II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 10 de Fevereiro de 1999

relativa a um processo de aplicação do artigo 86.º do Tratado CE

(Processo IV/35.767 — Ilmailulaitos/Luftfartsverket)

[notificada com o número C(1999) 239]

(Apenas fazem fé os textos em línguas finlandesa e sueca)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(1999/198/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento n.º 17 do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1962, primeiro regulamento de execução dos artigos 85.º e 86.º do Tratado [1], com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia, e, nomeadamente, o seu artigo 3.º,

Tendo em conta a decisão da Comissão, de 5 de Maio de 1997, de dar início a um processo relativamente a este caso,

Após ter dado à empresa interessada a possibilidade de apresentar as suas observações relativamente às objecções formuladas pela Comissão,

Após consulta do Comité Consultivo em matéria de acordos, decisões e práticas concertadas e de posições dominantes,

Considerando o seguinte:

I. OS FACTOS

a) Objecto da decisão

(1) A Comissão, no âmbito de um processo oficioso e na sequência da sua Decisão 95/364/CE, de 28 de Junho de 1995, nos termos do n.º 3 do artigo 90.º do Tratado CE, relativa ao sistema de descontos sobre as taxas de aterragem aplicado no aeroporto de Bruxelas-Nacional [2], está actualmente a proceder a um exame relativo aos sistemas de descontos sobre as taxas de aterragem nos aeroportos da Comunidade.

b) A empresa em causa

(2) A Ilmailulaitos/Luftfartsverket (Administração da Aviação Civil, a seguir denominada AAC) é, desde 1991, uma empresa pública autofinanciada que opera sob a tutela do Ministro dos Transportes e das Comunicações. Anteriormente, Administração da Aviação, um serviço central do Ministério dos Transportes.

(3) A Lei n.º 1123/90 de 14 de Dezembro de 1990, relativa ao estatuto e à criação da AAC, estabelece as suas regras de funcionamento e os seus objectivos. O artigo 2.º enumera as diferentes atribuições confiadas à AAC:

«A Administração da Aviação fornece serviços para garantir a segurança e o bom funcionamento do aeroporto e dos voos no que se refere às necessidades da aviação civil e da aviação militar (...).

A Administração da Aviação é encarregada de velar pela segurança aérea geral e (...) pela emissão de autorizações e das licenças necessárias (...)».

(4) A AAC cobre, deste modo, taxas pelos serviços associados à aterragem e à descolagem dos aparelhos que utilizem as infra-estruturas aeroportuárias por ela geridas.

[1] JO 13 de 21. 2. 1962, p. 204/62.
[2] JO L 216 de 12. 9. 1995, p. 8.

c) **O sistema em causa — As taxas de aterragem**

(5) A OACI (Organização da Aviação Civil Internacional), no seu manual sobre a organização dos aeroportos ([3]), recomenda aos seus membros que calculem as taxas de aterragem em função da massa máxima na descolagem («MTOW»: *Maximum take-off-weight*). Definiu da seguinte forma a taxa de aterragem: «Direitos e taxas cobradas pela utilização das pistas, vias de circulação e áreas de tráfego, incluindo a balizagem luminosa correspondente, assim como pelos serviços de controlo da aproximação à pista e do aeródromo.».

(6) A taxa corresponde à imputação dos «custos de exploração e de manutenção, assim como as despesas de administração imputáveis a estas áreas, bem como aos veículos e material associados, incluindo as despesas relativas à mão-de-obra, ao veículo de manutenção, à electricidade e aos combustíveis».

(7) Nos termos do artigo 6.º da Lei n.º 1123/90, as taxas de aterragem nos aeroportos geridos pela AAC podem, se necessário, ser fixadas por decreto. Uma vez que tal decreto não foi adoptado, compete, por conseguinte, à AAC determinar o nível das taxas de aterragem e os eventuais descontos praticados.

