COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 28 juni 1995

op grond van artikel 90, lid 3, van het EG-Verdrag

(Slechts de teksten in de Franse en de Nederlandse taal zijn authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(95/364/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 90, lid 3,

Gezien de klacht van de maatschappij British Midland van 8 februari 1993 tegen het stelsel van kortingen op de landingsvergoedingen, dat is ingevoerd op de luchthaven Brussel-Nationaal (Zaventem),

Nadat de Belgische autoriteiten, de Regie der Luchtwegen en de luchtvaartmaatschappijen Sabena en Sobelair de gelegenheid is geboden hun standpunt kenbaar te maken betreffende de bezwaren van de Commissie ten aanzien van het stelsel van kortingen op de landingsvergoedingen dat is ingevoerd op de luchthaven Brussel-Nationaal (Zaventem),

Overwegende hetgeen volgt:

DE FEITEN

Deze procedure betreft het stelsel van kortingen op de landingsvergoedingen, dat is ingevoerd op Brussel-Nationaal (Zaventem).

British Midland, hierna „BM" genoemd, meent dat het stelsel van oplopende kortingen naar gelang van het verkeersvolume de maatschappijen met een intensief verkeer vanaf en naar de luchthaven Brussel bevoordeelt, waardoor de kleine concurrerende maatschappijen worden benadeeld. Bovendien is er, volgens BM, geen enkele objectieve rechtvaardiging voor dit soort kortingen, omdat de diensten voor landende en opstijgende toestellen dezelfde zijn, ongeacht het aantal verrichtingen.

BM merkt op dat, hoeveel zij 144 bewegingen per week uitvoert, zij niet in staat is het maandelijkse minimumbedrag van de vergoedingen te bereiken dat recht op korting geeft. Zij komt derhalve niet voor een verlaging van de luchthavengelden in aanmerking terwijl Sabena, haar voornaamste concurrente, een vermindering van 74 miljoen Bfr. per jaar krijgt.

De betrokken overheidsmaatregel

(1) Artikel 1 van het Koninklijk Besluit van 22 december 1989 [1] bepaalt: „De Regie der Luchtwegen wordt ertoe gemachtigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal de bij dit besluit vastgestelde vergoedingen te heffen.". Artikel 2 van dit besluit stelt de landingsvergoedingen vast op een bepaald bedrag per ton naar gelang van het type vliegtuig (vrachtluchtvaartuigen of andere luchtvaartuigen). Artikel 2, lid 2, voert een stelsel van kortingen in volgens het volgende schema:

De voor een kalendermaand verschuldigde vergoedingen worden verminderd met:

— 7,5 % van het gedeelte van het verschuldigde bedrag tussen 5 en 10 miljoen Bfr.

— 15 % van het gedeelte van het verschuldigde bedrag tussen 10 en 15 miljoen Bfr.

— 20 % van het gedeelte van het verschuldigde bedrag tussen 15 en 20 miljoen Bfr.

— 30 % van het gedeelte van het verschuldigde bedrag boven 20 miljoen Bfr.

Zowel in 1991 als in 1992 hebben slechts drie maatschappijen van deze kortingen kunnen profiteren en wel de volgende jaarlijkse bedragen:

[1] Belgisch Staatsblad van 30. 12. 1989, blz. 21 517.

Daadwerkelijk toegekende jaarlijkse kortingen in 1 000 Bfr.	1991	1992
Sabena	66 114	74 047
Sobelair (1)	286	1 319
TEA	103	—
British Airways	0	4

De betrokken ondernemingen en diensten

(2) De Regie der Luchtwegen, hierna „RLW" genoemd, is een Belgisch publiekrechtelijk lichaam dat door de overheid in het algemeen belang en met toepassing van handelsbeginselen, is belast met i) de bouw, de inrichting, het onderhoud en de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal en de daarmee samenhangende voorzieningen, alsmede met ii) de veiligheid van het luchtvervoer in het Belgische luchtruim. In deze zin oefent zij, althans ten aanzien van de werkzaamheden onder i), een economische activiteit uit die in beginsel door een particuliere onderneming en met winstoogmerk zou kunnen worden verricht.

