

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 10ης Φεβρουαρίου 1999

σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 90 της συνθήκης
(Υπόθεση IV/35.703 — Αεροδρόμια της Πορτογαλίας)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(1999) 243]

(Το κείμενο στην πορτογαλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(1999/199/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 86 και το άρθρο 90 παράγραφοι 1 και 3,

Αφού έδωσε στις πορτογαλικές αρχές, την Aeroportos e Navegação Aérea — Empresa Pública, την TAP Air Portugal και την Portugalia την ευκαιρία να καταστήσουν γνωστές τις απόψεις τους όσον αφορά τις αιτιάσεις της Επιτροπής,

Εκτιμώντας ότι:

I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

α) Το επίμαχο κρατικό μέτρο

(1) Η παρούσα διαδικασία αφορά το σύστημα εκπτώσεων επί των τελών προσγείωσης και το ύψος αυτών των τελών ανάλογα με την προέλευση της πτήσης στα πορτογαλικά αεροδρόμια.

Το διάταγμα-νόμος αριθ. 102/90 της 21ης Μαρτίου 1990 προβλέπει στο άρθρο 18 ότι το ύψος των αεροπορικών τελών καθορίζεται, μετά από γνωμοδότηση της Aeroportos e Navegação Aérea — Empresa

Publica (εφεξής «ANA»), στα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ANA μέσω υπουργικού διατάγματος. Η παράγραφος 3 του εν λόγω άρθρου αναφέρει ότι είναι δυνατή διακύμανση ανάλογα με την κατηγορία, τη λειτουργία και το βαθμό χρήσης κάθε αεροδρομίου.

Το διάταγμα-κανονισμός (Decreto regulamentar) αριθ. 38/91 της 29ης Ιουλίου 1991 καθορίζει τις λεπτομέρειες για τα τέλη προσγείωσης:

«Άρθρο 4 παράγραφος 1: Για κάθε προσγείωση οφείλεται τέλος προσγείωσης και απογείωσης το οποίο υπολογίζεται ανάλογα με τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα κατά την απογείωση που αναφέρεται στο πιστοποιητικό αεροπλοΐας.

Άρθρο 4 παράγραφος 5: Για τις πτήσεις εσωτερικού εφαρμόζεται έκπτωση 50 %.»

Κάθε έτος η κυβέρνηση δημοσιεύει διάταγμα που αναπροσαρμόζει το επίπεδο των τελών.

(2) Το σύστημα εκπτώσεων εγκαθιδρύθηκε με το υπουργικό διάταγμα (Portaria) αριθ. 352/98 της 23ης Ιουνίου 1998 σύμφωνα με το διάταγμα-νόμο αριθ. 102/90.

Αεροδρόμιο της Λισαβόνας	Τέλη (PTE/t)	Εκπτώσεις σε σχέση με την πρώτη σειρά (%)
Πρώτη σειρά των 50 (προσγειώσεις/μήνα)	1 146	
Δεύτερη σειρά των 50	1 063	-7,2
Τρίτη σειρά των 50	979	-14,6
Τέταρτη σειρά των 50	888	-22,5
Επόμενες	771	-32,7
Αεροδρόμια του Πόρτο, του Φάρο και των Αζορών		
Πρώτη σειρά των 50	1 146	
Δεύτερη σειρά των 50	938	-18,4
Τρίτη σειρά των 50	866	-24,4
Τέταρτη σειρά των 50	786	-31,4
Επόμενες	681	-40,6

Πηγή: Επιστολή των πορτογαλικών αρχών της 16ης Ιουλίου 1998.

β) Η επιχείρηση και οι σχετικές υπηρεσίες

- (3) Η ANA είναι η αρμόδια δημόσια επιχείρηση για τη διαχείριση των τριών ηπειρωτικών αεροδρομίων (Λισαβόνα, Φάρο, Πόρτο), των τεσσάρων αεροδρομίων των Αζορών (Ponta Delgada, Horta, Santa Maria και Flores), για τα αεροδρόμια και την εναέρια κυκλοφορία. Τη διαχείριση των αεροδρομίων του Αρχιπελάγους της Μαδέρας έχει η επιχείρηση ANAM EP.

