KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 28. juni 1995

om en procedure i henhold til EF-traktatens artikel 90, stk. 3

(Kun den franske og den nederlandske udgave er autentisk)

(Tekst af betydning for EØS)

(95/364/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 90, stk. 3,

under henvisning til den klage, selskabet British Midlands den 8. februar 1993 indgav mod det rabatsystem for landingsafgifter, der anvendes i Bruxelles-National lufthavnen (Zaventem),

efter at have givet de belgiske myndigheder, Régie des voies aériennes og luftfartsselskaberne Sabena og Sobelair lejlighed til at fremsætte deres bemærkninger til de indsigelser, Kommissionen har rejst mod rabatsystemet for landingsafgifter i Bruxelles-National lufthavnen (Zaventem), og

ud fra følgende betragtninger:

SAGSFREMSTILLING

Genstanden for denne beslutning er det rabatsystem, der anvendes for landingsafgifter i Bruxelles-National lufthavnen (Zaventem).

British Midlands (BM) gør gældende, at den progressive karakter af dette rabatsystem, der bevirker, at rabatten forhøjes i takt med trafikvoluminet, begunstiger de flyselskaber, der har mange afgange fra Bruxelles-lufthavnen, og dermed stiller de små flyselskaber ringere i konkurrencen med dem. Ifølge BM er der desuden ingen objektiv begrundelse for at yde den type rabatter, eftersom den service, der ydes i forbindelse med et flys start og landing, er den samme, uanset hvor hyppigt disse serviceydelser præsteres.

British Midlands fremfører, at selskabet har 144 start- og landingsoperationer om ugen, men alligevel ikke er i stand til at nå op på det månedlige mindstebeløb i landingsafgifter, der skal til for at kunne få rabat. BM kan således ikke opnå nogen reduktion af sine udgifter til lufthavnsafgifter, hvorimod Sabena, som er BM's største konkurrent, nyder godt af en rabat på 74 mio. bfr. om året.

Den anfægtede statslige foranstaltning

(1) Ifølge artikel 1 i kongelig anordning af 22. december 1989 [1] har »Régie des voies aériennes« bemyndigelse til at opkræve de afgifter for brug af Bruxelles-National lufthavnen, der fastsættes i denne anordning. I samme anordnings artikel 2 fastsættes disse landingsafgifter til et bestemt beløb pr. ton, afhængigt af flytype — dvs. alt efter, om der er tale om rene fragtfly eller andre typer fly. I artikel 2, stk. 2, fastlægges følgende rabatsystem:

De landingsafgifter, der skal betales for en kalendermåned, reduceres med:

— 7,5 % for den del af afgiftsbeløbet, der ligger mellem 5 og 10 mio. bfr.

— 15 % for den del af afgiftsbeløbet, der ligger mellem 10 og 15 mio. bfr.

— 20 % for den del af afgiftsbeløbet, der ligger mellem 15 og 20 mio. bfr.

— 30 % for den del af afgiftsbeløbet, der ligger over 20 mio. bfr.

I både 1991 og 1992 kunne kun tre flyselskaber nyde godt af disse rabatter:

[1] Moniteur Belge af den 30. december 1989, s. 21 517.

Faktisk ydede årlige rabatter i 1 000 bfr.	1991	1992
Sabena	66 114	74 047
Sobelair (1)	286	1 319
TEA	103	—
British Airways	0	4

Virksomhederne og ydelserne

(2) Régie des voies aériennes (RVA) er et offentligretligt belgisk selskab, som af staten har fået tillagt to offentlige opgaver, som selskabet skal varetage i almenhedens interesse og efter kommercielle principper, nemlig 1) opførelse, indretning, vedligeholdelse og drift af Bruxelles-National lufthavnen og de dertil knyttede infrastrukturer, og 2) varetagelse af luftfartssikkerheden i det belgiske luftrum. RVA udøver i den forbindelse, i hvert fald hvad angår de under 1) nævnte opgaver, en erhvervsmæssig virksomhed, som i det mindste i princippet også ville kunne udøves af en privat virksomhed, der arbejder med gevinst for øje.