(8) Relativamente ao ano de 1998, as taxas de aterragem fixadas pela AAC foram calculadas do modo seguinte:

— para os voos nacionais 17 ou 20 marcas finlandesas (FIM) ([4]) (consoante o peso do avião) por tonelada de MTOW,

— para os voos internacionais 50,50 FIM por tonelada de MTOW.

(9) Por razões ambientais, é aplicado um coeficiente de 1,3 às aterragens entre as 22h e as 6h em todos os aeroportos finlandeses, à excepção do aeroporto de Helsínquia-Vantaa.

(10) Foi estabelecido um desconto associado à frequência e apenas para os voos internacionais, de acordo com o seguinte esquema:

Número de aterragens nos seis últimos meses por uma determinada companhia no conjunto dos aeroportos finlandeses	Desconto a aplicar sobre todas as aterragens da companhia relativamente aos seis meses seguintes		
	(em 1996)	(em 1997)	(em 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) Em 20 de Maio de 1997, foi enviada à AAC uma comunicação de objecções. Foram consideradas susceptíveis de constituírem uma infracção ao artigo 86.º do Tratado CE duas medidas: por um lado, o sistema de desconto de volume progressivo (descrito no ponto 10) e, por outro, a modulação dos descontos em função da origem do voo (descrita no ponto 8).

d) **Principais argumentos da AAC**

(12) Embora declarando que as razões da criação, em 1977, do sistema de descontos associado à frequência não são conhecidas, a AAC invoca, em primeiro lugar, que os «grandes utilizadores» apresentam a vantagem de oferecer uma garantia de pagamento.

(13) Segundo a AAC, resulta assim que:

«O interesse que os grandes utilizadores apresentam para o detentor do aeroporto consiste também na garantia de pagamento dos clientes. Os grandes utilizadores nunca tiveram dificuldades de pagamento e não foi necessário prever perdas de crédito».

(14) A AAC argumenta, no entanto, que os descontos em causa foram consideravelmente reduzidos nos últimos anos (de 20 % em 1989 para 4 % em 1998).

(15) Além disso, na sua resposta de 19 de Novembro de 1997 a um pedido de informações da Comissão de 28 de Outubro de 1997, a AAC afirmou que o sistema de descontos vai ser suprimido em 1 de Janeiro de 1999.

(16) Por último, segundo a AAC, esta evolução foi aprovada pela IATA que, numa reunião com a AAC, realizada em Abril de 1996, «(...) apoiou uma alteração progressiva do sistema» e solicitou à AAC para não alterar abruptamente o seu sistema, o que provocaria dificuldades financeiras graves para certas companhias.

(17) No que diz respeito à modulação das taxas em função da origem do voo, a AAC salienta que as exigências técnicas e funcionais impostas aos aeroportos (comprimento e resistência das pistas, horário de abertura e disponibilidade dos aeroportos) são diferentes consoante se trate de voos nacionais ou internacionais. Estas diferentes exigências explicariam a modulação em causa.

([3]) Documento 9562.1991 OACI.

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

II. APRECIAÇÃO JURÍDICA

a) Normas materiais e processuais aplicáveis

(18) Recorda-se que a questão da não aplicação do Regulamento n.º 17 ao sector dos transportes foi colocada pelo Regulamento n.º 141 do Conselho ([5]), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento n.º 1002/67/CEE ([6]), a fim de tomar em conta os aspectos específicos do sector dos transportes. Por conseguinte, o Regulamento n.º 141 e, portanto, os regulamentos processuais específicos ao sector dos transportes cobrem apenas as práticas anticoncorrenciais que relevam do mercado dos transportes.

(19) O Regulamento (CEE) n.º 3975/87 do Conselho ([7]), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 2410/92 ([8]), determina as regras de aplicação dos artigos 85.º e 86.º do Tratado aos serviços de transportes aéreos.