Το άρθρο 3 παράγραφος 1 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 246/79 σχετικά με την ίδρυση της ANA προβλέπει ότι:

«η ANA είναι αρμόδια για την εκμετάλλευση και την ανάπτυξη των δημοσίων υπηρεσιών στήριξης της πολιτικής αεροπορίας με τη μορφή επιχείρησης που έχει ως στόχο τον προσανατολισμό, την κατεύθυνση και τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, τη διασφάλιση της αναχώρησης και της άφιξης των αεροσκαφών, της επιβίβασης, της αποβίβασης και της διαμετακόμισης των επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου.»

- (4) Έτσι, η ANA παρέχει την έγκρισή της στις αεροπορικές εταιρείες που επιθυμούν να έχουν πρόσβαση στις αερολιμενικές υποδομές που διαχειρίζεται, και παρέχει στους συναλλασσόμενους υπηρεσίες που συνδέονται με την προσγείωση και την απογείωση των αεροσκαφών τους, σε αντιστάθμιση των οποίων η ANA εισπράττει τέλη, το επίπεδο των οποίων καθορίζεται με υπουργικό διάταγμα⁽¹⁾.

γ) Τα τέλη προσγείωσης

- (5) Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), στο εγχειρίδιό του για την οικονομία των αεροδρομίων⁽²⁾, συνιστά στα μέλη του να υπολογίζουν τα τέλη προσγείωσης βάσει της μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας κατά την απογείωση. 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 προσέγγισης και αεροδρομίου.»

- (6) Το τέλος αντιστοιχεί στο «τέλος 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».

δ) Τα κύρια επιχειρήματα των πορτογαλικών αρχών και της ANA

- (7) Οι πορτογαλικές αρχές δικαιολογούν τις διαφορές στα τέλη ανάλογα με την προέλευση της πτήσης λόγω του ότι:

— αφενός, οι πτήσεις εσωτερικού εξυπηρετούν νησιωτικά αεροδρόμια για τα οποία δεν υπάρχει ακόμα καμία εναλλακτική λύση έναντι της αεροπορικής μεταφοράς,

— αφετέρου, οι άλλες πτήσεις εσωτερικού είναι πολύ σύντομες και με χαμηλές τιμές.

- (8) Οι πορτογαλικές αρχές υπογραμμίζουν τις πτυχές οικονομικής και κοινωνικής συνοχής που αποτελούν τη βάση για το σύστημα αυτό.

- (9) Όσον αφορά τις εκπτώσεις για τις διεθνείς πτήσεις, τα πορτογαλικά αεροδρόμια αντιμετωπίζουν τον ανταγωνισμό των αεροδρομίων της Μαδρίτης και της Βαρκελώνης που εφαρμόζουν το ίδιο είδος τιμολόγησης. Αφετέρου, οι πορτογαλικές αρχές επιθυμούν να πραγματοποιήσουν οικονομίες κλίμακας που θα προκύψουν από τη μεγαλύτερη χρήση των αεροδρομίων και της Πορτογαλίας ως τουριστικού προορισμού.

- (10) Η ANA ανέφερε ότι η δημιουργία ενός συστήματος διαφοροποίησης και εκπτώσεων επί των τελών προσγείωσης ανταποκρινόταν σε δύο στόχους:

— την εφαρμογή τιμολογιακής πολιτικής ανάλογης με αυτή που ισχύει στα αεροδρόμια της Μαδρίτης και της Βαρκελώνης, αεροδρόμια που βρίσκονται στην ίδια γεωγραφική ζώνη

— τη μείωση του κόστους εκμετάλλευσης για τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν συχνότερα και τακτικότερα τα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ANA.