(3) Sabena er en belgisk koncern, hvoraf 62,11 % ejes af den belgiske stat og 37,58 % af Finacta (Groupe Air France). Den 4. maj 1995 blev der imidlertid indgået en aftale mellem den belgiske stat og Swissair, ifølge hvilken Swissair skulle overtage 49,5 % af Sabenas kapital. Der er for øjeblikket forhandlinger i gang om Air Frances udtræden af Sabena. Sabena opererer primært inden for ruteflyvning med passagerer og fragt. Sabena beskæftiger sig dog også via sit datterselskab, Sobelair, med charterflyvning og er desuden aktiv inden for hotel- og turistsektoren samt inden for groundhandling. Sabena tegner sig for 38 % af passagererne til og fra Bruxelles' lufthavn (2).

(4) I den håndbog om lufthavnes økonomi, som ICAO (International Civil Aviation Organisation) har udsendt, anbefales det, at organisationens medlemmer beregner landingsafgifter på basis af den maksimale last ved start. Landingsafgifter defineres i denne håndbog således:

Afgifter og gebyrer for brug af start- og landingsbaner, kørebaner og forpladser, herunder afmærkningsanlæg, samt for indflyvnings- og lufthavnskontrol.

Disse afgifter betales til dækning af »omkostningerne ved drift og vedligeholdelse samt administration af disse arealer og dertil hørende køretøjer og udstyr, herunder også omkostninger til arbejdskraft, vedligeholdelseskøretøjer, elektricitet og brændstof« (3).

(5) Bruxelles' lufthavn benyttes til flyvninger til en lang række destinationer i verden. Ifølge en undersøgelse foretaget af Cranfield University (4) benyttede 15 % af alle flypassagererne i 1992 Bruxelles som tilslutningslufthavn. Flyselskaberne benytter hovedsagelig Bruxelles' lufthavn for at imødekomme ønskerne hos 85 % af passagererne, for hvem Bruxelles er rejsens endelige destination eller faktiske udgangspunkt. På korte og mellemlange flyvninger (under to timer) inden for Fællesskabet, f.eks. mellem den sydlige del af Fællesskabet og Bruxelles' opland, findes der ikke noget realistisk alternativ til Bruxelles' lufthavn. De eneste andre internationale lufthavne i dette geografiske områder ligger over 100 km fra Zaventem. Flyselskaberne har derfor ingen anden mulighed for at dække denne efterspørgsel end at flyve til og fra Bruxelles' lufthavn.

(6) Bruxelles' lufthavn må derfor betragtes som en lufthavn, der kun i ringe grad kan erstattes af andre lufthavne ved mellemlange flyrejser til eller fra Bruxelles' opland.

KOMMISSIONENS VURDERING

Artikel 90, stk. 1

(7) I henhold til artikel 90, stk. 1, skal medlemsstaterne for så vidt angår offentlige virksomheder og virksomheder, som de indrømmer særlige eller eksklusive rettigheder, afstå fra at træffe eller opretholde foranstaltninger, som er i strid med traktatens bestemmelser.

RVA er en offentlig virksomhed omfattet af EF-traktatens artikel 90, stk. 1.

Den kongelige anordning af 22. december 1989, der fastsatte afgifterne for brugen af Bruxelles-National lufthavnen, og især anordningens artikel 2, stk. 2, om et rabatsystem for landingsafgifter som beskrevet ovenfor under nr. 1, er en statslig foranstaltning som omhandlet i artikel 90, stk. 1.

(1) Sabenas charterselskab.
(2) Tallet stammer fra den beslutning, der i 1992 blev vedtaget angående fusionen mellem Air France og Sabena.
(3) Airport Economic Manual — dok. 9562, 1991, ICAO.
(4) »A comparative study of user costs at selected European airports«, Department of Air Transport, College of Aeronautics, Cranfield University, februar 1994.

EF-traktatens artikel 86

Det relevante marked

(8) Det primære relevante marked i denne sag er markedet for de serviceydelser i tilknytning til adgangen til lufthavnsinfrastrukturer, for hvilke denne afgift skal betales, dvs. drift og vedligeholdelse af start- og landingsbaner, kørebaner og forpladser samt indflyvningskontrol.

Som det blev fastslået af EF-Domstolen (dom af 10. december 1991, sag C-179/90 — havnen i Genova — præmis nr. 15 ([1])), kan tilrettelæggelse af havneydelser for tredjemands regning i én enkelt havn udgøre et relevant marked i artikel 86's forstand. I sin dom af 17. maj 1994 i sag C-18/93 ([2]), Corsica Ferries, definerede Domstolen ligeledes markedet for lodsservice i Genovas havn som et relevant marked.

EF-Domstolen begrundede dette med, at når en virksomhed ønsker at tilbyde en transportydelse på en given skibsrute, må den nødvendigvis have adgang til havnefaciliteterne i begge ender af denne rute for at kunne levere denne ydelse.

Dette ræsonnement kan uden videre overføres til lufttransport og adgang til lufthavne.

I den konkrete sag findes der ikke noget reelt alternativ, der frembyder de samme fordele som Bruxelles' lufthavn ved korte og mellemlange flyvninger til og fra Bruxelles' opland.

(9) I øvrigt er markedet for korte og mellemlange flyvninger inden for Fællesskabet et tilgrænsende, men særskilt marked, som påvirkes af den adfærd, der anlægges på markedet for serviceydelser ved start og landing.

Som det fremgår af betragtningerne under nr. 5, lader Bruxelles' lufthavn sig vanskeligt erstatte med andre mulige forbindelser ved korte og mellemlange flyvninger inden for Fællesskabet til eller fra Bruxelles' opland og er kun i ringe omfang udsat for konkurrence fra sådanne forbindelser (jf. EF-Domstolens dom af 11. april 1989 i sag 66/86, Ahmed Saeed ([3])).

En væsentlig del af fællesmarkedet

(10) I 1993 betjente Bruxelles' lufthavn 10 mio. passagerer og ekspederede en fragtmængde på 313 137 tons. Målt efter passagertal ligger den på ellevtepladsen inden for EF, målt efter fragttonnage er den den femtestørste lufthavn. Kommissionen har i forbindelse med det transeuropæiske lufthavnsnet betegnet Bruxelles' lufthavn som en lufthavn af EF-interesse ([4]). Bruxelles' lufthavn udgør således en væsentlig del af fællesmarkedet.

Dominerende stilling

(11) Ifølge EF-Domstolens retspraksis indtager en virksomhed, der har et lovbestemt monopol på levering af bestemte ydelser, en dominerende stilling efter traktatens artikel 86 (dom af 3. oktober 1985 i sag 311/84, Telemarketing ([5])).

Det er tilfældet med den offentlige virksomhed RVA, der i kraft af de enerettigheder, virksomheden i sin egenskab af lufthavnsmyndighed har fået tillagt ved artikel 1 i kongelig anordning af 5. oktober 1970, indtager en dominerende stilling på markedet for de ydelser præsteret i tilknytning til et flys start og landing, for hvilke den omhandlede afgift opkræves.

Misbrug af dominerende stilling

(12) Det rabatsystem for landingsafgifter, der blev indført ved kongelig anordning af 22. december 1989, indebærer, at der over for flyselskaberne anvendes ulige vilkår for ensartede ydelser i forbindelse med deres flys start og landing, hvilket stiller nogle af dem ringere i konkurrencen.