(3) Sabena is een Belgisch concern, dat voor 62,11 % eigendom is van de Belgische overheid en voor 37,58 % van Finacta (Air France-groep). Op 4 mei 1995 is evenwel een overeenkomst tussen de Belgische Staat en Swissair gesloten inzake een deelneming van deze laatste ten bedrage van 49,5 % in het kapitaal van Sabena. Thans zijn onderhandelingen gaande over de terugtrekking van Air France uit het kapitaal van Sabena. De voornaamste werkzaamheid van Sabena is het geregelde vervoer van passagiers en vracht. Zij is tevens werkzaam in het niet geregelde luchtvervoer door middel van haar dochteronderneming Sobelair, het hotelwezen, het toerisme en verricht bijstanddiensten bij tussenlandingen. Sabena vervoert 38 % van de passagiers die van de luchthaven van Brussel gebruik maken (2).

(4) De ICAO (Internationale Burgerluchtvaart-Organisatie) beveelt haar leden in haar Handboek inzake de luchthaveneconomie aan, de landingsvergoedingen te berekenen op basis van het maximaal toegelaten gewicht bij opstijgen. De landingsvergoeding wordt als volgt omschreven :

Rechten en vergoedingen, geheven voor het gebruik van start- en landingsbanen, taxibanen en parkeerplatforms, met inbegrip van de bijbehorende lichtbakens, alsmede voor de verkeersleidings- en luchthavendiensten.

De vergoeding omvat de „exploitatie-, onderhouds- en administratiekosten voor deze platforms, evenals voor het aldaar gebruikte voertuigenpark en materieel, met inbegrip van de uitgaven voor personeel, onderhoudsvoertuigen, elektriciteit en brandstof" (3).

(5) De luchthaven van Brussel verzorgt een groot aantal bestemmingen in de wereld. Volgens een studie van de universiteit van Cranfield (4) heeft in 1992 15 % van de passagiers de luchthaven Brussel als verbindingsluchthaven gebruikt. Voor de overige 85 % is Brussel de eindbestemming van de reis of het werkelijke punt van vertrek. Op de korte en middellange afstand binnen de Gemeenschap (minder dan twee uur vliegtijd), zoals bij voorbeeld de verbindingen tussen het zuiden van de Europese Gemeenschap en Brussel, bestaat er geen reëel alternatief voor de luchthaven van Brussel. De enige andere internationale luchthavens in dit gebied liggen op meer dan 100 km van Zaventem. Daarom kunnen de luchtvaartmaatschappijen slechts aan deze vraag voldoen door vanaf de luchthaven van Brussel te opereren.

(6) De luchthaven van Brussel kan derhalve worden beschouwd als luchthaven met weinig alternatieve mogelijkheden voor de verbindingen op middellange afstand naar of uit het aantrekkingsgebied Brussel.

BEOORDELING DOOR DE COMMISSIE

Artikel 90, lid 1

(7) Artikel 90, lid 1, bepaalt dat de Lid-Staten met betrekking tot de openbare bedrijven of de ondernemingen waaraan zij bijzondere of uitsluitende rechten verlenen, geen enkele maatregel nemen of handhaven welke in strijd is met de regels van het EG-Verdrag.

De RLW is een openbaar bedrijf in de zin van artikel 90, lid 1, van het Verdrag.

Het Koninklijk Besluit van 22 december 1989 houdende vaststelling van de vergoedingen, verschuldigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal, en met name artikel 2, lid 2, hiervan, waarbij een stelsel van kortingen op de landingsvergoedingen wordt ingevoerd, vormt een overheidsmaatregel in de zin van artikel 90, lid 1, van het Verdrag.

(1) De chartermaatschappij van Sabena.
(2) Cijfers overgenomen uit de concentratiebeschikking Air France/Sabena, 1992.
(3) *Handboek inzake de luchthaveneconomie* — Document 9562. 1991 ICAO.
(4) „A comparative study of user costs at selected European airports". Department of Air Transport, College of Aeronautics, Cranfield University, february 1994.

Artikel 86

De relevante markt

(8) De eerste relevante markt is die van de diensten die verband houden met de toegang tot de luchthavenvoorzieningen waarvoor de vergoedingen verschuldigd zijn, dat wil zeggen de exploitatie en het onderhoud van de start- en landingsbanen, de taxibanen, de parkeerplatforms en de naderingshulpmiddelen.

Zoals het Hof van Justitie heeft vastgesteld, kan de organisatie van havenwerkzaamheden in één haven voor rekening van derden een relevante markt vormen in de zin van artikel 86 (arrest van 10 december 1991, zaak C-179/90, Porto di Genova) [1]. Evenzo beschouwde het Hof de markt voor loodsdiensten in de haven van Genua als de relevante markt (arrest van 17 mei 1994, zaak C-18/93, Corsica Ferries) [2].

Het Hof baseerde zijn redenering op het feit dat, zodra een dienstverrichter een vervoerdienst op een bepaalde zeeroute wenst aan te bieden, de toegang tot de aan beide zijden van deze verbinding gelegen havenvoorzieningen een noodzakelijke voorwaarde vormt voor de verrichting van deze dienst.

Deze redenering kan gemakkelijk op de sector van het luchtvervoer en de toegang tot luchthavens worden toegepast.

In het onderhavige geval bestaat er, voor luchtvervoer op korte en middellange afstand met het aantrekkingsgebied Brussel als plaats van bestemming of vertrek, geen werkelijk alternatief dat dezelfde voordelen biedt als de luchthaven van Brussel.

(9) Overigens vormen de intracommunautaire luchtverbindingen op korte en middellange afstand een naburige doch onderscheiden markt, die door het gedrag van de onderneming op de markt voor diensten in verband met het landen en het opstijgen van vliegtuigen wordt beïnvloed.

Zoals uit punt 5 van de overwegingen blijkt, kan de luchthaven van Brussel voor verbindingen binnen de Gemeenschap op korte en middellange afstand met het aantrekkingsgebied Brussel als plaats van vertrek of bestemming, nauwelijks door andere verbindingen worden vervangen en heeft zij hiervan dan ook nauwelijks enige concurrentie te duchten (arrest van 11 april 1989, zaak 66/86, Ahmed Saeed) [3].

Een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt

(10) De luchthaven van Brussel heeft in 1993 10 miljoen passagiers en 313 137 ton vracht behandeld. Zij neemt wat het passagiersvervoer betreft de elfde plaats in de Gemeenschap in en wat het vrachtvervoer betreft de vijfde. De luchthaven van Brussel is door de Commissie in het kader van het transeuropese luchthavennet als een luchthaven van communautair belang aangemerkt [4]. De luchthaven van Brussel vormt dus een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt.

Machtspositie

(11) Volgens de rechtspraak van het Hof heeft een onderneming met een wettelijk monopolie voor de verrichting van bepaalde diensten een machtspositie in de zin van artikel 86 van het Verdrag (arrest van 3 oktober 1985, zaak 311/84, Telemarketing) [5].

RLW is een openbare onderneming die, gezien het uitsluitende recht dat haar bij artikel 1 van het Koninklijk Besluit van 5 oktober 1970 is toegekend, in haar hoedanigheid van luchthavenautoriteit een machtspositie bezit op de markt voor diensten in verband met het landen en het opstijgen van vliegtuigen waarvoor de betrokken vergoeding wordt geheven.

Misbruik van een machtspositie

(12) Het bij Koninklijk Besluit van 22 december 1989 ingevoerde stelsel van kortingen op de landingsvergoedingen heeft tot gevolg dat ten opzichte van de luchtvaartmaatschappijen ongelijke voorwaarden worden toegepast bij gelijkwaardige prestaties in verband met het landen en opstijgen van vliegtuigen, waarmede hun nadeel bij de mededinging wordt berokkend.

(13) Het betrokken kortingstelsel op grond van het maandelijks verschuldigde bedrag aan vergoedingen berust enerzijds op het aantal bewegingen per maand en anderzijds op het gewicht van het toestel.

Rekening houdend met deze beide parameters wordt in de onderstaande tabel aangegeven, hoeveel dagelijkse vluchtfrequenties (één opstijging en één landing) noodzakelijk zijn om voor de korting van de eerste schijf (7,5 %), de derde schijf (20 %) en de hoogste schijf (30 %) in aanmerking te komen, te berekenen over het vergoedingsbedrag per maand dat hoger is dan 5 miljoen Bfr. en voor vier verschillende soorten vliegtuigen.

[1] Jurisprudentie 1991, blz. I-5889, 5923, rechtsoverweging 15.
[2] Jurisprudentie 1994, blz. I-1783.
[3] Jurisprudentie 1989, blz. 803.
[4] Dat wil zeggen een luchthaven die fungeert als een verbindingspunt tussen de Gemeenschap en de rest van de wereld met een verkeersvolume van meer dan 5 miljoen of meer passagiers min 10 % per jaar, of jaarlijks 100 000 of meer bewegingen van commerciële vliegtuigen, of 150 000 ton of meer vracht per jaar of 1 miljoen of meer passagiers van buiten de Gemeenschap (Voorstel van beschikking van het Europees Parlement en de Raad betreffende de communautaire richtlijnen voor de ontwikkeling van het transeuropees vervoernet COM(94) 1067, maart 1994).
[5] Jurisprudentie 1985, blz. 3261.

Type vliegtuig (gemiddeld gewicht)	Vergoeding per beweging in Bfr.	Minimale dagelijkse frequentie voor een korting van 7,5 %	Minimale dagelijkse frequentie voor een korting van 20 %
DC9 (55 ton)	12 100	> 7 d.w.z. 1 515 pax (1)/dag	> 21 d.w.z. 4 545 pax/dag
A320 (67 ton)	14 740	> 6 d.w.z. 1 696 pax/dag	> 17 d.w.z. 5 088 pax/dag
757 (104 ton)	22 880	> 4 d.w.z. 1 711 pax/dag	> 11 d.w.z. 5 135 pax/dag
747 (395 ton)	86 900	> 1 d.w.z. 798 pax/dag	> 3 d.w.z. 2 394 pax/dag

(1) Pax = passagiers.

Type vliegtuig (gemiddeld gewicht)	Vergoeding per beweging in Bfr.	Minimale dagelijkse frequentie voor een korting van 30 %
DC9 (55 ton)	12 100	> 28 d.w.z. 6 061 pax (1)/dag
A320 (67 ton)	14 740	> 23 d.w.z. 6 784 pax/dag
757 (104 ton)	22 880	> 15 d.w.z. 6 847 pax/dag
747 (395 ton)	86 900	> 4 d.w.z. 3 191 pax/dag

(1) Pax = passagiers.

Het minimum van 5 miljoen Bfr. aan maandelijkse vergoedingen dat moet worden bereikt om voor een korting in aanmerking te komen, is zo hoog dat alleen een nationale luchtvaartmaatschappij die op deze luchthaven haar thuisbasis heeft, van deze korting kan profiteren, zulks ten koste van de andere maatschappijen in de Gemeenschap. Het aantal dagelijkse frequenties dat moet worden bereikt, is immers zeer hoog. Op de vliegroutes in de Gemeenschap bij voorbeeld gebruiken de luchtvaartmaatschappijen kleine of middelgrote vliegtuigen (van 50 tot 200 zitplaatsen, type DC9, A320 of 757). Dit betekent dat een middelgrote maatschappij, om het bedrag van 5 miljoen Bfr. te bereiken dat recht geeft op een korting van 7,5 %, meer dan zeven dagelijkse frequenties moet uitvoeren (bij voorbeeld met een DC9 met 110 zitplaatsen). Op zaterdag en zondag is het aantal frequenties evenwel geringer, zodat het aantal noodzakelijke frequenties op weekdagen acht of negen moet bedragen. Gemiddeld bedraagt het aantal dagelijkse frequenties op een verbinding met intensief verkeer drie, en op een regionale verbinding gemiddeld twee. Om een korting van 7,5 % te verkrijgen op een bedrag aan vergoedingen dat hoger is dan 5 miljoen Bfr. moet een maatschappij die regionale verbindingen onderhoudt, meer dan drie dagelijkse verbindingen met Brussel onderhouden met middelgrote of grote vliegtuigen. Lufthansa bij voorbeeld bereikt het bedrag aan vergoedingen dat recht op reductie geeft niet, hoewel zij vanuit zes Duitse steden rechtstreeks op Brussel vliegt, in 1992 meer dan 2 % van de bewegingen op de luchthaven heeft verricht en 3,3 % van de passagiers van of naar de luchthaven Brussel heeft vervoerd. Op dezelfde wijze moeten maatschappijen die grote vliegtuigen van het type Boeing 747 gebruiken, om voor korting in aanmerking te komen meer dan één dagelijkse verbinding (voornamelijk een intercontinentale vlucht) onderhouden.

