6 061 pax (1)/dag
A320 (67 t)	14 740	> 23 dvs 6 784 pax/dag
757 (104 t)	22 880	> 15 dvs 6 847 pax/dag
747 (395 t)	86 900	> 4 dvs 3 191 pax/dag

(1) Pax = passagerare.

Den tröskel på 5 miljoner BEF i månatliga avgifter som måste uppnås för åtnjutande av en rabatt är så hög att denna nedsättning endast kan utnyttjas av ett flygbolag som har denna flygplats som bas till förfång för andra transportörer inom gemenskapen. Det lägsta antalet dagliga frekvenser som skall uppnås är mycket högt. Vad gäller till exempel förbindelser inom gemenskapen använder flygbolagen små eller medelstora flygplan (mellan 50 och 200 platser; flygplanstyper DC9, A320, 757 eller liknande). Detta betyder att ett medelstort bolag för att komma upp till det avgiftsbelopp om 5 miljoner BEF som ger en rabatt på 7,5 % måste genomföra mer än sju dagliga frekvenser (exemplet gäller en DC9 med 110 platser). Men på lördagar och söndagar är antalet flygningar inte lika stort, vilket höjer det antal frekvenser som krävs på vardagar till åtta eller nio. På en förbindelse med omfattande trafik genomförs i medeltal fyra dagliga frekvenser, medan på en regional linje i medeltal två frekvenser genomförs. För att uppnå en nedsättning på 7,5 % på det avgiftsbelopp som överstiger 5 miljoner BEF, måste ett bolag som trafikerar regionala linjer genomföra mer än tre dagliga förbindelser till Bryssel med medelstora eller stora flygplan. Som exempel kan nämnas Lufthansa som, trots att bolaget trafikerar Bryssel direkt från sex tyska städer och år 1992 genomförde mer än 2 % av trafikrörelserna på flygplatsen samt transporterade 3,3 % av de passagerare som reste från eller anlände till Bryssels flygplats, inte når upp till det avgiftsbelopp som ger upphov till nedsättning. På samma sätt måste de bolag som använder stora flygplan av typ Boeing 747 genomföra mer än en daglig flygning (huvudsakligen en interkontinental flygning) för att erhålla en rabatt.

Detta system, som utformats med en hög tröskel och med progressiva intervall, är inte linjärt. De avgiftsnedsättningar som erbjuds ökar mer än proportionellt i förhållande till antalet starter/landningar, vilket än mer accentuerar skillnaderna mellan flygbolag med omfattande trafik och de övriga. Dessutom missgynnar systemet regionala flygbolag, som även om de genomför ett stort antal flygningar per månad dels använder små flygplan, dels i allmänhet trafikerar Bryssel på endast en förbindelse.

Sabena åtnjuter rabatt i det sista intervallet (30 %) vilket år 1992 motsvarade en total nedsättning av 18 % på bolagets avgiftsbelopp, medan de andra bolagen (Sobelair och BA) befinner sig i det första intervallet (7,5 %). Inget annat flygbolag som trafikerar Bryssels flygplats får någon nedsättning i landningsavgifterna.

På en förbindelse som Bryssel – London, där bland annat Sabena och BM konkurrerar och med samma typ av flygplan, får Sabena en rabatt på ungefär 18 % på sina kostnader för start och landning för en likvärdig service från RVA:s sida, varigenom BM får en konkurrensnackdel.

Av ovan angivna skäl utgör det faktum att ett företag i RVA:s ställning ger handelspartner olika villkor för likvärdiga transaktioner varigenom vissa får en konkurrensnackdel, ett missbruk av en dominerande ställning på det sätt som avses i artikel 86 c. Eftersom i detta fall en medlemsstat har infört ett sådant system genom en förordning, utgör en sådan statlig åtgärd en kränkning av artikel 90 jämförd med artikel 86 c i fördraget.