(13) Disse rabatter beregnes efter det månedlige afgiftsbeløb, og rabatsystemet er baseret dels på antallet af det enkelte flyselskabs månedlige afgange og dels på flyets vægt.

Under hensyn til disse to parametre angives i nedenstående tabel den daglige frekvens (antal starter og landinger), et flyselskab må flyve med for at opnå rabat i 1. rabatklasse (7,5 %), 3. rabatklasse (20 %) og 4. rabatklasse (30 %) for månedlige afgiftsbeløb på over de fastsatte 5 mio. bfr. for fire forskellige flytyper.

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

([4]) Dvs. en lufthavn, der fungerer som et forbindelsesled mellem Fællesskabet og resten af verden, og som har et årligt passagertal på mindst 5 mio. minus 10 %, et årligt antal erhvervsmæssige flyvninger på mindst 100 000, en årlig fragtmængde på mindst 150 000 tons eller et årligt antal passagerer til tredjelande på mindst 1 mio. (Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets beslutning om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, KOM(94) 1067, marts 1994).
([5]) Sml. 1985, s. 3261.

Flytype (gennemsnitsvægt)	Afgift pr. start/landing (bfr.)	Mindste daglige frekvens for at opnå 7,5 %-rabatten	Mindste daglige frekvens for at opnå 20 %-rabatten
DC9 (55 tons)	12 100	> 7, dvs. 1 515 pax (1) om dagen	> 21, dvs. 4 545 pax om dagen
A320 (67 tons)	14 740	> 6, dvs. 1 696 pax om dagen	> 17, dvs. 5 088 pax om dagen
757 (104 tons)	22 880	> 4, dvs. 1 711 pax om dagen	> 11, dvs. 5 135 pax om dagen
747 (395 tons)	86 900	> 1, dvs. 798 pax om dagen	> 3, dvs. 2 394 pax om dagen

(1) pax = passagerer.

Flytype (gennemsnitsvægt)	Afgift pr. start/landing (bfr.)	Mindste daglige frekvens for at opnå 30 %-rabatten
DC9 (55 tons)	12 100	> 28, dvs. 6 061 pax (1) om dagen
A320 (67 tons)	14 740	> 23, dvs. 6 784 pax om dagen
757 (104 tons)	22 880	> 15, dvs. 6 847 pax om dagen
747 (395 tons)	86 900	> 4, dvs. 3 191 pax om dagen

(1) pax = passagerer.

Det mindstebeløb i månedlige afgifter på 5 mio. bfr., som et flyselskab må op få for at kunne få rabat, er sat så højt, at kun et flyselskab med basis i denne lufthavn har mulighed for at opnå denne rabat, på bekostning af andre flyselskaber inden for Fællesskabet. Det er en meget høj daglig frekvens, der kræves for at opnå rabat. Eksempelvis kan nævnes, at flyselskaberne på flyvninger inden for Fællesskabet benytter små eller mellemstore fly (med 50-200 pladser, type DC9, A320 eller 757). Det betyder, at for at nå op på de 5 mio. bfr. i månedlige landingsafgifter, der giver ret til en rabat på 7,5 %, må et mellemstort flyselskab have over syv daglige afgange (med udgangspunkt i en DC9 med 110 sæder). Om lørdagen og om søndagen er frekvensen imidlertid lavere, hvilket i realiteten betyder, at der på de andre dage må være otte eller ni afgange. På de store ruter er der gennemsnitligt fire daglige afgange, medens der på en regional rute normalt er to afgange. For at opnå en rabat på 7,5 % på afgiftsbeløb over 5 mio. bfr. må et flyselskab med regionale flyvninger have mere end tre daglige forbindelser til Bruxelles med mellemstore eller store fly. F.eks. er ikke engang Lufthansa, som flyver direkte til Bruxelles fra seks tyske byer, og som i 1992 tegnede sig for over 2 % af trafikken i lufthavnen og 3,3 % af det samlede antal passagerer, der rejste til eller fra Bruxelles-lufthavnen, i stand til at nå op på det mindstebeløb, der giver ret til rabat. Tilsvarende gælder, at de flyselskaber, der benytter store fly af Boeing 747-typen, må have mere end en daglig afgang (primært en interkontinental forbindelse) for at få rabat.