II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ**α) Άρθρο 90 παράγραφος 1**

- (11) Το άρθρο 90 παράγραφος 1 της συνθήκης προβλέπει ότι «τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν ούτε διατηρούν μέτρα αντίθετα προς τους κανόνες της παρούσας συνθήκης, ιδίως προς εκείνους των άρθρων 6 και 85 μέχρι 94, ως προς τις δημόσιες επιχειρήσεις και τις επιχειρήσεις στις οποίες χορηγούν ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα».

- (12) Το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 246/79 παρέχει στην ANA το αποκλειστικό δικαίωμα διαχείρισης των αερολιμενικών υποδομών της Λισαβόνας, του Πόρτο, του Φάρο και των Αζορών.

Η ANA, λαμβανομένου υπόψη του καταστατικού της, αποτελεί δημόσια επιχείρηση με την έννοια του άρθρου 90 παράγραφος 1.

- (13) Αφετέρου, το άρθρο 21 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 246/79 αναφέρει ότι το κράτος εγκρίνει τις τιμές και τα τέλη που προτείνει η ANA.

Η τιμολογιακή πολιτική που εφαρμόζεται σήμερα από την ANA-EP βασίζεται συνεπώς σε νομοθετικές (νομοθετικά διατάγματα αριθ. 246/79 και αριθ.

⁽¹⁾ Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 1 και 2.

⁽²⁾ Έγγραφο 9562.1991 ICAO.

102/90) και κανονιστικές διατάξεις (αριθ. 38/91 και αριθ. 24/95), και εκπονήθηκε από την κυβέρνηση με το διάταγμα 352/98.

Οι διάφορες αυτές νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις μπορούν να θεωρηθούν ως κρατικά μέτρα κατά την έννοια του άρθρου 90 παράγραφος 1.

6) Άρθρο 86

Η σχετική αγορά

- (14) Η σχετική αγορά είναι αυτή των υπηρεσιών που συνδέονται με την πρόσβαση στις αερολιμενικές υποδομές για τις οποίες οφείλεται τέλος, δηλαδή την εκμετάλλευση και τη συντήρηση των διαδρόμων, των τροχοδρόμων και των πεδίων και τον έλεγχο προσέγγισης.

Όπως απεφάνθη το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση Λιμάνι της Γένοβας⁽³⁾, η οργάνωση, για λογαριασμό τρίτων, λιμενικών εργασιών σε έναν μόνο λιμένα μπορεί να αποτελέσει σχετική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 86. Κατά τον ίδιο τρόπο, το Δικαστήριο θεώρησε την αγορά της ρυμούλκησης στο λιμάνι της Γένοβας ως σχετική αγορά στην απόφασή του *Corsica Ferries II*⁽⁴⁾.

Το Δικαστήριο θεμελιώνει το σκεπτικό του στο γεγονός ότι εφόσον ένας συναλλασσόμενος επιθυμεί να παρέχει μια μεταφορική υπηρεσία σε συγκεκριμένο ναυτιλιακό δρομολόγιο, η πρόσβαση στις λιμενικές εγκαταστάσεις στα δύο άκρα αυτής της σύνδεσης αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την πραγματοποίησή της.

Ο συλλογισμός αυτός ισχύει και για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και για την πρόσβαση στα αεροδρόμια. Πρόκειται για τον ίδιο ορισμό της αγοράς με αυτή που επελέγη στην απόφαση 95/364/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Ιουνίου 1995, δυνάμει του άρθρου 90 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, σχετικά με το σύστημα εκπτώσεων επί των τελών προσγείωσης στο αεροδρόμιο των Βρυξελλών⁽⁵⁾.

- (15) Εξάλλου, οι αγορές για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων στις ενδοκοινοτικές 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 ANA ενδέχεται να έχει επιπτώσεις στην εν λόγω αγορά.