(20) Porém, os serviços associados ao acesso às infra-estruturas aeroportuárias não fazem directamente parte do serviço de transporte aéreo prestado aos passageiros. Por conseguinte, estas actividades não são abrangidas pelo âmbito de aplicação dos regulamentos processuais específicos ao sector dos transportes e relevam do Regulamento n.º 17 no que se refere à aplicação dos artigos 85.º e 86.º do Tratado.

b) Conceito de empresa

(21) De acordo com a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias ([9]), o conceito de empresa no âmbito do Direito comunitário da concorrência abrange qualquer entidade que exerça uma actividade económica, independentemente do seu estatuto jurídico e modo de financiamento.

(22) Os artigos 85.º e 86.º do Tratado aplicam-se aos comportamentos de uma entidade pública sempre que se verifique que, através desta entidade, o Estado exerce actividades económicas de carácter industrial ou comercial que se traduzam na oferta de bens ou serviços no mercado. Não importa que o Estado as exerça directamente por intermédio de um organismo que faça parte da administração do Estado ou por intermédio de uma entidade que investiu de direitos especiais ou exclusivos. Por conseguinte, é necessário examinar a natureza das actividades exercidas pela empresa pública ou pela entidade que o Estado investiu de direitos especiais ou exclusivos ([10]).

(23) A este propósito, não há dúvida de que a AAC, cuja actividade principal ([11]) é o fornecimento às companhias aéreas de serviços associados ao acesso às infra-estruturas aeroportuárias civis mediante pagamento de taxas, é efectivamente, segundo a definição do Tribunal, uma empresa para efeitos do artigo 86.º do Tratado.

c) O mercado a tomar em conta

(24) Tal como indicado pelo Tribunal de Justiça no processo «Porto de Génova» ([12]), a organização de operações portuárias, por conta de terceiros, num único porto pode constituir um mercado relevante para efeitos do artigo 86.º Igualmente, o Tribunal, no processo Corsica Ferries II ([13]), considerou o mercado do serviço da pilotagem no porto de Génova como mercado relevante.

(25) Transpondo este raciocínio para os aeroportos, o mercado relevante em apreço é, por conseguinte, o dos serviços associados ao acesso às infra-estruturas aeroportuárias relativamente às quais deve ser paga a taxa. Trata-se de uma definição de mercado igual à da Decisão 95/364/CE da Comissão ([14]).

(26) Mais concretamente, trata-se dos serviços associados à exploração e à manutenção das pistas, à utilização das vias de circulação e áreas de tráfego e ao encaminhamento para aproximação à pista de aviões civis.

(27) Além disso, os mercados relativos ao transporte dos passageiros e das mercadorias nas ligações aéreas intra-EEE de curto e médio curso constituem um mercado próximo, mas distinto, que é afectado pelos efeitos decorrentes do comportamento abusivo da empresa no mercado dos serviços associados à aterragem e à descolagem. Por conseguinte, é igualmente neste mercado que se podem fazer sentir os efeitos da exploração abusiva da posição dominante da AAC.

(28) Apenas cinco dos 25 aeroportos geridos pela AAC têm tráfego internacional importante (Helsínquia-Vantaa, Vaasa, Turku, Pori e Tampere). À parte Helsínquia, este tráfego internacional circunscreve-se a algumas frequências destinadas a Estocolmo, Hamburgo, Copenhaga, Petrozavodsk (Rússia), Murmansk (Rússia) e Lulea (Suécia), bem como a numerosos voos *charters*.

(29) Estes aeroportos com um tráfego internacional dificilmente se podem substituir, de forma que cada um pode ser considerado como um mercado geográfico distinto.