(14) Även om RVA har ålagts att tillhandahålla den service i samband med landning och start för vilken avgift skall erläggas, kontrollerar RVA varken fastställande av avgiften eller eventuella rabatter. Domstolen har ansett att en medlemsstat kränker bestämmelserna i artikel 90 och 86 i fördraget när den förmår ett företag att utnyttja sin dominerande ställning på ett sätt som innebär missbruk genom att gentemot handelspartner tillämpa olika villkor för likvärdiga transaktioner, i den mening som avses i artikel 86 andra stycket c) i fördraget (dom av den 17 maj 1994 i mål C-18/93, Corsica Ferries).

(15) Resonemanget är tillämpligt när den statliga åtgärden ger en reducerad eller till och med obefintlig handlingsmarginal till företag med hjälp av vilka medlemsstaterna själva utövar en påverkan på den gemensamma marknadens konkurrensstruktur (1). Denna rättsteori har utvecklats av domstolen i domen av den 4 maj 1988 i mål 30/87 Bodson mot Pompes funèbres (2), där domstolen förklarade att artikel 90.1 i fördraget skall tolkas så, att den förbjuder offentliga myndigheter att ålägga företag, vilka de givit exklusiva rättigheter, prisvillkor som strider mot bestämmelserna i artiklarna 85 och 86.

(16) RVA har angivit följande motiv för införande av ett sådant system:

— Ett företags rätt att införa ett rabattsystem inom ramen för sin affärspolitik.

— Rätten att bevilja större rabatter till lojala kunder, i synnerhet med tanke på den finansiella säkerhet de bidrar med.

— Stordriftsfördelar: det är inte lika dyrt (vad beträffar administration och personal) att tillhandahålla service till en nationell transportör med en betydande trafikvolym på flygplatsen.

— Flygplatsen blir mer attraktiv om där finns ett nationellt flygbolag med ett omfattande destinationsnät.

Mot det första och andra argumentet kan anföras att domstolen vid flera tillfällen har förklarat att affärsuppträdande som anses som normalt kan utgöra missbruk på det sätt som avses i artikel 86 i fördraget, om det gäller ett företag i dominerande ställning. Som nämnts ovan väljer dessutom ett flygbolag inte att trafikera Bryssel framför någon annan närliggande flygplats med anledning av Brysselflygplatsens lojalitetsfrämjande politik. Om det handlade om att locka flygbolag som söker en flygplats vilken skulle kunna tjänstgöra som regional övergångflygplats, skulle trösklarna ha valts på ett sådant sätt att dessa bolag vore i stånd att dra fördel av systemet, något som inte är fallet.

Vad gäller det tredje argumentet anser kommissionen att ett sådant system endast skulle kunna motiveras av 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.

Vad beträffar det sista argumentet, har detta inte något samband med det ifrågavarande systemet.

(17) Även om huvuddelen av de missbruk som begås av företag i dominerande ställning görs i syfte att maximera företagens profiter eller stärka deras dominans, är artikel 86 också tillämplig i de fall då företaget i dominerande ställning diskriminerar handelspartner av andra motiv än egenintresse. Det kan till exempel röra sig om att gynna ett annat företag

(1) Sakframställning av generaladvokat Van Gerven. Dom av den 12 februari 1992 i de förenade målen C-48/90 och C-66/90 — Nederländerna m.fl. mot kommissionen, saml. 1992, s. I-565.
(2) Saml. 1988, s. 2479.

inom samma stat eller ett företag som för samma allmänna politik. Bland de missbruk som begås av andra orsaker än egenintresse hos företaget i dominerande ställning kan anföras målet mot lotsarna i Genuas hamn, vilka tillämpade förmånstariffer godkända av staten på rederier som genomförde transporter mellan hamnar inom det nationella territoriet (dom av den 17 maj 1994 i mål C-18/93, Corsica Ferries/Pilotage).

