II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 10ης Φεβρουαρίου 1999

σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 86 της συνθήκης

(Υπόθεση IV/35.767 — Ilmailulaitos/Luftfartsverket)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1999) 239]

(Τα κείμενα στη φινλανδική και σουηδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(1999/198/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 17 του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτο κανονισμό εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης [1], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας, και ιδίως το άρθρο 3,

την απόφαση της Επιτροπής, της 5ης Μαΐου 1997, να κινήσει διαδικασία στην προκειμένη υπόθεση,

Αφού έδωσε στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση την ευκαιρία να καταστήσει γνωστές τις απόψεις της όσον αφορά τις αιτιάσεις της Επιτροπής,

Μετά από διαβουλεύσεις με τη συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων,

Εκτιμώντας ότι:

I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

α) Αντικείμενο της απόφασης

(1) Στο πλαίσιο αυτεπάγγελτης διαδικασίας, σε συνέχεια της απόφασης 95/364/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Ιουνίου 1995, δυνάμει του άρθρου 90 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ σχετικά με το σύστημα έκπτωσης επί των τελών προσγείωσης που εφαρμόζεται στο αεροδρόμιο Zaventem των Βρυξελλών [2], η Επιτροπή εξετάζει τα συστήματα εκπτώσεων επί των τελών προσγείωσης στα αεροδρόμια της Κοινότητας.

β) Η επιχείρηση

(2) Η Ilmailulaitos/Luftfartsverket (Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας, στο εξής: «ΔΠΑ») αποτελεί, από το 1991, αυτοχρηματοδοτούμενη δημόσια επιχείρηση υπαγόμενη στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Προηγουμένως, επρόκειτο για τη Διοίκηση Αεροπορίας, κεντρική υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών.

(3) Ο νόμος αριθ. 1123/90 της 14ης Δεκεμβρίου 1990 σχετικά με τη σύσταση και το καταστατικό της ΔΠΑ προσδιορίζει τους όρους λειτουργίας και τους στόχους της ΔΠΑ. Το άρθρο 2 απαριθμεί τις διάφορες αποστολές που ανατίθενται στη ΔΠΑ:

«Η Διοίκηση Αεροπορίας παρέχει υπηρεσίες προκειμένου να εξασφαλίσει την ασφάλεια και την καλή λειτουργία του αεροδρομίου και των πτήσεων για τις ανάγκες τόσο της πολιτικής όσο και της στρατιωτικής αεροπορίας (. . .).

Η Διοίκηση Αεροπορίας επιφορτίζεται να μεριμνά για τη γενική εναέρια ασφάλεια και (. . .) να εκδίδει τις απαραίτητες εξουσιοδοτήσεις και άδειες (. . .).»

(4) Ως εκ τούτου, η ΔΠΑ εισπράττει τέλη έναντι των υπηρεσιών που συνδέονται με την προσγείωση και την απογείωση των αεροσκαφών τα οποία χρησιμοποιούν τις διαχειριζόμενες από αυτήν αερολιμενικές υποδομές.

[1] ΕΕ 13 της 21. 2. 1962, σ. 204/62.
[2] ΕΕ L 216 της 12. 9. 1995, σ. 8.

γ) **Το επίμαχο σύστημα — Τα τέλη προσγείωσης**

(5) Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), στο Εγχειρίδιό του για την οικονομία των αεροδρομίων ([3]), συνιστά στα μέλη του να υπολογίζουν τα τέλη προσγείωσης βάσει της μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας κατά την απογείωση («MTOW»: Maximum take-off weight). Ο ICAO ορίζει ως εξής το τέλος προσγείωσης: «Δικαιώματα εκμετάλλευσης και τέλη που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση των διαδρόμων, των τροχοδρόμων και των πεδίων στάθμευσης και ελιγμών, συμπεριλαμβανομένης της αντίστοιχης φωτεινής σηματοδότησης, καθώς και για την παροχή υπηρεσιών ελέγχου προσέγγισης και αεροδρομίου.».

(6) Το τέλος αντιστοιχεί στο «κόστος εκμετάλλευσης και συντήρησης, καθώς και τα διοικητικά έξοδα για τα εν λόγω πεδία, τα οχήματα και το συναφές υλικό, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών που σχετίζονται με το εργατικό προσωπικό, το όχημα συντήρησης, το ηλεκτρικό ρεύμα και τα καύσιμα».

(7) Σύμφωνα με το άρθρο 6 του νόμου αριθ. 1123/90 που προαναφέρθηκε στο σημείο 3, τα τέλη προσγείωσης στα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ΔΠΑ δύνανται να καθορισθούν με διάταγμα, εάν χρειασθεί. Δεδομένου ότι ένα τέτοιο διάταγμα δεν έχει εκδοθεί, το επίπεδο των τελών προσγείωσης και οι ενδεχόμενες εκπτώσεις καθορίζονται από την ίδια τη ΔΠΑ.

(8) Για το 1998, τα τέλη προσγείωσης που ορίστηκαν από την ΔΠΑ υπολογίστηκαν ως εξής:

— για τις πτήσεις εσωτερικού: 17 ή 20 FIM ([4]) (ανάλογα με το βάρος του αεροσκάφους) ανά τόνο MTOW

— για τις διεθνείς πτήσεις: 50,50 FIM ανά τόνο MTOW.

(9) Για περιβαλλοντικούς λόγους, στις προσγειώσεις που πραγματοποιούνται μεταξύ 22 μ.μ. και 6 π.μ. σε όλα τα φινλανδικά αεροδρόμια, με εξαίρεση το αεροδρόμιο Vantaa του Helsinki, προστίθεται το ποσοστό 1,3 %.