([5]) JO 124 de 28. 11. 1962, p. 2751/62.
([6]) JO 306 de 16. 12. 1967, p. 1.
([7]) JO L 374 de 31. 12. 1987, p. 1.
([8]) JO L 240 de 24. 8. 1992, p. 18.
([9]) Ver, nomeadamente, acórdão de 23 de Abril de 1991 proferido no processo C-41/90, *Höfner & Elser*, colectâneda 1991, p. I-1979, 2016, ponto 21, e acórdão de 17 de Fevereiro de 1993, proferido nos processos apensos C-159/91 e C-160/91, *Poucet*, Colectânea 1993, p. I-637, ponto 17.
([10]) Ver acórdão de 16 de Junho de 1987, *Comissão/Itália*, processo 118/85, Colectânea 1987, p. 2599, 2621, pontos 7 e 8, e acórdão de 18 de Março de 1997, processo C-343/95, *Diego Cali & Figli Srl/Servizi ecologici Porto di Genova SpA* (SEPG), Colectânea 1997, p. I-1547, pontos 16 a 18.
([11]) Ver pontos 2 a 4.
([12]) Acórdão do TJCE de 10 de Dezembro de 1991, processo C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova/Siderurgica Gabrielli SpA, («Port de gênes»), Colectânea 1991, p. I-5889.
([13]) Acórdão do TJCE de 17 de Maio de 1994, processo C-18/93, Corsica Ferries Italia Srl/Corpo dei piloti del porto di Genova («Corsica Ferries II»), Colectânea 1994, p. I-1783.
([14]) Ver nota 2.

(30) De facto, as companhias aéreas que efectuam serviços aéreos regulares ou serviços *charters* nacionais e intra-EEE, com destino ou com origem da Finlândia, são obrigados a utilizar os aeroportos geridos pela AAC (dos 29 aeroportos da Finlândia, apenas quatro são privados e não geridos pela AAC). Os outros aeroportos encontram-se a várias centenas de quilómetros e situados noutros Estados-membros.

(31) Por conseguinte, para numerosos passageiros com origem ou com destino à Finlândia, os serviços aéreos nacionais ou intra-EEE que utilizam os aeroportos geridos pela AAC não são intersubstituíveis com os serviços oferecidos noutros aerportos do EEE.

(32) Os transportadores aéreos que prestam serviços nacionais ou intra-EEE com origem ou com destino à Finlândia não têm, portanto, outra alternativa senão utilizar os aeroportos geridos pela AAC e os serviços de acesso às infra-estruturas aeroportuárias oferecidos nestes aeroportos.

d) **A posição dominante**

(33) Segundo a jurisprudência do Tribunal, uma empresa que beneficia de um monopólio legal numa parte substancial do mercado comum pode ser considerada como ocupando uma posição dominante, para efeitos do artigo 86.º do Tratado ([15]).

(34) É o que se verifica com a AAC, a empresa pública que ocupa, devido ao direito exclusivo conferido pela Lei n.º 1123/90 de 14 de Dezembro de 1990 na sua qualidade de autoridade aeroportuária, uma posição dominante no mercado dos serviços associados à aterragem e à descolagem dos aviões relativamente aos quais é cobrada a taxa em questão, em cada um dos cinco aeroportos finlandeses com movimento internacional.

e) **A parte substancial do mercado comum**

(35) Os cinco aeroportos finlandeses que efectuam ligações intra-EEE foram utilizados por um total de cerca de 9 milhões de passageiros em 1996 e trataram mais de 91 000 toneladas de frete.

(36) Por conseguinte, pode considerar-se que o conjunto destes aeroportos, que efectuam ligações intra-EEE, representa uma parte substancial do mercado comum se, no caso em apreço, se transpuser o raciocínio adoptado pelo Tribunal de Justiça nos acórdãos Crespelle ([16]) e Almelo ([17]). No acórdão Crespelle, o Tribunal de Justiça declarou, de facto, que «ao estabelecer deste modo, a favor destas empresas, uma justaposição de monopólios territorialmente limitados, mas que abrangem, no seu conjunto, todo o território de um Estado-membro, as disposições nacionais criam uma posição dominante, para efeitos do artigo 86.º do Tratado, numa parte substancial do mercado comum» ([18]).

(37) *A fortiori*, uma justaposição de monopólios controlados pela mesma empresa (AAC) é susceptível de representar uma parte substancial do mercado comum.

f) **Abuso de posição dominante**

Sistema de descontos associado à frequência

(38) Tendo em conta o anúncio da AAC da supressão do sistema em 1 de Janeiro de 1999 e a prática já estabelecida pela Comissão na sua Decisão 95/ /364/CE, este sistema, ao qual se objectava no que respeita à AAC por força do artigo 86.º do Tratado, deixa de ser examinado a seguir.