Det är i detta fall inte så, till skillnad från så kallade system för trohetsrabatt vilka granskats av domstolen (dom av den 13 februari 1979, i mål 85/76, Hoffmann Laroche [1]), dom av den 9 november 1983, i mål 322/81, Michelin [2]), att RVA försöker skapa lojala kunder eller locka till sig nya kunder, vilket har visats i punkterna 13, 14 och 15, utan i stället så, att staten genom sin mellanhand gynnar ett visst företag, i detta fall det nationella bolaget Sabena.

(18) De belgiska myndigheterna har i detta hänseende påpekat att "politiken gällande sådana landningsavgifter som införts genom den ifrågavarande kungliga förordningen strider rentav mot RVA:s intressen genom att de beräknade rabatterna minskar de intäkter som RVA skulle kunna få från avgifterna". Systemet har därför införts för att gynna vissa flygbolag, eftersom endast Sabena, Sobelair och i lägre grad British Airways är i stånd till att dra fördel av systemet, vilket strider mot artikel 86.

Effekten på handeln mellan medlemsstaterna

(19) Rabattsystemet, sådant det tillämpas, belastar priset på korta och medellånga lufttransporter inom gemenskapen för sådana flygbolag som inte kan dra fördel av detta system. Flygplatsavgifterna är en betydelsefull utgiftspost i ett flygbolags driftskostnader. Dessa kostnader har av Comité des Sages de l'aviation civile beräknats till mellan 4 % och 6 % av driftskostnaderna (inklusive flygkontrolltariff) för flygbolag inom gemenskapen. Rabatter som uppgår till så mycket som 18 % av avgiftsbeloppet för förbindelser inom gemenskapen kan påverka handeln mellan medlemsstaterna genom att ge en påtaglig fördel till företag som gynnas av dem, då det handlar om en flygplats som den i Bryssel, över vilken år 1993 transporterades 10 miljoner passagerare, varav 75 % var ankommande från eller avresande till städer inom unionen.

I sin dom gällande Corsica Ferries [3]) påtalade domstolen att diskriminerande åtgärder som tillämpas på likvärdiga transaktioner inom ramen för en och samma service "kan påverka handeln mellan medlemsstater i den mån att de drabbar företag som genomför transporter mellan två medlemsstater."

Artikel 90.2

(20) De belgiska myndigheterna har inte åberopat det undantag som avses i artikel 90.2 i fördraget för att motivera införandet och behållandet av ett sådant rabattsystem. Dessutom menar kommissionen att tillämpningen av konkurrensreglerna i detta fall inte lägger hinder i vägen för de särskilda uppgifter som givits RVA, vilka är uppförande, utveckling, underhåll och drift av Bryssels flygplats. Tillämpningen av dessa regler lägger inte heller hinder i vägen för ett eventuellt allmännyttigt uppdrag som anförtrotts ett flygbolag. De villkor och former enligt vilka en medlemsstat kan pålägga förpliktelser av allmännyttig art på reguljära luftfartstjänster inom gemenskapen bestäms ingående i artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 [4]).

Det undantag som avses i artikel 90.2 är följaktligen inte tillämpligt.

Slutsats

Med hänsyn till det ovanstående anser kommissionen att den statliga åtgärd som åsyftas i första punkten utgör ett brott mot artikel 90.1 jämförd med artikel 86 i fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det system för rabatter på landningsavgifter som införts genom artikel 2 andra stycket i den kungliga förordningen av den 22 december 1989 utgör en åtgärd som strider mot artikel 90.1 jämförd med artikel 86 i Romfördraget.

[3]) Saml. 1979, s. 461.
[4]) Saml. 1983, s. 3461.
[5]) Punkt 44 i domskälen.
[6]) EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 8.

Artikel 2

Den belgiska regeringen skall tillse att den överträdelse som beskrivs i artikel 1 upphör och skall inom en tidsfrist av två månader räknat från dagen för anmälan av det här beslutet meddela kommissionen vilka åtgärder den har vidtagit i detta syfte.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Belgien.

Utfärdat i Bryssel den 28 juni 1995.

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen