II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE
del 10 febbraio 1999
relativa ad una procedura di applicazione dell'articolo 86 del trattato CE
(Caso IV/35.767 — Ilmailulaitos/Luftfartsverket)

[notificata con il numero C(1999) 239]

(I testi in lingua finlandese e svedese sono i soli facenti fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(1999/198/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962, primo regolamento di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato [1], modificato da ultimo dall'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia, in particolare l'articolo 3,

vista la decisione della Commissione, del 5 maggio 1997, di avviare d'ufficio un procedimento nel presente caso,

dopo aver dato all'impresa interessata la possibilità di pronunciarsi sugli addebiti contestati dalla Commissione,

sentito il parere del comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti,

considerando quanto segue:

I. FATTI

a) Oggetto della decisione

(1) Nell'ambito di un procedimento d'ufficio, che fa seguito alla decisione 95/364/CE della Commissione, del 28 giugno 1995, a norma dell'articolo 90, paragrafo 3 del trattato [2], relativa al sistema di riduzioni delle tasse di atterraggio istituito all'aeroporto Bruxelles-National, la Commissione sta indagando attualmente sui sistemi di riduzione delle tasse di atterraggio negli aeroporti comunitari.

b) L'impresa in causa

(2) Ilmailulaitos/Luftfartsverket, Amministrazione dell'Aviazione Civile finlandese (in prosieguo: «AAC») è, dal 1991, un'impresa pubblica autofinanziata, operante sotto la tutela del ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni. Prima di questa data i compiti relativi erano svolti dall'Amministrazione dell'Aviazione, servizio centrale del ministero dei Trasporti.

(3) La legge 1123/90, del 14 dicembre 1990, recante lo statuto e la creazione dell'AAC, precisa le modalità di funzionamento e gli obiettivi dell'AAC. L'articolo 2 elenca i differenti compiti conferiti all'AAC:

«L'Amministrazione dell'Aviazione fornisce servizi per assicurare la sicurezza ed il buon funzionamento dell'aeroporto e dei voli per le esigenze sia dell'aviazione civile che dell'aviazione militare (. . .)».

«L'Amministrazione dell'Aviazione è incaricata di assicurare la sicurezza aerea generale e (. . .) di rilasciare le autorizzazioni e le licenze necessarie (. . .)».

(4) AAC riscuote dei diritti per la fornitura dei servizi connessi con l'atterraggio e il decollo degli apparecchi che utilizzano le infrastrutture aeroportuali da essa gestite.

[1] GU 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62.
[2] GU L 216 del 12. 9. 1995, pag. 8.

c) **Il sistema in causa — Le tasse d'atterraggio**

(5) L'Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale (ICAO), nel suo manuale sull'economia degli aeroporti ([3]), raccomanda alle compagnie aderenti di calcolare la tassa di atterraggio in funzione della massa massima al decollo («MTOW»: Maximum take-off-weight), e definisce come segue tale tassa: «Diritti e tasse riscosse per l'utilizzazione delle piste, delle vie di circolazione e delle aree di traffico, ivi compresa la segnaletica luminosa corrispondente, nonché per i servizi di controllo di avvicinamento e di aerodromo.»

(6) La tassa di atterraggio corrisponde all'imputazione dei «costi di esercizio e di manutenzione nonché delle spese di amministrazione imputabili a queste aree, ai veicoli e al materiale associati, ivi comprese le spese relative alla mano d'opera, al veicolo di manutenzione, all'elettricità ed ai carburanti».

(7) Secondo l'articolo 6 della legge 1123/90, le tasse di atterraggio negli aeroporti gestiti da AAC possono, ove necessario, essere fissate mediante decreto. Non essendo stato emanato un decreto in questo senso, il livello delle tasse di atterraggio e gli eventuali sconti praticati sono determinati dalla AAC stessa.

(8) Per l'anno 1998, le tasse di atterraggio fissate dall'AAC sono state calcolate come segue:

— per i voli nazionali, 17 o 20 FIM ([4]) (secondo il peso dell'aereo) per tonnellata di MTOW;

— per i voli internazionali, 50,50 FIM per tonnellata di MTOW.