Dit stelsel van trapsgewijze toeneming en met een hoog minimum is niet lineair. De geboden kortingen op de vergoedingen nemen meer toe dan in evenredigheid tot het aantal opstijgingen/landingen gerechtvaardigd zou zijn, hetgeen de verschillen tussen de maatschappijen met intensief verkeer en de overige nog verder vergroot. Bovendien worden de regionale maatschappijen benadeeld, die enerzijds van kleine vliegtuigen gebruik maken en anderzijds over het algemeen op Brussel vliegen met één enkele verbinding, doch die een groot aantal bewegingen per maand uitvoeren.

Sabena geniet een korting in de hoogste schijf (30 %), hetgeen in 1992 neerkwam op een totale verlaging van 18 % van het bedrag aan vergoedingen, terwijl andere maatschappijen (Sobelair en BA) het eerste niveau bereiken (7,5 %). Geen enkele andere luchtvaartmaatschappij op de luchthaven van Brussel komt voor korting op haar landingsvergoedingen in aanmerking.

Op een route als Brussel-London, waar onder andere Sabena en BM concurrenten zijn en hetzelfde type vliegtuigen gebruiken, ontvangt Sabena een korting van ongeveer 18 % op haar start- en landingskosten voor een gelijkwaardige prestatie door de RLW, waarmede BM nadeel bij de mededinging wordt berokkend.

Om bovengenoemde redenen dient het feit dat een onderneming in de situatie van de RLW ten opzichte van handelspartners ongelijke voorwaarden toepast bij gelijkwaardige prestaties en BM daarmede nadeel bij de mededinging berokkent, als misbruik van een machtspositie in de zin van artikel 86, onder c), te worden aangemerkt. Daar in de onderhavige zaak een Lid-Staat een dergelijk stelsel langs bestuursrechtelijke weg heeft ingevoerd, schendt deze overheidsmaatregel artikel 90 juncto artikel 86, onder c), van het Verdrag.

(14) Hoewel de RLW belast is met de diensten in verband met het landen en opstijgen waarvoor de vergoeding verschuldigd is, stelt zij niet de vergoedingen noch de eventuele kortingen vast. Het Hof heeft beslist dat een Lid-Staat de bepalingen van de artikelen 90 en 86 van het Verdrag schendt wanneer hij de betrokken onderneming in staat stelt misbruik te maken van haar machtspositie door haar handelspartners bij gelijkwaardige prestaties ongelijke voorwaarden op te leggen in de zin van artikel 86, tweede alinea, onder c), van het Verdrag (arrest van 17 mei 1994, Corsica Ferries).

(15) Deze redening geldt ook wanneer de overheidsmaatregel een beperkte of geen manœuvreerruimte laat aan de ondernemingen waarmee de Lid-Staten zelf invloed uitoefenen op de mededingingsstructuur van de gemeenschappelijke markt [1]. Deze doctrine is door het Hof verder uitgewerkt in het arrest van 4 mei 1988 (zaak 30/87, Bodson) [2] waarin het Hof heeft verklaard dat artikel 90, lid 1, van het Verdrag aldus moet worden uitgelegd dat het overheidsinstanties verbiedt om aan ondernemingen waaraan zij exclusieve rechten hebben toegekend, voorwaarden inzake prijzen op te leggen die in strijd zijn met de artikelen 85 en 86.

(16) De RLW heeft in haar antwoord op het verzoek om inlichtingen van de Commissie de volgende argumenten ter rechtvaardiging van de invoering van de betrokken regeling aangevoerd :

— een onderneming heeft het recht, in het kader van haar handelsbeleid een kortingstelsel in te voeren ;

— zij heeft het recht, grotere kortingen toe te kennen aan trouwe cliënten, met name rekening houdend met de financiële zekerheid die zij brengen ;

— schaalvoordelen : het is minder duur (administratie- en personeelskosten) diensten te verstrekken aan een nationale maatschappij met een grote verkeersintensiteit op de luchthaven ;

— door de aanwezigheid van een nationale maatschappij met een uitgebreid net van bestemmingen wordt de luchthaven aantrekkelijker.

Op het eerste en het tweede argument kan worden geantwoord dat het Hof herhaaldelijk heeft verklaard dat als normaal beschouwde handelspraktijken een misbruik in de zin van artikel 86 van het Verdrag kunnen vormen, indien zij door een onderneming met een machtspositie worden verricht. Bovendien zal, zoals hierboven is opgemerkt, een luchtvaartmaatschappij er niet voor kiezen op Brussel te vliegen in plaats van op een andere nabijgelegen luchthaven wegens het op klantenbinding gerichte beleid van de luchthaven Brussel. Wanneer luchtvaartmaatschappijen zouden moeten worden aangetrokken die op zoek zijn naar een luchthaven die als luchthaven voor regionale verbindingen kan dienen, zouden de minima zodanig zijn gekozen dat deze maatschappijen van het stelsel zouden kunnen profiteren, hetgeen thans niet het geval is.

Wat het derde argument betreft, is de Commissie van mening dat het betrokken stelsel slechts gerechtvaardigd zou kunnen zijn wegens door de RLW te behalen schaalvoordelen. In casu doen deze zich echter niet voor. De RLW heeft de Commissie immers niet aangetoond dat de afhandeling van een opstijging of een landing van een toestel dat toebehoort aan een bepaalde maatschappij en niet aan een andere, schaalvoordelen oplevert. Een landend of een opstijgend vliegtuig vereist immers dezelfde diensten, ongeacht de eigenaar en het aantal vliegtuigen dat eenzelfde maatschappij bezigt. De RLW kan zich hooguit beroepen op schaalvoordelen met betrekking tot de opmaking van de facturen, omdat één factuur voor een maatschappij met intensief verkeer betrekking heeft op een groot aantal bewegingen, in tegenstelling tot een groot aantal facturen met weinig bewegingen in het geval van maatschappijen met beperkt verkeer. Deze schaalvoordelen zijn evenwel verwaarloosbaar.

Wat het laatste argument betreft, dit houdt geen verband met het in geding zijnde stelsel.

(17) Hoewel de meeste misbruiken door ondernemingen met een machtspositie worden gepleegd met het oog op de maximalisering van hun winst of de versterking van hun machtspositie, is artikel 86 tevens van toepassing in gevallen waarin de onderneming met een machtspositie discriminerend ten aanzien van haar partners optreedt om

[1] Conclusie van advocaat-generaal Van Gerven. Arrest van 12 februari 1992, gevoegde zaken C-48/90 en C-66/90, Nederland/Commissie, Jurisprudentie 1992, blz. I-565.
[2] Jurisprudentie 1988, blz. 2479.

andere redenen dan haar eigen belang. Het kan bij voorbeeld gaan om bevoordeling van een andere onderneming van dezelfde staat of van een onderneming die eenzelfde algemeen beleid volgt. Voor misbruik om andere redenen dan het eigen belang van de onderneming met een machtspositie kan worden gewezen op de zaak betreffende de loodsen van de haven van Genua, die zeevervoerbedrijven die vervoerdiensten tussen havens op het nationale grondgebied verrichtten, bevoordelen door voor hen door de Staat goedgekeurde, gunstiger tarieven toe te passen (arrest van 17 mei 1994, zaak C-18/93, Corsica Ferries).

In tegenstelling tot de zogenoemde getrouwheidskortingen die door het Hof zijn onderzocht (arresten van 13 februari 1979, zaak 85/76, Hoffmann-La Roche [1]) en van 9 november 1983, zaak 322/81, Michelin [2]), probeert de RLW in de onderhavige zaak haar klanten niet aan zich te binden of nieuwe klanten te werven, hetgeen is aangetoond in de punten 13, 14 en 15 van de overwegingen, maar bevoordeelt de overheid via de RLW een welbepaalde onderneming, in casu de nationale maatschappij Sabena.