(10) Το εφαρμοζόμενο σύστημα έκπτωσης, ανάλογα με τη συχνότητα και μόνο για τις διεθνείς πτήσεις, ακολουθεί το ακόλουθο σχήμα:

Αριθμός προσγειώσεων κατά τους έξι τελευταίους μήνες για δεδομένη εταιρεία στο σύνολο των φινλανδικών αεροδρομίων	Χορηγούμενες εκπτώσεις σε όλες τις προσγειώσεις της εταιρείας για τους επόμενους έξι μήνες		
	(το 1996)	(το 1997)	(το 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) Στις 20 Μαΐου 1997 εστάλη έκθεση αιτιάσεων στην ΔΠΑ. Στην εν λόγω έκθεση αναφέρονται δύο μέτρα που ενδεχομένως να συνιστούν παράβαση του άρθρου 86 της συνθήκης: αφενός, το σύστημα προοδευτικής έκπτωσης ανάλογα με τον όγκο (περιγράφεται στο σημείο 10) και, αφετέρου, η αυξομείωση των τελών ανάλογα με την προέλευση της πτήσης (περιγράφεται στο σημείο 8).

δ) **Τα κύρια επιχειρήματα της ΔΠΑ**

(12) Η ΔΠΑ, ενώ δηλώνει ότι οι λόγοι καθιέρωσης, το 1997, του συστήματος εκπτώσεων ανάλογα με τη συχνότητα δεν είναι γνωστοί, ισχυρίζεται καταρχάς ότι ως προς τους «μεγάλους χρήστες» παρουσιάζουν το πλεονέκτημα ότι κάθε πληρωμή είναι εξασφαλισμένη.

(13) Σύμφωνα λοιπόν με τη ΔΠΑ:

«Το ενδιαφέρον που παρουσιάζουν οι μεγάλοι χρήστες για τον κάτοχο του αεροδρομίου είναι επίσης ότι αποτελούν εγγύηση όσον αφορά την πληρωμή των πελατών. Οι μεγάλοι χρήστες δεν αντιμετωπίζουν ποτέ δυσκολίες πληρωμής και δεν παρουσιάστηκε ποτέ ανάγκη να προβλεφθούν απώλειες πίστωσης.»

(14) Ωστόσο, η ΔΠΑ ισχυρίζεται ότι οι επίμαχες εκπτώσεις μειώθηκαν σημαντικά κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών (από 20 % το 1989 σε 4 % το 1998).

(15) Εξάλλου, στην απάντηση της 19ης Νοεμβρίου 1997 σε αίτηση της Επιτροπής, της 28ης Οκτωβρίου 1997 για την παροχή πληροφοριών, η ΔΠΑ επιβεβαίωσε ότι το εν λόγω σύστημα εκπτώσεων θα καταργηθεί την 1η Ιανουαρίου 1999.

(16) Τέλος, σύμφωνα με τη ΔΠΑ, η εν λόγω εξέλιξη βρίσκει σύμφωνη την IATA, η οποία, κατά τη διάρκεια συνεδρίασης με τη ΔΠΑ, που πραγματοποιήθηκε τον Απρίλιο του 1996, «(. . .) τάχθηκε υπέρ μίας σταδιακής αλλαγής του συστήματος» και ζήτησε από τη ΔΠΑ να μην τροποποιήσει απότομα το σύστημά της, γεγονός που θα συνεπαγόταν σοβαρές χρηματοοικονομικές δυσκολίες για ορισμένες εταιρείες.

(17) Όσον αφορά την αυξομείωση των τελών ανάλογα με την προέλευση της πτήσης, η ΔΠΑ παρατηρεί ότι οι πτήσεις εσωτερικού επιβάλλουν στα αεροδρόμια διαφορετικές τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις από ότι οι διεθνείς (μήκος και ανθεκτικότητα των διαδρόμων, ώρες λειτουργίας και διαθεσιμότητα των αεροδρομίων). Οι εν λόγω διαφορετικές απαιτήσεις θα εξηγούσαν την εν λόγω αυξομείωση.

([3]) Έγγραφο 9562. 1991 ICAO.

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

II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

α) Νομικές διατάξεις και κανονισμοί διαδικασίας

(18) Υπενθυμίζεται ότι με τον κανονισμό αριθ. 141 του Συμβουλίου [5], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1002/67 [6], ο κανονισμός αριθ. 17 κηρύχθηκε ανεφάρμοστος στον τομέα των μεταφορών, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι ιδιαίτερες πτυχές του τομέα αυτού. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός αριθ. 141 και, κατά συνέπεια, οι κανονισμοί διαδικασίας ειδικά για τον τομέα των μεταφορών καλύπτουν μόνο τις αντίθετες προς τον ανταγωνισμό πρακτικές που εμπίπτουν στην αγορά των μεταφορών.

(19) Με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 του Συμβουλίου [7], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2410/92 [8], καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών.

(20) Ωστόσο, οι υπηρεσίες που συνδέονται με την πρόσβαση στις αερολιμενικές υποδομές δεν αποτελούν άμεσα τμήμα των υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς που παρέχονται στους ταξιδιώτες. Κατά συνέπεια, οι εν λόγω δραστηριότητες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των ειδικών κανονισμών διαδικασίας για τον τομέα των μεταφορών, αλλά εμπίπτουν στον κανονισμό αριθ. 17 για την εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης.

β) Έννοια της επιχείρησης

(21) Από την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων [9] προκύπτει ότι, στο πλαίσιο του δικαίου του ανταγωνισμού, η έννοια της επιχείρησης καλύπτει κάθε φορέα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο χρηματοδότησής του.

(22) Τα άρθρα 85 και 86 της συνθήκης εφαρμόζονται στις πρακτικές οργανισμού δημοσίου δικαίου, όταν διαπιστώνεται ότι, μέσω του εν λόγω φορέα, το κράτος ασκεί οικονομικές δραστηριότητες βιομηχανικού ή εμπορικού χαρακτήρα που συνίστανται στην προσφορά προϊόντων ή υπηρεσιών στην αγορά. Δεν έχει σημασία εάν το κράτος δρα άμεσα μέσω οργάνου που αποτελεί μέρος της δημόσιας διοίκησης ή μέσω φορέα στον οποίο έχει παραχωρήσει ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα. Κατά συνέπεια, πρέπει να εξεταστεί η φύση των δραστηριοτήτων που ασκεί η δημόσια επιχείρηση ή ο οργανισμός στον οποίο το κράτος έχει παραχωρήσει ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα [10].

(23) Από την άποψη αυτή, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η ΔΠΑ, της οποίας η κύρια δραστηριότητα [11] είναι η παροχή στις αεροπορικές εταιρείες υπηρεσιών που συνδέονται με την πρόσβαση στις πολιτικές αερολιμενικές υποδομές έναντι τελών, αποτελεί όντως, σύμφωνα με τον ορισμό του Δικαστηρίου, επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 86 της συνθήκης.

γ) Η σχετική αγορά

(24) Όπως απεφάνθη το Δικαστήριο στην απόφαση «Λιμάνι της Γένοβας» [12], η οργάνωση, για λογαριασμό τρίτων, λιμενικών εργασιών σε έναν μόνο λιμένα ενδέχεται να συνιστά σχετική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 86. Επίσης το Δικαστήριο, στην υπόθεση Corsica Ferries II [13], έλαβε υπόψη του ως σχετική αγορά την αγορά υπηρεσιών πλοήγησης στο λιμένα της Γένοβας.

(25) Εάν μεταφερθεί το εν λόγω σκεπτικό στα αεροδρόμια, η σχετική αγορά στην προκείμενη περίπτωση είναι, κατά συνέπεια, αυτή των υπηρεσιών που συνδέονται με την πρόσβαση στις αερολιμενικές υποδομές και για τις οποίες επιβάλλεται το τέλος. Πρόκειται για τον ίδιο ορισμό αγοράς με αυτόν που χρησιμοποίησε η Επιτροπή στην απόφαση 95/364/ΕΚ [14] σχετικά με το σύστημα έκπτωσης επί των τελών προσγείωσης που εφαρμόζεται στο αεροδρόμιο των Βρυξελλών.

(26) Ειδικότερα, πρόκειται για τις υπηρεσίες που συνδέονται με την εκμετάλλευση και τη συντήρηση των διαδρόμων, των τροχοδρόμων, των πεδίων στάθμευσης και ελιγμών, καθώς και την καθοδήγηση προσέγγισης των πολιτικών αεροσκαφών.

(27) Εξάλλου, οι αγορές για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων στις εντός του ΕΟΧ αεροπορικές γραμμές μικρών και μεσαίων αποστάσεων αποτελούν συγγενή μεν, αλλά ξεχωριστή αγορά, η οποία επηρεάζεται από τη συμπεριφορά της επιχείρησης στην αγορά των υπηρεσιών που συνδέονται με την προσγείωση και την απογείωση. Κατά συνέπεια, η καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης που κατέχει η ΔΠΑ ενδέχεται να έχει επιπτώσεις και στην εν λόγω αγορά.

(28) Από τα 25 αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ΔΠΑ, μόνο πέντε έχουν σημαντική διεθνή κυκλοφορία (Helsinki-Vantaa, Vaasa, Turku, Pori, Tampere). Με εξαίρεση το Ελσίνκι, η εν λόγω διεθνής κυκλοφορία εξαντλείται σε ορισμένες συχνότητες με προορισμό τη Στοκχόλμη, το Αμβούργο, την Κοπεγχάγη, το Petrozavodsk (Ρωσία), το Murmansk (Ρωσία), τη Lulea (Σουηδία) και σε πολυάριθμές πτήσεις charters.

(29) Δεδομένου ότι τα εν λόγω αεροδρόμια έχουν διεθνή κυκλοφορία δεν είναι εύκολο να υποκατασταθούν και, κατά συνέπεια, κάθε ένα από αυτά μπορεί να θεωρηθεί ως ξεχωριστή γεωγραφική αγορά.

([5]) ΕΕ 124 της 28. 11. 1962, σ. 2751/62.
([6]) ΕΕ 306 της 16. 12. 1967, σ. 1.
([7]) ΕΕ L 374 της 31. 12. 1987, σ. 1.
([8]) ΕΕ L 240 της 24. 8. 1992, σ. 18.
([9]) Βλέπε συγκεκριμένα την απόφαση της 23ης Απριλίου 1991, στην υπόθεση C-41/90 Höfner & Elser, Συλλογή 1991, σ. I-1979, σκέψη 21, και απόφαση της 17ης Φεβρουαρίου 1993, στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-159-160/91, Poucet, Συλλογή 1993, σ. I-637, σκέψη 17.
([10]) Βλέπε απόφαση της 16ης Ιουνίου 1987, στην υπόθεση 118/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1987, σ. 2599, σκέψεις 7 και 8 και απόφαση της 18ης Μαρτίου 1997, στην υπόθεση C-343/95, Diego Cali & Figli Srl/Servizi ecologici Porto di Genova SpA (SEPG), Συλλογή 1997, σ. I-1547, σκέψεις 16 έως 18.
([11]) Βλέπε σημεία 2 έως 4.
([12]) Απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 1991, υπόθεση C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova SpA κατά Siderurgica Gabrielli SpA, Συλλογή 1991, σ. I-5889.
([13]) Απόφαση της 17ης Μαΐου 1994, υπόθεση C-18/93, Corsica Ferries Italia Srl κατά Corpo dei piloti del porto di Genova, Συλλογή 1994, σ. I-1783.
([14]) Βλέπε υποσημείωση 2.

(30) Πράγματι, οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν τακτικά αεροπορικά δρομολόγια ή δρομολόγια charters εσωτερικού και εντός του ΕΟΧ, με σημείο προορισμού ή αναχώρησης τη Φινλανδία, υποχρεούνται να χρησιμοποιήσουν τα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ΔΠΑ (από τα 29 αεροδρόμια που διαθέτει η Φινλανδία, μόνο τέσσερα είναι ιδιωτικά και δεν τελούν υπό τη διαχείριση της ΔΠΑ). Τα άλλα αεροδρόμια απέχουν μεταξύ τους πολλές εκατοντάδες χιλιόμετρα και βρίσκονται σε άλλα κράτη μέλη.

(31) Ως εκ τούτου, για πολλούς επιβάτες που ταξιδεύουν από ή προς τη Φινλανδία, οι πτήσεις εσωτερικού ή οι εντός του ΕΟΧ πτήσεις που χρησιμοποιούν τα αεροδρόμια τα οποία διαχειρίζεται η ΔΠΑ δεν είναι δυνατό να αντισταθούν από πτήσεις που προσφέρονται σε άλλα εντός του ΕΟΧ αεροδρόμια.

(32) Κατά συνέπεια, οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν δρομολόγια εσωτερικού ή εντός του ΕΟΧ δρομολόγια από ή προς τη Φινλανδία δεν έχουν άλλη επιλογή από το να χρησιμοποιήσουν τα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ΔΠΑ και τις υπηρεσίες πρόσβασης στις αερολιμενικές υποδομές που προσφέρονται στα εν λόγω αεροδρόμια.

δ) **Η δεσπόζουσα θέση**

(33) Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, μία επιχείρηση που διαθέτει νόμιμο μονοπώλιο σε σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς μπορεί να θεωρηθεί ως κατέχουσα δεσπόζουσα θέση κατά την έννοια του άρθρου 86 της συνθήκης ([15]).

(34) Αυτή είναι η περίπτωση της ΔΠΑ, δημόσιας επιχείρησης η οποία, λόγω του αποκλειστικού δικαιώματος που της χορηγήθηκε με το νόμο αριθ. 1123/90 υπό την ιδιότητά της ως αερολιμενικής αρχής, κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά των υπηρεσιών που συνδέονται με την προσγείωση και την απογείωση των αεροσκαφών στο καθένα από τα πέντε φινλανδικά αεροδρόμια που έχουν διεθνή δρομολόγια και για τις οποίες έχει επιβληθεί το εξεταζόμενο τέλος.

ε) **Το σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς**

(35) Τα πέντε φινλανδικά αεροδρόμια τα οποία παρέχουν εντός του ΕΟΧ συνδέσεις εξυπηρέτησαν το 1996 περίπου 9 εκατομμύρια επιβάτες και περισσότερους από 91 000 τόνους φορτίου.

(36) Κατά συνέπεια, μπορεί να θεωρηθεί ότι το σύνολο των εν λόγω αεροδρομίων, τα οποία παρέχουν εντός του ΕΟΧ συνδέσεις, αποτελεί σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς, εάν μεταφερθεί στην προκειμένη περίπτωση το σκεπτικό του Δικαστηρίου στις αποφάσεις Crespelle ([16]) και Almelo ([17]). Πράγματι, στην απόφαση Crespelle, το Δικαστήριο απεφάνθη ότι «καθιερώνοντας με τον τρόπο αυτό, υπέρ των επιχειρήσεων αυτών, σειρά εδαφικά ορισμένων μονοπωλίων, που καλύπτουν όμως στο σύνολό τους όλη την επικράτεια ενός κράτους μέλους, οι εν λόγω εθνικές διατάξεις δημιουργούν δεσπόζουσα θέση υπό την έννοια του άρθρου 86 της συνθήκης ενός σημαντικού τμήματος της κοινής αγοράς» ([18]).

(37) Εάν η ίδια επιχείρηση (ΔΠΑ), ελέγχει σειρά μονοπωλίων, ενδέχεται κατά μείζονα λόγο να καλύπτει σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς.

στ) **Η καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης**

Το σύστημα εκπτώσεων ανάλογα με τη συχνότητα

(38) Λαμβάνοντας υπόψη την ανακοίνωση της ΔΠΑ ότι το σύστημα θα καταργηθεί την 1η Ιανουαρίου 1999 και την ήδη πρακτική της Επιτροπής που καθιερώθηκε ήδη με την απόφασή της 95/364/ΕΚ, το εν λόγω σύστημα που αποτελούσε αντικείμεο αιτιάσεων κατά της ΔΠΑ δυνάμει του άρθρου 86 της συνθήκης δεν εξετάζεται πλέον στη συνέχεια του κειμένου.

Η διαφορά του ποσού των τελών ανάλογα με τη φύση των πτήσεων (εσωτερικού ή εντός του ΕΟΧ)

(39) Το άρθρο 86 αφορά τις αντιβαίνουσες τον ανταγωνισμό πρακτικές που υιοθετούν οι επιχειρήσεις με δική τους πρωτοβουλία. Οι διατάξεις του άρθρου 86 προβλέπουν ότι μία επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση σε σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς δεν επιτρέπεται να εφαρμόζει άνισους όρους επί ισοδυνάμων παροχών έναντι των εμπορικώς συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό.

(40) Από την άποψη αυτή, η απόφαση Corsica Ferries II ([19]), του Δικαστηρίου είναι απόλυτα σαφής. Το Δικαστήριο, στην εν λόγω απόφαση, απεφάνθη ότι:

1. «Το άρθρο 1 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, εμποδίζει την εφαρμογή εντός κράτους μέλους, για τις ίδιες υπηρεσίες πλοηγήσεως, διαφορετικών τιμολογίων, αναλόγως του αν η επιχείρηση που διενεργεί μεταφορές μεταξύ δύο κρατών μελών εκμεταλλεύεται ένα πλοίο το οποίο έχει ή όχι άδεια ακτοπλοΐας εσωτερικού που επιφυλάσσεται σε πλοία φέροντα τη σημαία του κράτους αυτού.

([15]) Απόφαση της 23ης Απριλίου 1991, υπόθεση C-41/90, Höfner κατά Elser, Συλλογή 1991, σ. I-1979, σκέψη 28, και απόφαση της 18ης Ιουνίου 1991, υπόθεση C-260/89, ΕΡΤ, Συλλογή 1991, σ. I-2925, σκέψη 31.

([16]) Απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 1994, υπόθεση C-323/93, Société agricole du Centre d'insémination de la Crespelle κατά Coopérative d'élévage et d'insémination artificielle du département de la Mayenne, Συλλογή 1994, σ. I-5077.

([17]) Απόφαση της 27ης Απριλίου 1994, υπόθεση C-393/92, Δήμος του Almelo και λοιποί κατά NV Energiebedrijf Ijsselmij («Almelo»), Συλλογή 1994, σ. I-477.

([18]) Σκέψη 17.

([19]) Βλέπε υποσημείωση 13.

2. Μολονότι το γεγονός και μόνο της δημιουργίας δεσπόζουσας θέσεως με τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων, κατά την έννοια του άρθρου 90 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, δεν είναι καθαυτό ασυμβίβαστο προς το άρθρο 86 της συνθήκης, οι δύο αυτές διατάξεις απαγορεύουν στην εθνική αρχή, εγκρίνοντας τα τιμολόγια μίας επιχειρήσεως, να δημιουργεί γι' αυτήν τις προϋποθέσεις εφαρμογής διαφορετικών τιμολογίων στις επιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορών, αναλόγως του αν οι τελευταίες διενεργούν μεταφορές μεταξύ κρατών μελών ή μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στην εθνική επικράτεια, στο μέτρο που το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών επηρεάζεται.»

(41) Στις προτάσεις του στην ίδια υπόθεση, ο Γενικός Εισαγγελέας Van Gerven πρόσθεσε επιπλέον ότι ([20]):

Αυτό που έχει σημασία είναι ότι δεν υπάρχει καμία σχέση μεταξύ των διαφορετικών αυτών τιμολογίων και της φύσεως της υπηρεσίας πλοηγήσεως που προτείνεται και η οποία είναι ακριβώς η ίδια και στις δύο περιπτώσεις (....). Προσωπικά θεωρώ ότι πρόκειται σαφώς για περίπτωση εφαρμογής της μορφής της καταχρηστικής εκμετάλλευσης της δεσπόζουσας θέσης που προβλέπεται στο άρθρο 86 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ και που συνίσταται «στην εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδυνάμων παροχών έναντι των εμπορικώς συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό (*).

(*) Υποσημείωση 61: Επί του σημείου αυτού, μπορεί να γίνει παραλληλισμός με την κατάσταση στην υπόθεση United Brands/Επιτροπή (απόφαση της 14ης Φεβρουαρίου 1978, υπόθεση C-27/76: το Δικαστήριο έκρινε ότι η εισάγουσα διακρίσεις πολιτική τιμών της UBC η οποία επέβαλε στους διανομείς-ωριμαντές διαφορετικές τιμές από κράτος μέλος σε κράτος μέλος για την παράδοση ποσοτήτων και είδους μπανανών, ουσιαστικά ίδιων, συνιστούσε κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης εφόσον "οι τιμές αυτές, που δημιουργούν διακρίσεις ανάλογα με τα κράτη μέλη αποτελούσαν σημαντικά εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων" (σκέψη 232) και ότι "έτσι, δημιουργήθηκε αυστηρή στεγανοποίηση των εθνικών αγορών σε επίπεδα τεχνητώς διαφορετικών τιμών, η οποία έθετε ορισμένους διανομείς-ωριμαντές σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό ο οποίος νοθευόταν κατ' αυτόν τον τρόπο σε σχέση με αυτόν που θα έπρεπε να είναι" (σκέψη 233). Η ίδια συλλογιστική μπορεί να εφαρμοστεί mutatis mutandis στην παρούσα υπόθεση: τα διαφορετικά τιμολόγια που εφαρμόζει η Coproration συνιστούν εμπόδιο στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών και θέτουν τις εταιρείες που παρέχουν τέτοιες υπηρεσίες σε μειονεκτική κατάσταση στον ανταγωνισμό.»