A diferença do montante das taxas consoante a natureza dos voos (nacionais ou intra-EEE)

(39) O artigo 86.º diz respeito aos comportamentos anticoncorrenciais adoptados pelas empresas por sua própria iniciativa. As disposições do artigo 86.º prevêem que uma empresa que tenha uma posição dominante numa parte substancial do mercado comum não pode aplicar, relativamente a parceiros comerciais, condições desiguais no caso de prestações equivalentes colocando-os, por esse facto, em desvantagem na concorrência.

(40) A este propósito, o acórdão Corsica Ferries II ([19]) do Tribunal de Justiça é muito claro. De facto, o Tribunal decidiu, neste processo, que:

«1. O n.º 1 do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-membros e de Estados-membros para países terceiros, opõe-se à aplicação, num Estado-membro, relativamente a serviços de pilotagem idênticos, de tarifas diferentes, consoante a empresa que efectua transportes marítimos entre dois Estados-membros explore um navio autorizado ou não à cabotagem marítima, a qual é reservada aos navios que arvoram pavilhão desse Estado.

([15]) Acórdão do TJCE de 23 de Abril de 1991, processo C-41/90, Höfner e Elser, Colectânea 1991, p. I-1979, ponto 28 e acórdão do TJCE de 18 de Junho de 1991, processo C-260/89, ERT, Colectânea 1991, p. I-2925, ponto 31.

([16]) Acórdão do TJCE de 5 de Outubro de 1994, processo 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»), Colectânea 1994, p. I-5077.

([17]) Acórdão do TJCE de 27 de Abril de 1994, processo C-393/92, Commune d'Almelo et autres/NV Energiebedrijf Ijsselmij («Almelo»), Colectânea 1994, p. I-1477.

([18]) Ponto 17.

([19]) Ver nota 13.

2. O n.º 1 do artigo 90.º e o artigo 86.º do Tratado CEE proíbem a uma autoridade nacional, ao aprovar as tarifas adoptadas por uma empresa titular do Direito exclusivo de oferecer serviços de pilotagem obrigatória numa parte substancial do mercado comum, levar esta a aplicar tarifas diferentes às empresas de transporte marítimo, consoante estas últimas efectuem transportes entre Estados-membros ou entre portos situados no território nacional, na medida em que o comércio entre Estados-membros é efectuado.».

(41) Nas suas conclusões no mesmo processo, o Advogado-Geral Van Gerven alegou ainda que ([20]):

«O que é importante é que não existe qualquer nexo entre estas diferentes tarifas e a natureza do serviço de pilotagem que é proposto e que é exactamente idêntico nos dois casos (. . .). Considero que estamos aqui claramente em presença de um caso de aplicação da figura de abuso de posição dominante prevista no segundo parágrafo, alínea c), do artigo 86.º do Tratado CEE e que consiste em "Aplicar, relativamente a parceiros comerciais, condições desiguais no caso de prestações equivalentes colocando-os, por esse facto, em desvantagem na concorrência" (*).

(*) Nota de pé-de-página 61: Quanto a este aspecto pode efectivamente estabelecer-se um paralelo com a situação que estava em causa no processo United Brands/Comissão (acórdão de 14 de Fevereiro de 1978, processo C-27/76): o Tribunal de Justiça considerou que a política de preços discriminatórios da UBC, que facturava aos amadurecedores-distribuidores peços diferentes de Estado-membro para Estado-membro, relativamente ao fornecimento de quantidades e de tipos de bananas essencialmente idênticos, constituía um abuso de posição dominante, uma vez que "esses preços discriminatórios consoante os Estados-membros constituíam, nessa medida, obstáculos à livre circulação das mercadorias" (n.º 232) e que, "deste modo, era criada uma compartimentação rígida dos mercados nacionais a níveis de preços artificialmente diferentes, ocasionando para certos amadurecedores-distribuidores uma desvantagem na concorrência assim falseada em relação àquilo que deveria ser" (n.º 233). O mesmo raciocínio pode ser aplicado *mutatis mutandis* ao presente processo: as tarifas diferenciadas aplicadas pela corporação constituem um obstáculo à livre prestação de serviços intracomunitários de transporte marítimo e colocam as companhias que asseguram esses serviços numa posição de concorrência desvantajosa.».