(18) De Belgische autoriteiten hebben dienaangaande opgemerkt dat het door het betrokken Koninklijk Besluit opgelegde beleid inzake de landingsvergoedingen zelfs tegen de belangen van de RLW indruist, daar de voorziene kortingen de inkomsten van de RLW uit deze vergoedingen verminderen. Het stelsel is derhalve ingevoerd om bepaalde luchtvaartmaatschappijen te bevoordelen, aangezien alleen Sabena en Sobelair en in mindere mate British Airways hiervan kunnen profiteren, hetgeen in strijd is met artikel 86.

Gevolgen voor het handelsverkeer tussen de Lid-Staten

(19) Het toegepaste kortingstelsel drukt op de prijs van het vervoer binnen de Gemeenschap op korte en middellange afstand door luchtvaartmaatschappijen die niet van dit stelsel kunnen profiteren. Luchthavenheffingen vormen immers een belangrijke uitgavenpost van de bedrijfskosten van een maatschappij. Deze kosten (luchtverkeersheffing inbegrepen) zijn door het Comité der wijzen van de burgerluchtvaart geraamd op 4 à 6 % van de bedrijfskosten van de luchtvaartmaatschappijen in de Gemeenschap. Kortingen tot 18 % op het bedrag van de vergoedingen bij verbindingen binnen de Gemeenschap kunnen het handelsverkeer tussen de Lid-Staten ongunstig beïnvloeden, doordat de ondernemingen die hiervan profiteren een aanzienlijk voordeel wordt toegekend en omdat het bij de luchthaven Brussel gaat om een luchthaven die in 1993 10 miljoen passagiers heeft vervoerd, waarvan 75 % naar of uit steden van de Unie.

In zijn arrest Corsica Ferries [3]) heeft het Hof erkend dat discriminerende praktijken die worden toegepast bij gelijkwaardige prestaties „doordat zij ondernemingen treffen die vervoer tussen twee Lid-Staten verrichten, (...) de handel tussen Lid-Staten ongunstig kunnen beïnvloeden."

Artikel 90, lid 2

(20) De Belgische autoriteiten hebben zich ter rechtvaardiging van de invoering en de handhaving van het betrokken kortingstelsel niet beroepen op de uitzondering van artikel 90, lid 2, van het Verdrag. De Commissie is overigens van mening dat de toepassing van de mededingingsregels in casu niet in de weg staat aan de bijzondere taak van de RLW, namelijk de bouw, de inrichting, het onderhoud en de exploitatie van de luchthaven Brussel. De toepassing van de mededingingsregels staat evenmin in de weg aan de bijzondere taak van openbare dienst die aan een luchtvaartmaatschappij zou zijn toevertrouwd. De voorwaarden waaronder een Lid-Staat openbare dienstverplichtingen met betrekking tot geregelde luchtdiensten in de Gemeenschap kan opleggen, zijn in artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad [4]) nauwkeurig vastgelegd.

De uitzondering van artikel 90, lid 2, is derhalve niet van toepassing.

Conclusie

Gelet op het voorafgaande is de Commissie van oordeel dat het in punt 1 van de overwegingen genoemde kortingstelsel een inbreuk vormt op artikel 90, lid 1, van het EG-Verdrag juncto artikel 86 van dit Verdrag.

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Het bij artikel 2, lid 2, van het Koninklijk Besluit van 22 december 1989 ingevoerde stelsel van kortingen op de landingsvergoedingen is onverenigbaar met artikel 90, lid 1, van het EG-Verdrag juncto artikel 86 van dit Verdrag.

[1]) Jurisprudentie 1979, blz. 461.
[2]) Jurisprudentie 1983, blz. 3461.
[3]) Rechtsoverweging 44.
[4]) PB nr. L 240 van 24. 8. 1992, blz. 8.

Artikel 2

De Belgische Regering dient de in artikel 1 genoemde inbreuk te beëindigen en de Commissie uiterlijk twee maanden na de kennisgeving van deze beschikking mede te delen welke maatregelen zij daartoe heeft getroffen.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot het Koninkrijk België.

Gedaan te Brussel, 28 juni 1995.

Voor de Commissie
Karel VAN MIERT
Lid van de Commissie