(42) Εάν μεταφερθεί το σκεπτικό αυτό στο τομέα των αεροδρομίων, διαπιστώνεται ότι το εν λόγω διαφοροποιημένο σύστημα τελών προσγείωσης (υψηλότερα τέλη για τις εντός του ΕΟΧ πτήσεις), που εφαρμόζει η ΔΠΑ, έχει ως αποτέλεσμα να εφαρμόζονται άνισοι όροι έναντι των αεροπορικών εταιρειών για ισοδύναμες παροχές, που συνδέονται με την προσγείωση και την απογείωση, με αποτέλεσμα να περιέρχονται οι εν λόγω εταιρείες σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό και, κατά συνέπεια, συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης κατά την έννοια του άρθρου 86 παράγραφος 2 στοιχείο γ).

(43) Είναι σαφές ότι ένα τέτοιο σύστημα έχει ως άμεσο αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός μειονεκτήματος για τις εταιρείες που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικές πτήσεις, μεταβάλλοντας τεχνητά τα στοιχεία της τιμής κόστους των επιχειρήσεων, ανάλογα με το αν εκτελούν δρομολόγια εσωτερικού ή εντός του ΕΟΧ.

(44) Όσον αφορά την εν λόγω παράβαση της συνθήκης, η ΔΠΑ ισχυρίζεται ότι η εφαρμογή ενός τέτοιου συστήματος δικαιολογείται διότι «οι τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις που επιβάλλονται στα αεροδρόμια και, κατά συνέπεια, τα έξοδα, διαφέρουν ανάλογα με το αν πρόκειται για πτήσεις εσωτερικού ή για διεθνείς πτήσεις, ιδίως για τους ακόλουθους λόγους:

i) οι απαιτήσεις όσον αφορά το μήκος των διαδρόμων είναι διαφορετικές,

ii) οι απαιτήσεις όσον αφορά την ανθεκτικότητα των διαδρόμων είναι διαφορετικές,

iii) οι απαιτήσεις όσον αφορά τις ώρες λειτουργίας των αεροδρομίων είναι διαφορετικές,

iv) οι απαιτήσεις όσον αφορά τη διαθεσιμότητα των αεροδρομίων είναι διαφορετικές.».

(45) Πιο συγκεκριμένα, η ΔΠΑ προβάλλει τα ακόλουθα επιχειρήματα:

i) Οι απαιτήσεις όσον αφορά το μήκος των διαδρόμων

— το μήκος των αερογραμμών στο εσωτερικό της Φινλανδίας είναι κατά μέσο όρο περίπου 300-400 χλμ., ενώ το μήκος των αερογραμμών μεταξύ της Φινλανδίας και των άλλων κρατών μελών είναι κατά μέσο όρο 1 500-2 000 χλμ. και το ανώτατο 3 000 χλμ. (Ελσίνκι-Μαδρίτη),

— για την εναέρια κυκλοφορία εσωτερικού χρησιμοποιείται μικρότερος στόλος από ό,τι για την εντός του ΕΟΧ,

— το πραγματικό βάρος των αεροσκαφών για την κυκλοφορία εσωτερικού είναι μικρότερο, διότι η διαδρομή είνα συντομότερη από ότι στη διεθνή κυκλοφορία,

— το μέγεθος του αεροσκάφους και το μήκος της διαδρομής καθορίζουν το μήκος των διαδρόμων,

— για τις πτήσεις εσωτερικού αρκεί το μήκος των διαδρόμων να είναι 2 000 μ., ενώ για τις εντός του ΕΟΧ πτήσεις το μήκος των διαδρόμων πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 400 μ. Κατά συνέπεια, για τις πτήσεις μεταξύ Φινλανδίας και της υπόλοιπης Ευρώπης, το μήκος των διαδρόμων πρέπει να είναι περίπου 25 % μεγαλύτερο απ' ό,τι για τις πτήσεις εσωτερικού,

([20]) Σημείο 34.

— για να είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν ένα σημαντικό στόλο αεροσκαφών, τα αεροδρόμια πρέπει να προσφέρουν ανώτερης κατηγορίας υπηρεσίες, όσον αφορά την ασφάλεια και την οργάνωση των πρώτων βοηθειών. Αυτό απαιτεί σημαντικούς ανθρώπινους πόρους και κοστίζει ακριβά.

Συμπερασματικά: οι εντός του ΕΟΧ πτήσεις έχουν υψηλότερο κόστος συντήρησης και κεφαλαίου από τις πτήσεις εσωτερικού.

(46) Τα εν λόγω επιχειρήματα της ΔΠΑ είναι συζητήσιμα, για τους ακόλουθους λόγους:

— σε πολλές γραμμές εσωτερικού οι αποστάσεις είναι του ιδίου μεγέθους με τις πτήσεις εντός ΕΟΧ. Αυτή είναι η περίπτωση μεταξύ των γραμμών Ελσίνκι-Vantaa/Ivalo, ή Maarianhamina/Kittila, ή Turku/Rovaniemi,

— μεταξύ των συνδέσεων εντός ΕΟΧ, ορισμένες είναι σχετικά σύντομες: Ελσίνκι/Στοκχόλμη (περίπου 405 χλμ.), Ελσίνκι/Γκέτεμπεργκ (περίπου 810 χλμ.), ή Ελσίνκι/Όσλο (περίπου 810 χλμ.) ή Ελσίνκι/Κοπεγχάγη (περίπου 910 χλμ.),

— το μήκος της γραμμής δεν είναι το μόνο κριτήριο που λαμβάνεται υπόψη από μία εταιρεία για την επιλογή του στόλου της,

— η ΔΠΑ ανέφερε ότι για τις πτήσεις εσωτερικού τα 2 000 μ. μήκος είναι αρκετά. Οι εντός του ΕΟΧ ή διεθνείς πτήσεις απαιτούν 400 μ. επιπλέον. Ωστόσο, η εν λόγω προσπάθεια έχει ήδη γίνει από την πλειονότητα των φινλανδικών αεροδρομίων, δεδομένου ότι στο σύνολο των 25 αεροδρομίων που διαχειρίζεται η ΔΠΑ, μόνο 6 έχουν διαδρόμους μήκους κάτω των 2 400 μ. ([21]).