(42) Transpondo esta argumentação para o domínio dos aeroportos, verifica-se que este sistema diferenciado de taxas de aterragem (taxas mais elevadas para os voos intra-EEE), criado pela AAC, tem por efeito aplicar às companhias aéreas condições desiguais para prestações equivalentes, associadas à aterragem e à descolagem, colocando-as, por esse facto, em desvantagem na concorrência, e constitui, por conseguinte, um abuso de posição dominante nos termos do segundo parágrafo, alínea c), do artigo 86.º

(43) É evidente que esse sistema tem por efeito directo criar uma desvantagem às companhias que asseguram voos intra-comunitários, alterando artificialmente os elementos do custo líquido das empresas, consoante efectuem ligações nacionais ou intra-EEE.

(44) Relativamente a esta infracção ao Tratado, a AAC invocou que a criação desse sistema se justificava porque «as exigências técnicas e funcionais impostas aos aeroportos e, por conseguinte, os custos são diferentes para os voos nacionais e para os voos internacionais, nomeadamente pelas razões seguintes:

i) as exigências relativamente ao comprimento das pistas são diferentes;

ii) as exigências relativamente à resistência das pistas são diferentes;

iii) as exigências relativamente às horas de abertura dos aeroportos são diferentes;

iv) as exigências relativamente à disponibilidade dos aeroportos são diferentes.».

(45) Em especial, a AAC apresenta os argumentos seguintes:

i) As exigências relativamente ao comprimento das pistas

— A distância das rotas aéreas no interior da Finlândia é, em média, de cerca de 300 a 400 km, ao passo que a distância das rotas aéreas entre a Finlândia e os outros países da Comunidade é, em média, de 1 500 a 2 000 km e, no máximo, de 3 000 km (Helsínquia-Madrid);

— A frota utilizada para o tráfego aéreo nacional é mais pequena do que para o tráfego intra-EEE;

— O peso real dos aviões utilizados para o tráfego nacional é inferior porque o trajecto é mais curto do que o do tráfego internacional;

— A dimensão do avião e a distância do trajecto determinam qual deve ser o comprimento das pistas;

— Relativamente ao tráfego aéreo nacional, é suficiente que as pistas tenham um comprimento de 2 000 metros, enquanto que para o tráfego aéreo intra-EEE é necessário que tenham um comprimento de, pelo menos, 2 400 metros. Para o tráfego entre a Finlândia e o resto da Europa, as pistas devem ter, por conseguinte, um comprimento superior em cerca de 25 % ao do tráfego nacional;

([20]) Ponto 34.

— Para poderem receber uma frota importante, os aeroportos devem fazer parte de uma categoria superior em matéria de segurança e de organização dos socorros, o que implica recursos humanos importantes e custos elevados.

Em conclusão, o custos de manutenção e em termos de capital seriam mais elevados para o tráfego intra-EEE do que para o tráfego nacional.

(46) Estes argumentos apresentados pela AAC são discutíveis, pelas razões seguintes:

— Numerosas rotas nacionais têm distâncias da mesma ordem de grandeza que os voos intra-EEE. É, nomeadamente, o caso das rotas Helsínquia-Vantaa/Ivalo, Maarianhamina/ /Kittila ou Turku/Rovaniemi;

— Determinadas ligações intra-EEE são relativamente curtas: Helsínquia/Estocolmo (405 km), Helsínquia/Gotemburgo (810 km), Helsínquia/ /Oslo (810 km) e Helsínquia/Copenhaga (910 km);

— A distância da rota a percorrer não é o único critério tomado em conta por uma companhia para a escolha da frota;

— A AAC informou que um comprimento de 2 000 metros era suficiente para os voos nacionais. Os voos intra-EEE ou internacionais requereriam um acréscimo de 400 metros. Ora, este esforço já foi feito pela maior parte dos aeroportos finlandeses, uma vez que no conjunto dos 25 aeroportos geridos pela AAC, apenas seis têm pistas com um comprimento inferior a 2 400 metros ([21]).