Dette rabatsystem er ikke lineært, men progressivt og udløses ved en høj tærskel. De rabatter, der ydes på landingsafgifter, øges mere end proportionalt med antallet af start- og landingsoperationer, hvilket yderligere forstærker forskelsbehandlingen mellem de flyselskaber, der har mange afgange, og de øvrige selskaber. Desuden virker det til ugunst for de regionale flyselskaber, der ganske vist har mange månedlige operationer, men som for det første benytter små fly og for det andet normalt kun har én forbindelse til Bruxelles.

Sabenas rabatter ligger i den højeste klasse (30 %), hvilket i 1992 gav selskabet en global reduktion af landingsafgifter på 18 %, medens de andre selskaber (Sobelair og BA) ligger i den laveste rabatklasse (7,5 %). Intet andet flyselskab, der opererer i Bruxelles' lufthavn, kan opnå rabatter på sine landingsafgifter.

På en rute som Bruxelles-London, hvor bl.a. Sabena og BM konkurrerer og flyver med samme type fly, får Sabena en rabat svarende til ca. 18 % af de start- og landingsafgifter, selskabet skal betale for samme ydelser fra RVA, hvilket stiller BM ringere i konkurrencen med Sabena.

Af den ovenstående grunde er der tale om misbrug af dominerende stilling efter artikel 86, stk. 2, litra c), når en virksomhed med RVA's stilling anvender ulige vilkår for ydelser af samme værdi over for handelspartnere, som derved stilles ringere i konkurrencen. Og når en medlemsstat som i det her foreliggende tilfælde har indført et sådant system via lovgivning, er der tale om en statslig foranstaltning i strid med traktatens artikel 90 sammemholdt med artikel 86, stk. 2, litra c).

(14) RVA har ganske vist fået til opgave at levere de start- og landingsydelser, for hvilke den her omhandlede afgift opkræves, men det er ikke RVA, der bestemmer størrelsen af denne afgift eller af de eventuelle rabatter. EF-Domstolen har statueret, at en medlemsstat handler i strid med traktatens artikel 90 og 86, når den foranlediger en virksomhed til at misbruge sin dominerende stilling ved over for sine handelspartnere at anvende ulige vilkår for ydelser af samme værdi som omhandlet i traktatens artikel 86, stk. 2, litra c) (dom af 17. maj 1994, Corsica Ferries).

(15) Samme ræsonnement gælder, når en medlemsstat øver indflydelse på konkurrencestrukturerne på fællesmarkedet via virksomheder, hvis handlefrihed begrænses eller elimineres gennem en statslig foranstaltning (1). Denne doktrin blev fastslået i EF-Domstolens dom af 4. maj 1988 i sag 30/87, Bodson-Pompes Funèbres (2), hvor Domstolen udtalte, at traktatens artikel 90, stk. 1, skal fortolkes således, at offentlige myndigheder ikke må påtvinge virksomheder, som de har tillagt eksklusive rettigheder, at anvende prisvilkår, som er i strid med bestemmelserne i artikel 85 og 86.

(16) RVA har givet følgende begrundelse for indførelsen af det omhandlede rabatsystem :

— En virksomhed har ret til at indføre et rabatsystem som led i sin forretningspolitik.

— Den har ret til at yde sine faste kunder større rabatter end andre, specielt under hensyn til den økonomiske sikkerhed, de repræsenterer.

— Stordriftsfordele : det koster mindre (i administration og personale) at betjene et nationalt flyselskab med et stort trafikvolumen i lufthavnen.

— Tilstedeværelsen af et nationalt flyselskab med et udbredt rutenet gør lufthavnen mere attraktiv.