(47) Εξάλλου, από τα στοιχεία που διαθέτει η Επιτροπή προκύπτει ότι, από τα αεροδρόμια των οποίων ο διάδρομος προσγειώσεως είναι μικρότερος των 2 400 μ., ορισμένα εξυπηρετούν ωστόσο την εντός του ΕΟΧ κυκλοφορία. Πρόκειται ιδίως για τα ακόλουθα αεροδρόμια: Lapeenranta (2 000 μ.), Maarainhamina (1 900 μ.), Pori (2 000 μ.) και Vaasa (2 000 μ.) ([22]). Κατά συνέπεια, το εν λόγω επιχείρημα δεν ευσταθεί.

(48) Όσον αφορά τη δήλωση ότι τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για την εναέρια κυκλοφορία εσωτερικού είναι μικρότερα σε σχέση με αυτά που χρησιμοποιούνται για την εντός του ΕΟΧ κυκλοφορία, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι αυτό δεν ισχύει πάντοτε. Για παράδειγμα, η εταιρεία Finnair χρησιμοποιεί τα ίδια αεροσκάφη (MD-80) για τις γραμμές εσωτερικού (για παράδειγμα, Ελσίνκι-Oulu) και τις ενδοκοινοτικές γραμές Ελσίνκι-Αλικάντε ή Ελσίνκι-Βαρκελώνη.

(49) Επιπλέον, η ΔΠΑ ισχυρίζεται ότι «από το 1994 παρακολουθεί τον υπολογισμό του κόστους των προϊόντων, και ιδίως το κόστος των υπηρεσιών που συνδέονται με τα πεδία ελιγμών» και ότι «σύμφωνα με το κόστος των προϊόντων το 1995, το κόστος ανά τόνο (MTOW) των υπηρεσιών που συνδέονται με τα πεδία ελιγμών της διεθνούς κυκλοφορίας ήταν περίπου 50 % υψηλότερο από το αντίστοιχο κόστος για την κυκλοφορία εσωτερικού». Κατά συνέπεια, σύμφωνα με τη ΔΠΑ, «τα τέλη προσγείωσης που βασίζονται αποκλειστικά στην MTOW δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του καθορισμού των τιμών βάσει του κόστους και, κατά συνέπεια, τα τέλη προσγείωσης για τη διεθνή κυκλοφορία πρέπει να είναι υψηλότερα».

(50) Ωστόσο, και η ίδια η ΔΠΑ αναγνώρισε ότι η εικαζόμενη διαφορά μεταξύ των εξόδων που συνεπάγεται μία εντός του ΕΟΧ προσγείωση και των εξόδων που συνεπάγεται μία προσγείωση πτήσης εσωτερικού είναι μικρότερη της διαφοράς μεταξύ του τέλους προσγείωσης για τις εντός του ΕΟΧ πτήσεις και του τέλους για τις πτήσεις εσωτερικού.

ii) Οι απαιτήσεις όσον αφορά την ανθεκτικότητα των διαδρόμων

(51) Σύμφωνα με τη ΔΠΑ, δεδομένου ότι τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή κυκλοφορία έχουν μεγαλύτερο βάρος, «η υπερδομή των διαδρόμων πρέπει να είναι περίπου κατά 10 % σταθερότερη για τη διεθνή κυκλοφορία».

(52) Στο εν λόγω επιχείρημα μπορεί να αντιταχθεί ότι ο παράγοντας «ανθεκτικότητα του διαδρόμου» έχει ήδη ληφθεί υπόψη, δεδομένου ότι το τέλος υπολογίζεται ανάλογα με το βάρος του αεροσκάφους.

iii) Οι απαιτήσεις που συνδέονται με τις ώρες λειτουργίας και τη διαθεσιμότητα των αεροδρομίων

(53) Η ΔΠΑ υποστηρίζει ότι, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι 90 % της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας εξυπηρετείται από το αεροδρόμιο του Ελσίνκι και ότι τα δρομολόγια των διεθνών πτήσεων προγραμματίζονται το πρωί και το βράδυ, τα επαρχιακά αεροδρόμια υποχρεούνται, για να εξασφαλίσουν τις ανταποκρίσεις, να παραμείνουν ανοικτά το πρωί και το βράδυ. Κατά συνέπεια, «τα έξοδα της παροχής των υπηρεσιών πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τον υπολογισμό βάσει του κόστους των τελών επιβατών».

(54) Η ΔΠΑ ισχυρίζεται ότι «η διεθνής κυκλοφορία απαιτεί περισσότερους χώρους για τους τερματικούς σταθμούς επιβατών και τα πεδία στάθμευσης, καθώς και ένα υψηλότερο επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών απ' ό,τι οι πτήσεις εσωτερικού. Από αυτό προκύπτει ότι η ΔΠΑ πρέπει να λάβει υπόψη τα έξοδα παραγωγής κατά τον καθορισμό των τελών επιβατών».

(55) Τα δύο τελευταία επιχειρήματα δεν σχετίζονται με το εξεταζόμενο σύστημα: δεδομένου ότι, σύμφωνα με τη ΔΠΑ, τα έξοδα που δημιουργούνται από τις απαιτήσεις όσον αφορά τις ώρες λειτουργίας ή τη διαθεσιμότητα των αεροδρομίων λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό των τελών επιβατών, κατά συνέπεια δεν μπορούν να ενσωματωθούν στα τέλη προσγείωσης.