(47) Por outro lado, segundo os dados que dispõe a Comissão, afigura-se que alguns aeroportos, cuja pista é inferior a 2 400 metros, têm, no entanto, tráfego intra-EEE. Trata-se, nomeadamente, dos aeroportos seguintes: Lappeenranta (2 000 metros), Maarainhamina (1 900 metros), Pori (2 000 metros) e Vaasa (2 000 metros) ([22]). Portanto, este argumento não é pertinente.

(48) No que diz respeito à afirmação de que os aparelhos utilizados para o tráfego aéreo são mais pequenos do que os utilizados par ao tráfego intra-EEE, a Comissão salienta que nem sempre é o caso. Por exemplo, a companhia Finnair utiliza os mesmos aviões (MD-80) para rotas nacionais (Helsínquia-Oulu, por exemplo) e para as rotas intracomunitárias Helsínquia-Alicante ou Helsínquia-Barcelona.

(49) A AAC invocou, além disso, que «desde 1994 acompanhou o cálculo dos custos dos produtos, nomeadamente os custos dos serviços associados à área da manobra» e que «segundo os custos dos produtos em 1995, os custos por tonelada (MTOW) das prestações associadas à área de manobra do tráfego internacional foram superiores em cerca de 50 % aos custos correspondentes para o tráfego nacional». Por conseguinte, segundo a AAC, «as taxas de aterragem baseadas apenas no MTOW não satisfazem as exigências da afixação dos preços baseada nos custos, devendo, portanto, as taxas de aterragem para o tráfego internacional ser mais elevadas».

(50) Porém, a própria AAC reconheceu que o eventual diferencial entre os custos provocados por uma aterragem intra-EEE e os custos decorrentes de uma aterragem nacional é inferior ao diferencial entre a taxa de aterragem para os voos intra-EEE e a taxa para os voos nacionais.

ii) As exigências relativamente à resistência das pistas

(51) Segundo a AAC, dado que aviões mais pesados são utilizados para o tráfego internacional, «a superestrutura das pistas deve ser mais sólida em cerca de 10 % para o tráfego internacional».

(52) A este argumento pode contrapor-se que o factor resistência da pista foi já tomado em conta, dado que a taxa é calculada em função do peso do aparelho.

iii) As exigências relativamente às horas de abertura e à disponibilidade dos aeroportos

(53) A AAC alega que, tendo em conta que 90 % do tráfego aéreo internacional passa pelo aeroporto de Helsínquia e que os horários dos voos internacionais são fixados de manhã e à noite, os aeroportos de província são obrigados, para assegurar as correspondências, a manter-se abertos de manhã e à noite. Por conseguinte, «os custos de prestação dos serviços devem ser tomados em consideração para o cálculo baseado nos custos das taxas-passageiros».

(54) A AAC invoca que «o tráfego internacional exige mais espaços para os terminais de passageiros e áreas de estacionamento, bem como um nível de prestações mais elevado do que para o tráfego nacional. Daqui se conclui que a AAC deve tomar em consideração os custos de produção quando procede à fixação das taxas-passageiros».

(55) Não existe qualquer nexo entre os dois últimos argumentos e o sistema em questão, dado que, segundo a AAC, os custos decorrentes das exigências em termos de horário de abertura dos aeroportos ou relativamente à disponibilidade dos aeroportos são tomados em consideração aquando da fixação das taxas-passageiros, não podendo, por conseguinte, ser integrados na base de cálculo das taxas de aterragem.