Med hensyn til det første og det andet argument skal det bemærkes, at EF-Domstolen ved adskillige lejligheder har udtalt, at selv en adfærd, der kan betragtes som værende en normal forretningsadfærd, kan være udtryk for misbrug af dominerende stilling efter traktatens artikel 86, når denne adfærd udøves af en virksomhed med en dominerende stilling. Endvidere vil et flyselskab som allerede nævnt ikke vælge at flyve til og fra Bruxelles frem for en anden lufthavn i nærheden på grund af den forretningspolitik, der anvendes i Bruxelles' lufthavn, og som går ud på at belønne faste kunder. Hvis der var tale om at tiltrække flyselskaber, der søger en lufthavn, som de kan bruge som tilslutningslufthavn ved regionale flyvninger, ville man have fastsat minimumsbeløbene på et sådant niveau, at disse flyselskaber blev i stand til at opnå fordelene ved dette system, hvilket ikke er tilfældet her.

Hvad det tredje argument angår, finder Kommissionen, at et sådant system kun ville kunne have en berettigelse, hvis det reelt gav RVA stordriftsfordele. Det er imidlertid ikke tilfældet her. RVA har ikke over for Kommissionen godtgjort, at virksomheden opnår stordriftsfordele ved at betjene et fly tilhørende et bestemt flyselskab frem for et andet. Den ydelse, der præsteres ved et flys start og landing, er den samme, uanset hvem flyet tilhører, og uanset hvor mange fly der tilhører et og samme flyselskab. De eneste stordriftsfordele, RVA kan gøre gældende, drejer sig om fakturering, hvor det kan give stordriftsfordele samlet at kunne fakturere alle ydelser leveret til et flyselskab med stort trafikvolumen og mange afgange frem for at skulle udstede talrige fakturaer til mange forskellige selskaber med få afgange. Disse stordriftsfordele har dog ingen nævneværdig betydning.

Det sidste argument har ingen forbindelse med det anfægtede system.

(17) Når en virksomhed misbruger en dominerende stilling, gør den det i de fleste tilfælde for at opnå størst mulig profit eller for at forstærke sin dominans, men artikel 86 finder også anvendelse i de

(1) Genraladvokat Van Gervens forslag til afgørelse, EF-Domstolens dom af 12. februar 1992, sag C-48/90 og C-66/90 — PTT Nederland, Sml. 1992, s. I-565.
(2) Sml. 1988, s. 2479.

tilfælde, hvor den virksomhed, der indtager en dominerende stilling, ikke udøver diskrimination mod handelspartnere i sin egen interesse, men af andre årsager. Der kan f.eks. være tale om at favorisere en anden virksomhed fra den samme stat eller en virksomhed, der fører samme overordnede politik. Blandt de sager, hvor en virksomhed med dominerende stilling har misbrugt denne stilling af andre årsager end virksomhedens egne interesser, kan nævnes sagen angående lodserne i Genova havn, der favoriserede de rederier, som sejlede mellem italienske havne (Corsica Ferries), ved at anvende statsligt godkendte præferencetakster over for dem.

I den konkrete sag er der i modsætning til de systemer med såkaldte loyalitetsrabetter, som EF-Domstolen har taget stilling til (dom af 13. februar 1979 i sag 85/76, Hoffmann-La Roche [1], dom af 9. november 1983 i sag 322/81, Michelin [2]), ikke tale om, at RVA søger at binde kunderne til sig som faste kunder eller tiltrække nye kunder, således som det fremgår af det under betragtning 13, 14 og 15 anførte, men derimod om, at staten via RVA begunstiger en bestemt virksomhed, nemlig det nationale flyselskab Sabena.

(18) De belgiske myndigheder har i den forbindelse fremført, at »de retningslinjer for landingsafgifter, der blev fastlagt ved den omhandlede kongelige anordning, endog går imod RVA's interesser, idet RVA's indtægter af disse afgifter mindskes gennem ydelsen af de fastsatte rabatter«. Systemet er således blevet indført for at favorisere bestemte flyselskaber, eftersom de eneste, der er i stand til at nyde godt af disse rabatte, er Sabena, Sobelair og i mindre grad British Airways, hvilket strider mod artikel 86.

Påvirkning af samhandelen mellem medlemsstater

(19) Den måde, hvorpå dette rabatsystem anvendes, fører til en fordyrelse af de korte og mellemlange flyvninger inden for Fællesskabet, som udføres af de flyselskaber, der ikke kan opnå rabatter. Lufthavnsafgifter indgår nemlig som en væsentlig post i et flyselskabs driftsudgifter. Disse udgifter (inklusive udgifter til luftkontrol) er af det vismandsudvalg, der er blevet nedsat inden for luftfartssektoren, blevet anslået til at udgøre mellem 4 og 6 % af EF-flyselskabernes driftsomkostninger. Reduktioner på op til 18 % af de afgifter, der skal erlægges for flyvninger inden for Fællesskabet, vil kunne påvirke samhandelen mellem medlemsstater, fordi de indebærer en betydelig begunstigelse af de virksomheder, som nyder godt af disse reduktioner, ikke mindst i en lufthavn, der som Bruxelles-lufthavnen i 1993 havde et passagertal på 10 mio., hvoraf de 75 % fløj til eller fra byer i Den Europæiske Union.

I sin dom i Corsica Ferries statuerede EF-Domstolen, at en diskriminerende praksis i forbindelse med en og samme ydelse »kan påvirke samhandelen mellem medlemsstater, når den berører virksomheder, der udfører transport mellem to medlemsstater« [3].

Traktatens artikel 90, stk. 2

(20) De belgiske myndigheder har ikke påberåbt sig undtagelsesbestemmelsen i traktatens artikel 90, stk. 2, for at retfærdiggøre indførelsen og opretholdelsen af et sådant rabatsystem. Kommissionen finder i øvrigt, at anvendelse af konkurrencereglerne i den konkrete sag ikke lægger hindringer i vejen for RVA's varetagelse af de særlige opgaver, virksomheden har fået tillagt, og som består i opførelse, indretning, vedligeholdelse og drift af lufthavnen i Bruxelles. Det lægger heller ikke hindringer i vejen for den særlige opgave i offentlighedens interesse, som et flyselskab måtte være tillagt. De nærmere betingelser for, at en medlemsstat kan pålægge særlige forpligtelser til offentlig tjeneste i forbindelse med ruteflyvninger inden for Fællesskabet, fremgår helt klart af artikel 4 i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 [4].

Undtagelsesbestemmelsen i traktatens artikel 90, stk. 2, finder derfor ikke anvendelse.

Konklusion

I betragtning af det ovenfor anførte finder Kommissionen, at den under nr. 1 beskrevne statslige foranstaltning udgør en overtrædelse af traktatens artikel 90, stk. 1, sammenholdt med artikel 86 —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Det rabatsystem for landingsafgifter, der blev indført ved artikel 2, stk. 2, i kongelig anordning af 22. december 1989, er en foranstaltning, der er i strid med EF-traktatens artikel 90, stk. 1, sammenholdt med traktatens artikel 86.

[1] Sml. 1979, s. 461.
[2] Sml. 1983, s. 3461.
[3] Præmis nr. 44.
[4] EFT nr. L 240 af 24. 8. 1992, s. 8.

Artikel 2

Den belgiske regering skal bringe den i artikel 1 nævnte overtrædelse til ophør og senest to måneder efter meddelelsen af nærværende beslutning underrette Kommissionen om, hvilke foranstaltninger den har truffet med henblik herpå.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Kongeriget Belgien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. juni 1995.

På Kommissionens vegne

Karel VAN MIERT

Medlem af Kommissionen