(56) Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα, η Επιτροπή κρίνει ότι κανένα από τα επιχειρήματα που

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

πρόβαλε η ΔΠΑ δεν δικαιολογεί την εφαρμογή ενός συστήματος τελών που εισάγει διακρίσεις ανάλογα με την προέλευση της πτήσης (εσωτερικού ή εντός του ΕΟΧ), όπως αυτό που έχει υιοθετήσει η εν λόγω επιχείρηση.

ζ) **Επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών**

(57) Στην απόφαση Corsica Ferries II ([23]), το Δικαστήριο αναγνώρισε ότι οι πρακτικές που εισάγουν διακρίσεις «ενδέχεται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, δεδομένου ότι θίγουν επιχειρήσεις που πραγματοποιούν μεταφορές μεταξύ δύο κρατών μελών».

(58) Μετά από αίτηση που απεστάλη στη ΔΠΑ για τη χορήγηση πληροφοριών βάσει του άρθρου 11 του κανονισμού αριθ. 17, προέκυψε ότι δεν υπάρχουν στατιστικές για κάθε αεροδρόμιο στις οποίες να γίνεται διάκριση μεταξύ της κυκλοφορίας με προορισμό τον ΕΟΧ και της υπόλοιπης διεθνούς κυκλοφορίας.

(59) Όσον αφορά το αεροδρόμιο του Ελσίνκι, το οποίο το 1966 εξυπηρέτησε 7,7 εκατομμύρια επιβάτες, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το εξεταζόμενο σύστημα έχει επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών.

(60) Όσον αφορά τα άλλα φινλανδικά αεροδρόμια που εξυπηρετούν εντός του ΕΟΧ γραμμές (Vaasa, Turku, Tampere και Pori) πέραν της κυκλοφορίας charter με προορισμό τα κράτη μέλη της μεσογειακής λεκάνης και τις Κανάριες Νήσους, τα εν λόγω αεροδρόμια εξυπηρετούν τη Στοκχόλμη με έξι πτήσεις την ημέρα κατά μέσο όρο (τα Vaasa και Turku· πέντε πτήσεις ημερησίως το Tampere και δύο πτήσεις ημερησίως το Pori). Οι εν λόγω πτήσεις με προορισμό τη Στοκχόλμη έχουν ανταπόκριση με τις πτήσεις με προορισμό το Άμστερνταμ, το Billund, τις Βρυξέλλες, την Κοπεγχάγη, το Ντύσελντορφ, τη Φρανκφούρτη, το Γκέτεμπεργκ, το Αμβούργο, το Λονδίνο, το Μάντσεστερ, το Μιλάνο, το Μόναχο, το Παρίσι και τη Βιέννη είτε με τη Lufthansa/SAS είτε με τη Finnair (σε code-sharing με τους εταίρους της).

Ο κατωτέρω πίνακας παρουσιάζει το μερίδιο των διεθνών πτήσεων στη συνολική κυκλοφορία των σχετικών αεροδρομίων υπολογιζόμενο σε μεταφερθέντες επιβάτες.

(%)

Αεροδρόμιο	Πτήσεις εσωτερικού	Διεθνείς πτήσεις
Ελσίνκι-Vantaa	30	70
Vaasa	66	34
Turku	51	49
Pori	72	28
Tampere	49	51

Πηγή: Statistic of Finnish Civil Aviation 1996, σ. 9.

(61) Κατά συνέπεια, είναι εύλογο να θεωρηθεί ότι το εξεταζόμενο σύστημα που εφαρμόζεται στα εν λόγω πέντε αεροδρόμια έχει επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών.

η) **Συμπέρασμα**

(62) Από την ανωτέρω ανάλυση, προκύπτει ότι το σύστημα υπολογισμού των τελών προσγείωσης που εφαρμόζεται από την ΔΠΑ συνεπάγεται, για την ίδια υπηρεσία όσον αφορά την καθοδήγηση προσέγγισης και τη χρησιμοποίηση των τροχοδρόμων και πεδίων στάθμευσης και ελιγμών, την πληρωμή διαφορετικών τελών ανάλογα με την προέλευση της πτήσης (εσωτερικού ή εντός του ΕΟΧ) χωρίς αντικειμενικό λόγο.

(63) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κρίνει ότι το εξεταζόμενο σύστημα εισάγει διακρίσεις και νοθεύει τον ανταγωνισμό στη σχετική αγορά, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 86 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της συνθήκης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η Ilmailulaitos/Luftfartsverket παρέβη τις διατάξεις του άρθρου 86 της συνθήκης χρησιμοποιώντας τη δεσπόζουσα θέση της όσον αφορά την εκμετάλλευση των φινλανδικών αεροδρομίων για να επιβάλει τέλη προσγείωσης που εισάγουν διακρίσεις ανάλογα με τη φύση της πτήσης, εσωτερικού ή εντός ΕΟΧ, στα αεροδρόμια της Φινλανδίας.

Άρθρο 2

Η Ilmailulaitos/Luftfartsverket υποχρεούται να παύσει την παράβαση που αναφέρεται στο άρθρο 1 και να ενημερώσει την Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έχει λάβει για το σκοπό αυτό.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ilmailulaitos/Luftfartsverket, P.O. Box 50, FIN-01531 Vantaa, Φινλανδία.

Βρυξέλλες, 10 Φεβρουαρίου 1999.

Για την Επιτροπή
Karel VAN MIERT
Μέλος της Επιτροπής

([23]) Βλέπε υποσημείωση 13.