(56) Com base nestas considerações, a Comissão entende que nenhum dos argumentos adiantados

([21]) *Fonte*: ACI Europe Airport Database.
([22]) *Fonte*: Estatística da Aviação Civil Finlandesa.

pela AAC é susceptível de justificar a criação de um sistema de taxa discriminatória em função da origem do voo (nacional ou intra-EEE), tal como o adoptado pela empresa em causa.

g) **Efeitos sobre o comércio entre Estados-membros**

(57) No seu acórdão Corsica Ferries II ([23]), o Tribunal de Justiça reconheceu que as práticas discriminatórias «na medida em que afectam empresas que efectuam transportes entre dois Estados-membros, são susceptíveis de afectar o comércio entre Estados-membros».

(58) Na sequência de um pedido de informações com base no artigo 11.º do Regulamento n.º 17, dirigido à AAC, verificou-se não existirem estatísticas para cada aeroporto distinguindo entre o tráfego com destino à Comunidade e o restante tráfego internacional.

(59) No que se refere ao aeroporto de Helsínquia que, em 1996, registou um tráfego de 7,7 milhões de passageiros, não há dúvidas quanto ao efeito do sistema em causa sobre o comércio entre Estados-membros.

(60) No que diz respeito aos outros aeroportos finlandesas que efectuam ligações intra-EEE (Vaasa, Turku, Tampere e Pori), para além do tráfego *charter* com destino aos Estados-membros da bacia do Mediterrâneo e às ilhas Canárias, estes aeroportos servem Estocolmo com seis frequências por dia (à excepção de Pori com duas frequências por dia e de Tampere com cinco frequências por dia). Estes voos com destino a Estocolmo têm correspondência com os voos destinados a Amesterdão, Bilunde, Bruxelas, Copenhaga, Dusseldórfia, Francoforte, Gotemburgo, Hamburgo, Londres, Manchester, Milão, Munique, Paris e Viena, quer pela aliança Lufthansa/SAS, quer pela Finnair (em *code-sharing* com os seus parceiros).

O quadro a seguir indica a parte dos voos internacionais no tráfego total dos aeroportos em questão avaliado em termos de passageiros transportados:

(%)

Aeroporto	Tráfego nacional	Tráfego internacional
Helsínquia/Vantaa	30	70
Vaasa	66	34
Turku	51	49
Pori	72	28
Tampere	49	51

Fonte: Estatística da Aviação Civil Finlandesa 1996, p. 9.

(61) Por conseguinte, é legítimo considerar que o sistema em causa aplicado nestes cinco aeroportos tem efeitos sobre o comércio entre Estados-membros.

h) **Conclusão**

(62) A análise precedente permite concluir que o sistema de cálculo das taxas de aterragem, aplicado pela AAC, para o mesmo serviço de encaminhamento para aproximação à pista e de utilização das vias de circulação e áreas de tráfego, implica o pagamento de taxas diferentes consoante a origem do voo (nacional ou intra-EEE) sem justificação objectiva.

(63) Em consequência, a Comissão considera que o sistema em causa é discriminatório e falseia a concorrência no mercado a tomar em conta, constituindo uma infracção ao disposto no segundo parágrafo, alínea c), do artigo 86.º do Tratado,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Ilmailulaitos/Luftfartsverket infringiu o disposto no artigo 86.º do Tratado CE utilizando a sua posição dominante enquanto gestor dos aeroportos finlandeses para aplicar taxas de aterragem discriminatórias consoante a natureza do voo, nacional ou intra-EEE, no aeroportos da Finlândia.

Artigo 2.º

A Ilmailulaitos/Luftfartsverket deve pôr termo à infracção referida no artigo 1.º e informar a Comissão das medidas tomadas para esse efeito, no prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão.

Artigo 3.º

A Ilmailulaitos/Luftfartsverket, PL 50 PO Box 50 FIN-01531 Vantaa, Finlândia, é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 10 de Fevereiro de 1999.

Pela Comissão
Karel VAN MIERT
Membro da Comissão

([23]) Nota 13.