(9) Un coefficiente di 1,3 è applicato, per motivi ambientali, agli atterraggi fra le ore 22 e le ore 6 in tutti gli aeroporti finlandesi, ad eccezione dell'aeroporto di Helsinki-Vantaa.

(10) Una riduzione legata alla frequenza è stata instaurata unicamente per i voli internazionali secondo il seguente schema:

Numero di atterraggi negli ultimi sei mesi di una compagnia determinata sull'insieme degli aeroporti finlandesi	Riduzione da applicare su tutti gli atterraggi della compagnia per i sei mesi a venire		
	(nel 1996)	(nel 1997)	(nel 1998)
1 001-3 000	3 %	2 %	2 %
3 001-5 000	5 %	3 %	2 %
5 001-7 000	8 %	6 %	4 %
7 001-	11 %	9 %	4 %

(11) Il 20 maggio 1997, la Commissione ha inviato all'AAC una comunicazione degli addebiti in merito a due misure che potrebbero costituire un'infrazione all'articolo 86 del trattato: da un lato, il sistema di riduzione delle tasse in funzione del volume progressivo delle frequenze (cfr. considerando 10) e, dall'altro, la modulazione delle tasse secondo la provenienza del volo (cfr. considerando 8).

d) **I principali argomenti dell'AAC**

(12) Dopo aver dichiarato che i motivi dell'instaurazione, nel 1977, del sistema di riduzioni legato alla frequenza non sono noti, AAC fa anzitutto valere che i «grandi utilizzatori» presentano il vantaggio di offrire una garanzia di pagamento.

(13) Secondo AAC risulta pertanto che:

«L'interesse che presentano i grandi utilizzatori per il detentore dell'aeroporto è anche la garanzia di pagamento dei clienti. I grandi utilizzatori non hanno mai avuto difficoltà di pagamento e non è stato necessario prevedere perdite su crediti.»

(14) AAC sostiene, tuttavia, che gli sconti in causa sono stati considerevolmente ridotti negli ultimi anni (dal 20 % nel 1989 al 4 % nel 1998).

(15) D'altra parte, nella sua risposta del 19 novembre 1997 ad una richiesta di informazioni della Commissione del 28 ottobre 1997, AAC ha affermato che il sistema di riduzioni sarà soppresso dal 1° gennaio 1999.

(16) Infine, secondo AAC, tale evoluzione è stata approvata dalla IATA che, in una riunione con AAC dell'aprile 1996, «(...) si è dichiarata favorevole ad una modifica progressiva del sistema» ed ha chiesto ad AAC di non modificare brutalmente il suo sistema per non causare gravi difficoltà finanziarie a talune compagnie.

(17) Per quanto riguarda la modulazione delle tasse secondo la provenienza del volo, AAC fa rilevare che i requisiti tecnici e funzionali imposti agli aeroporti (lunghezza e resistenza delle piste, orario di apertura e disponibilità degli aeroporti) sono differenti per i voli nazionali ed i voli internazionali. La differenza dei requisiti spiegherebbe la modulazione delle tasse.

([3]) Documento 9562. 1991 OACI.

([4]) 1 FIM = 0,1681 EUR.

II. VALUTAZIONE GIURIDICA

a) Disposizioni sostanziali e procedurali applicabili

(18) Va ricordato che l'inapplicabilità del regolamento n. 17 al settore dei trasporti è stata sancita dal regolamento n. 141 del Consiglio ([5]), modificato da ultimo dal regolamento n. 1002/67/CEE ([6]), per tener conto degli aspetti peculiari di tale settore. Pertanto il regolamento n. 141 e, di conseguenza, i regolamenti di procedura specifici del settore dei trasporti, si applicano soltanto alle pratiche anticoncorrenziali del mercato dei trasporti.

(19) Il regolamento (CEE) n. 3975/87 del Consiglio ([7]), modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 2410/92 ([8]), determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai servizi di trasporto aereo.

(20) Tuttavia, i servizi collegati all'accesso alle infrastrutture aeroportuali non fanno direttamente parte del servizio di trasporto aereo fornito ai viaggiatori. Tali attività esulano dunque dal campo di applicazione dei regolamenti di procedura specifici del settore dei trasporti e rientrano in quelle del regolamento n. 17 ai fini dell'applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato.

b) Nozione d'impresa

(21) Per giurisprudenza costante della Corte di giustizia delle Comunità europee ([9]), la nozione di impresa, nel contesto del diritto della concorrenza, comprende qualsiasi ente che eserciti una attività economica, a prescindere dal suo statuto giuridico e dalle sue modalità di finanziamento.

(22) Gli articoli 85 e 86 del trattato si applicano ai comportamenti di un'ente pubblico quando risulta che, attraverso tale ente, lo Stato svolge attività economiche di natura industriale o commerciale che consistono nell'offrire beni o servizi sul mercato. A questo proposito è irrilevante che lo Stato svolga dette attività direttamente tramite un organo che fa parte dell'amministrazione pubblica o tramite un ente cui ha conferito diritti speciali o esclusivi. Occorre dunque esaminare la natura delle attività esercitate tramite l'impresa pubblica o l'ente al quale lo Stato ha conferito diritti speciali o esclusivi ([10]).

(23) A questo riguardo è fuori dubbio che AAC, la cui attività principale ([11]) consiste nella fornitura alle compagnie aeree di servizi collegati all'accesso a titolo oneroso alle infrastrutture aeroportuali civili, è effettivamente, secondo la definizione della Corte, un'impresa ai sensi dell'articolo 86 del trattato.

c) Il mercato di cui trattasi

(24) Come è stato indicato dalla Corte di giustizia nella Causa «Il porto di Genova» ([12]), l'organizzazione per conto terzi di operazioni portuali in un solo porto può costituire un mercato rilevante ai sensi dell'articolo 86. Allo stesso modo, nella causa Corsica Ferries II ([13]) la Corte ha preso in considerazione come mercato rilevante il mercato dei servizi di pilotaggio nel porto di Genova.

(25) Applicando lo stesso ragionamento agli aeroporti, il mercato rilevante nella presente fattispecie è perciò quello dei servizi legati all'accesso alle infrastrutture aeroportuali per i quali è dovuta la tassa. Si tratta della stessa definizione del mercato già accolta nella decisione 95/364/CE della Commissione ([14]).

(26) Più precisamente, si tratta dei servizi legati all'esercizio e alla manutenzione delle piste, all'utilizzazione delle vie di circolazione ed aree di traffico, nonché alla guida di avvicinamento dell'aviazione civile.

(27) I mercati del trasporto di passeggeri e merci sulle rotte aeree a breve e medio raggio intra-SEE costituiscono un mercato vicino ma distinto, che risente delle ripercussioni di un comportamento abusivo dell'impresa operante sul mercato dei servizi legati all'atterraggio e al decollo. Si tratta quindi anche del mercato su cui può incidere lo sfruttamento abusivo della posizione dominante detenuta da AAC.

(28) Dei 25 aeroporti gestiti da AAC, soltanto cinque hanno un volume di traffico internazionale (Helsinki-Vantaa, Vaasa, Turku, Pori, Tampere) rilevante. A parte Helsinki, questo traffico internazionale si limita ad alcune frequenze a destinazione di Stoccolma, Amburgo, Copenaghen, Petrozavodsk (Russia), Murmansk (Russia), Lulea (Svezia) ed a numerosi voli charter.

(29) Poiché i suddetti aeroporti a traffico internazionale sono poco sostituibili, ciascuno può essere considerato come un mercato geografico distinto.

([5]) GU 124 del 28. 11. 1962, pag. 2751/62.
([6]) GU 306 del 16. 12. 1967, pag. 1.
([7]) GU L 374 del 31. 12. 1987, pag. 1.
([8]) GU L 240 del 24. 8. 1992, pag. 18.
([9]) Cfr. in particolare sentenza del 23 aprile 1991, causa C-41/90, Höfner & Elser, Racc. 1991, pag. I-1979, 2016, punto 21, e sentenza del 17 febbraio 1993, cause riunite C-159 e 160/91, Poucet, Racc. 1993, pag. I-637, punto 17.
([10]) Cfr. sentenze del 16 giugno 1987, Commissione/Italia, causa 118/85, Racc. 1987, pag. 2599, 2621, punti 7 e 8, e del 18 marzo 1997, Diego Calì & Figli Srl/Servizi Ecologici Porto di Genova SpA (SEPG), causa C 343/95, Racc. 1997, pag. I-1547, punti 16, 17 e 18.
([11]) Cfr. considerando 2, 3 e 4.
([12]) Causa C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova/Siderurgica Gabrielli SpA («Port de Gênes»), Racc. 1991, pag. I-5889.
([13]) Causa C-18/93, Corsica Ferries Italia Srl/Corpo dei piloti del porto di Genova («Corsica Ferries II»), Racc. 1994, pag. I-1783.
([14]) Cfr. nota n. 2.

(30) In effetti, le compagnie aeree operanti servizi aerei di linea o servizi charter nazionali e intra-SEE, a destinazione o in partenza dalla Finlandia, sono obbligati ad utilizzare gli aeroporti gestiti da AAC (sui 29 aeroporti esistenti in Finlandia, soltanto quattro sono privati e non sono gestiti da AAC). Gli altri aeroporti sono situati in altri Stati membri, a varie centinaia di chilometri di distanza.

(31) Agli occhi dei numerosi passeggeri in partenza dalla o a destinazione della Finlandia, i servizi aerei nazionali o intra-SEE che utilizzano gli aeroporti gestiti da AAC non sono intercambiabili con i servizi offerti in altri aeroporti SEE.

(32) I vettori aerei operanti servizi nazionali o intra-SEE in partenza dalla o a destinazione della Finlandia non hanno dunque altra scelta che di utilizzare gli aeroporti gestiti da AAC e i servizi di accesso alle infrastrutture aeroportuali che sono offerti in questi aeroporti.

d) **La posizione dominante**

(33) Secondo la giurisprudenza della Corte, un'impresa che beneficia di un monopolio di legge in una parte sostanziale del mercato comune può essere considerata occupare una posizione dominante ai sensi dell'articolo 86 del trattato ([15]).

(34) È questo il caso di AAC, un'impresa pubblica che detiene, per effetto del diritto esclusivo che le è stato attribuito dalla legge 1123/90, in qualità di autorità aeroportuale, una posizione dominante in ciascuno dei cinque aeroporti finlandesi con traffico internazionale sul mercato dei servizi legati all'atterraggio e al decollo degli aerei per i quali è riscossa la tassa in questione.

e) **La parte sostanziale del mercato comune**

(35) I cinque aeroporti finlandesi operanti collegamenti intra-SEE sono stati utilizzati da circa 9 milioni di passeggeri nel 1996 ed hanno trattato più di 91 000 tonnellate di merci.

(36) Si può considerare che l'insieme di detti aeroporti operanti collegamenti intra-SEE rappresenta una parte sostanziale del mercato comune se si traspone al caso di specie il ragionamento formulato dalla corte nelle sentenze «Crespelle» ([16]) e «Almelo» ([17]). Nella sentenza Crespelle, la Corte ha infatti dichiarato che, «istituendo quindi a favore di tali imprese una sovrapposizione di monopoli territorialmente limitati, ma che riguardano complessivamente tutto il territorio di uno Stato membro, siffatte disposizioni nazionali instaurano una posizione dominante ai sensi dell'articolo 86 del trattato su una parte sostanziale del mercato comune» ([18]).

(37) A maggior ragione, una sovrapposizione di monopoli controllati dalla stessa impresa (AAC) può rappresentare una parte sostanziale del mercato comune.

f) **L'abuso di posizione dominante**

Il sistema di riduzioni legato alla frequenza

(38) Tenuto conto dell'abolizione del sistema a partire dal 1º gennaio 1999 annunciata da AAC e della posizione già assunta dalla Commissione nella decisione 95/364/CE, questo sistema, che costituiva uno dei punti contestati ad AAC a titolo dell'articolo 86, non sarà più esaminato nel prosieguo del testo.

Tasse differenziate secondo la natura dei voli (interni o intracomunitari)

(39) L'articolo 86 si applica ai comportamenti anticoncorrenziali che sono stati adottati dalle imprese di loro iniziativa. Le disposizioni dell'articolo 86 prevedono che un'impresa che occupa una posizione dominante in una parte sostanziale del mercato comune non può applicare, nei riguardi dei suoi partner commerciali, condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, svantaggiandoli in tal modo sul piano della concorrenza.

(40) A questo riguardo la sentenza Corsica Ferries II ([19]) della Corte di giustizia è molto chiara. In questo caso, la Corte ha ritenuto che:

«1) L'art. 1, n. 1, del regolamento (CEE) del Consiglio 22 dicembre 1986, n. 4055, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi, osta all'applicazione in uno Stato membro, per servizi di pilotaggio identici, di tariffe diverse a seconda che l'impresa che effettua trasporti marittimi tra due Stati membri gestisca una nave ammessa o meno al cabotaggio marittimo, il quale è riservato alle navi battenti bandiera di detto Stato.

([15]) Causa C-41/90 Höfner ed Elser, Racc. 1991, pag. I-1979, punto 28; causa C-260/89 ERT, Racc. 1991, pag. I-2925, punto 31.
([16]) Causa C-323/93, Société agricole du Centre d'insémination de la Crespelle/Coopérative d'élévage et d'insémination artificielle du département de la Mayenne («Crespelle»), Racc. 1994, pag. I-5077.
([17]) Causa C-393/92, Commune d'Almelo et autres/NV Energiebedrijf Ijsselmij («Almelo»), Racc. 1994, pag. I-1477.
([18]) Punto 17 della motivazione.
([19]) Cfr. nota n. 13.

2) L'art 90, n. 1, e l'articolo 86 del Trattato vietano ad un'autorità nazionale che approvi le tariffe stabilite da un'impresa investita del diritto esclusivo di offrire servizi di pilotaggio obbligatorio su una parte sostanziale del mercato comune, di indurla ad applicare tariffe diverse alle imprese di trasporto marittimo, a seconda che queste ultime effettuino trasporti fra Stati membri o tra porti situati nel territorio nazionale, nella misura in cui ciò è pregiudizievole per il commercio tra gli Stati membri.»

(41) Nelle sue conclusioni relative al medesimo caso, l'avvocato generale Van Gerven aggiungeva inoltre ([20]):

«Il punto è che tali differenze non hanno alcun collegamento col tipo di pilotaggio offerto, il quale è precisamente lo stesso in entrambi i casi (. . .). A mio avviso, nella specie, si è chiaramente in presenza del tipo di abuso di posizione dominante menzionato dall'articolo 86, secondo comma, lettera c), del trattato CE, vale a dire "applicare nei rapporti commerciali con gli altri contraenti condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, determinando così per questi ultimi uno svantaggio per la concorrenza" (*).

(*) Nota a pié di pagina n. 61: A questo proposito si può stabilire un parallelo con la situazione che ricorreva nel caso United Brands/Commissione (sentenza del 14.2.1978, causa C-27/76, Racc. 1978, pag. 207) in cui la Corte ha affermato che la politica discriminatoria dei prezzi adottata dalla UBC con cui venivano imposti ai distributori-maturatori, a seconda dello Stato membro, prezzi diversi per la consegna di quantitativi e di tipi di banane in sostanza equivalenti, costituiva un abuso di posizione dominante dato che "questi prezzi discriminatori a seconda degli Stati membri costituivano altrettanti ostacoli alla libera circolazione delle merci" (punto 232) e "si creava così un rigido isolamento dei mercati nazionali a livelli di prezzo artificialmente differenziati, che implicavano uno svantaggio per alcuni distributori-maturatori essendo la concorrenza in questo modo falsata rispetto a quello che sarebbe stato il suo andamento naturale" (punto 233). Lo stesso ragionamento si può adattare mutatis mutandi alla presente causa: le tariffe differenziate adottate dalla Corporazione costituiscono un ostacolo per la libera prestazione dei servizi dei trasporti marittimi fra gli Stati membri e pongono i prestatori di tali servizi in una posizione concorrenziale sfavorevole.»

(42) Applicando la stessa argomentazione al settore dei trasporti, si rileva che il sistema differenziato di tasse di atterraggio (tasse più elevate per i voli fra Stati membri) istituito da AAC, conduce ad applicare alle compagnie aeree condizioni disuguali per prestazioni equivalenti, legate all'atterraggio e al decollo, svantaggiandole in tal modo sul piano della concorrenza e costituisce di conseguenza un abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 86, comma 2, punto c).

(43) È chiaro che un tale sistema ha per effetto di creare uno svantaggio per le compagnie che effettuano dei voli intracomunitari, modificando artificialmente gli elementi del prezzo di costo a carico delle imprese a seconda che tali imprese operino voli nazionali o intra-SEE.

(44) In merito a questa infrazione del trattato, AAC ha sostenuto che l'istituzione di un siffatto sistema si giustificava perché «i requisiti tecnici e funzionali imposti agli aeroporti e, di conseguenza, i costi sono differenti per i voli interni e per i voli internazionali, tra l'altro per i seguenti motivi:

i) i requisiti riguardanti la lunghezza delle piste sono differenti;

ii) i requisiti riguardanti la resistenza delle piste sono differenti;

iii) i requisiti riguardanti gli orari di apertura degli aeroporti sono differenti;

iv) i requisiti riguardanti la disponibilità degli aeroporti sono differenti.»

(45) In particolare AAC formula i seguenti argomenti:

i) I requisiti riguardanti la lunghezza delle piste

— la lunghezza delle rotte aeree all'interno della Finlandia è in media di 300-400 km, mentre la lunghezza delle rotte aeree fra la Finlandia e gli altri Stati membri della Comunità è in media di 1 500-2 000 km ed al massimo di 3 000 km (Helsinki-Madrid);

— la flotta utilizzata per il traffico aereo interno è più piccola di quella adibita al traffico intra-SEE;

— il peso reale degli aerei adibiti al traffico interno è inferiore perché il tragitto è più breve che nel traffico internazionale;

— la lunghezza delle piste deve essere in funzione della dimensione dell'aereo e della lunghezza del tragitto;

— per il traffico aereo interno è sufficiente che la lunghezza delle piste sia di 2 000 m, mentre per il traffico aereo intra-SEE è necessaria una lunghezza delle piste di almeno 2 400 m. Per il traffico tra la Finlandia ed il resto dell'Europa le piste devono perciò essere più lunghe del 25 % circa che per il traffico interno;

([20]) Punto 34.

— per accogliere una flotta importante, gli aeroporti devono fare parte di una categoria superiore in materia di sicurezza e organizzazione dei soccorsi. Ciò implica risorse umane rilevanti e costi elevati.

In conclusione: i costi di manutenzione e di capitale sarebbero più elevati per il traffico intra-SEE che per il traffico interno.

(46) Questi argomenti formulati da AAC sono discutibili per i seguenti motivi:

— numerose rotte interne hanno distanze dello stesso ordine di grandezza dei voli intra-SEE. Si tratta fra l'altro delle rotte Helsinki-Vantaa/Ivalo, o Maarianhamina/Kittila, o Turku/Rovaniemi;

— tra le rotte intra-SEE, alcune sono relativamente brevi: Helsinki/Stoccolma (circa 405 km), Helsinki/Goteborg (circa 810 km), Helsinki/Oslo (circa 810 km) o Helsinki/Copenaghen (circa 910 km);

— la lunghezza del percorso da effettuare non è l'unico criterio preso in considerazione da una compagnia per la scelta della flotta;

— secondo AAC, una lunghezza delle piste di 2 000 m sarebbe sufficiente per i voli interni. I voli intra-SEE o internazionali richiederebbero 400 m in più. Ora, questo sforzo è già stato fatto per la maggior parte degli aeroporti finlandesi, poiché sul totale dei 25 aeroporti gestiti da AAC, soltanto 6 hanno piste inferiori a 2 400 m ([21]).

(47) Secondo i dati in possesso della Commissione, anche alcuni degli aeroporti con una pista di atterraggio inferiore a 2 400 m gestiscono un traffico intra-SEE. Si tratta in particolare degli aeroporti seguenti: Lapeenranta (2 000 m), Maarainhamina (1 900 m), Pori (2 000 m) e Vaasa (2 000 m) ([22]). Questo argomento non è perciò pertinente.

(48) Per quanto riguarda l'affermazione secondo cui gli apparecchi utilizzati nel traffico aereo interno sarebbero più piccoli rispetto a quelli adibiti al traffico intra-SEE, la Commissione constata che ciò non è sempre vero. Ad esempio, la compagnia Finnair utilizza gli stessi aerei (MD-80) sia per le rotte interne (Helsinki-Oulu ad esempio), che per le rotte intracomunitarie Helsinki-Alicante o Helsinki-Barcellona.

(49) AAC sostiene inoltre che «dal 1994 essa ha eseguito il calcolo dei costi dei prodotti, in particolare dei costi dei servizi legati all'area di manovra» e che «in base ai costi dei prodotti del 1995, i costi per tonnellata (MTOW) delle prestazioni legate all'area di manovra del traffico internazionale sono stati superiori del 50 % circa ai costi corrispondenti per il traffico interno». Di conseguenza, secondo AAC «le tasse di atterraggio basate unicamente sul MTOW non soddisfano il criterio della fissazione dei prezzi in base ai costi, e quindi le tasse di atterraggio nel traffico internazionale devono essere più elevate».

(50) Tuttavia AAC stessa ha riconosciuto che il preteso scarto fra i costi di un atterraggio intra-SEE e i costi di un atterraggio interno è inferiore alla differenza fra la tassa di atterraggio per i voli intra-SEE e quella per i voli interni.

ii) I requisiti riguardanti la resistenza delle piste

(51) Secondo AAC, poiché nel traffico internazionale vengono impiegati aerei più pesanti, «la sovrastruttura delle piste deve essere 10 volte circa più solida per il traffico internazionale».

(52) A questo argomento si può rispondere che il fattore resistenza della pista è già preso in considerazione dato che la tassa è calcolata secondo il peso dell'aereo.

iii) I requisiti riguardanti gli orari di apertura e la disponibilità degli aeroporti

(53) AAC sostiene che, tenuto conto del fatto che il 90 % del traffico aereo internazionale passa per l'aeroporto di Helsinki e che gli orari dei voli internazionali sono fissati al mattino e alla sera, gli aeroporti di provincia sono obbligati, per assicurare le corrispondenze, a restare aperti il mattino e la sera. Di conseguenza «le spese di fornitura dei servizi devono essere prese in considerazione all'atto del calcolo basato sul costo delle tasse passeggeri».

(54) AAC sostiene che «il traffico internazionale richiede più spazi per i terminali passeggeri e le aree di stazionamento nonché un livello di prestazioni più elevato che nel traffico interno. Ne consegue che AAC deve prendere in considerazione le spese di produzione all'atto della fissazione delle tasse passeggeri».

(55) Gli ultimi due argomenti non sono pertinenti: infatti, poiché secondo AAC i costi causati dalle prescrizioni riguardanti gli orari di apertura e la disponibilità degli aeroporti sono computati ai fini della fissazione delle tasse passeggeri, tali costi non possono essere nello stesso tempo integrati nella base di calcolo delle tasse di atterraggio.

(56) Alla luce di quanto precede la Commissione ritiene che nessuno degli argomenti avanzati da AAC

([21]) *Fonte*: ACI Europe Airport Database.
([22]) *Fonte*: Statistic of Finnish Civil Aviation.

possa giustificare l'instaurazione di un sistema discriminatorio di tasse di atterraggio secondo la provenienza dei voli (interni o intra-SEE), come quello adottato dall'impresa in causa.

g) **Effetti sul commercio fra Stati membri**

(57) Nella sentenza Corsica Ferries II ([23]), la Corte ha riconosciuto che le prassi discriminatorie «possono pregiudicare il commercio fra Stati membri poiché riguardano imprese che effettuano trasporti fra due Stati membri».

(58) In seguito ad una richiesta di informazioni in base all'articolo 11 del regolamento n. 17 rivolta ad AAC, è emerso che non esistono statistiche per i singoli aeroporti che distinguano il traffico a destinazione del SEE dal resto del traffico internazionale.

(59) Per quanto riguarda l'aeroporto di Helsinki, che ha registrato nel 1996 un traffico di 7,7 milioni di passeggeri, l'effetto sul commercio fra Stati membri del sistema in causa è fuori dubbio.

(60) Per quanto riguarda gli altri aeroporti finlandesi operanti rotte intra-SEE (Vaasa, Turku, Tampere e Pori), oltre al traffico charter a destinazione degli Stati membri del bacino mediterraneo e delle isole Canarie, essi operano collegamenti con Stoccolma mediante 6 frequenze al giorno (Vaasa e Turku), 5 frequenze al giorno (Tampere) e 2 frequenze al giorno (Pori). Tali voli a destinazione di Stoccolma sono in corrispondenza con i voli a destinazione di Amsterdam, Billund, Bruxelles, Copenaghen, Düsseldorf, Francoforte, Goteborg, Amburgo, Londra, Manchester, Milano, Monaco, Parigi e Vienna sia tramite Alliance Lufthansa/SAS, sia tramite Finnair (in code-sharing con i suoi partner).

La seguente tabella indica la quota dei voli internazionali nel traffico complessivo degli aeroporti interessati misurata in passeggeri trasportati.

(%)

Aeroporto	Traffico interno	Traffico internazionale
Helsinki Vantaa	30	70
Vaasa	66	34
Turku	51	49
Pori	72	28
Tampere	49	51

Fonte: Statistic of Finnish Civil Aviation 1996, pag. 9.

(61) È pertanto lecito considerare che il sistema in causa applicato nei suddetti cinque aeroporti incide sul commercio tra Stati membri.

h) **Conclusioni**

(62) L'analisi che precede mostra che il sistema di calcolo delle tasse di atterraggio applicato da AAC implica, per lo stesso servizio di guida di avvicinamento e di utilizzazione delle vie di circolazione e delle aree di traffico, il versamento di tasse differenti a seconda della provenienza del volo (interno o intra-SEE) senza giustificazione obiettiva.

(63) Di conseguenza, la Commissione considera che il sistema in causa è discriminatorio e falsa il gioco della concorrenza sul mercato di cui trattasi in violazione delle disposizioni dell'articolo 86, comma 2, punto c), del trattato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Ilmailulaitos/Luftfartsverket ha violato le disposizioni dell'articolo 86 del trattato utilizzando la sua posizione dominante di gestore degli aeroporti finlandesi per imporre tasse di atterraggio discriminatorie secondo la natura del volo, interno o intra-SEE, negli aeroporti della Finlandia.

Articolo 2

Ilmailulaitos/Luftfartsverket è tenuta a porre fine all'infrazione di cui all'articolo 1 e ad informare la Commissione, entro il termine di due mesi dalla notifica della presente decisione, delle misure adottate per conformarvisi.

Articolo 3

Ilmailulaitos/Luftfartsverket, PL 50-PO Box 50, FIN-01531 Vantaa, Finlandia, è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 10 febbraio 1999.

Per la Commissione
Karel VAN MIERT
Membro della Commissione

([23]) Cfr. nota n. 13.