- (16) Από τα επτά αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ANA, μέχρι σήμερα, μόνο τρία αεροδρόμια έχουν σημαντική ενδοκοινοτική κίνηση (Λισαβόνα, Πόρτο και Φάρο).

- (17) Αυτά τα επτά αεροδρόμια δεν είναι εύκολο να υποκατασταθούν και κατά συνέπεια καθένα από αυτά μπορεί να θεωρηθεί ως ξεχωριστή γεωγραφική αγορά.

Πράγματι, οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν τακτικά αεροπορικά δρομολόγια ή δρομολόγια *charters* εσωτερικού και ενδοκοινοτικά, με σημείο προορισμού ή αναχώρησης την Πορτογαλία, υποχρεούνται να χρησιμοποιήσουν τα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ANA. Τα αεροδρόμια του Πόρτο, της Λισαβόνας, του Φάρο και των Αζορών δεν είναι εύκολο να υποκατασταθούν, γιατί απέχουν αρκετές εκατοντάδες χιλιόμετρα το ένα από το άλλο και εξυπηρετούν μια σαφώς καθορισμένη ζώνη που αντιστοιχεί σε διαφορετική τουριστική περιοχή: το αεροδρόμιο της Λισαβόνας εξυπηρετεί την πρωτεύουσα και το κέντρο της χώρας, αυτό του Πόρτο το βορρά, του Φάρο το νότο και τα αεροδρόμια της *Ponta Delgada*, *Horta* και *Flores* το αρχιπέλαγος των Αζορών. Εξάλλου, οι σιδηροδρομικές και οδικές συνδέσεις δεν προσφέρουν ικανοποιητικές εναλλακτικές λύσεις για τη σύνδεση των τριών πόλεων Λισαβόνα, Πόρτο και Φάρο.

Τα μόνα διεθνή αεροδρόμια που μπορούν να εξυπηρετήσουν την ίδια γεωγραφική περιοχή, δηλαδή της Μαδρίτης και της Βαρκελώνης, απέχουν από τη Λισαβόνα και τα άλλα ηπειρωτικά πορτογαλικά αεροδρόμια πάνω από 600 χιλιόμετρα και δεν συνδέονται και αυτά ικανοποιητικά, σιδηροδρομικά ή οδικά, ώστε να αποτελέσουν ρεαλιστική εναλλακτική λύση.

Ωστόσο, η Λισαβόνα και η Μαδρίτη μπορεί να θεωρηθεί ότι βρίσκονται σε ανταγωνιστική θέση όταν μια αεροπορική εταιρεία χρησιμοποιεί το ένα ή το άλλο από τα αεροδρόμια αυτά ως κεντρικό αεροδρόμιο (*hub*). Σημειώνεται πάντως ότι το μερίδιο αυτής της κίνησης στο συνολικό όγκο των προσγειώσεων στη Λισαβόνα είναι οριακό.

Σχετικά με τα αεροδρόμια του αρχιπελάγους των Αζορών, η δυνατότητα υποκατάστασης των αεροδρομίων *Santa Maria*, *Ponta Delgada*, *Horta* και *Flores* είναι επίσης μικρή λόγω του γεγονότος ότι κάθε αεροδρόμιο εξυπηρετεί διαφορετικό νησί και ότι τα νησιά αυτά εξυπηρετούνται από θαλάσσια δρομολόγια σχετικά μεγάλης διάρκειας και μικρής συχνότητας.

- (18) Συνεπώς, κατά την άποψη πολλών επιβατών που ταξιδεύουν από ή προς την Πορτογαλία, οι εσωτερικές ή ενδοκοινοτικές υπηρεσίες που χρησιμοποιούν τα αεροδρόμια τα οποία διαχειρίζεται η ANA δεν μπορούν να υποκατασταθούν με υπηρεσίες που προσφέρονται σε άλλα κοινοτικά αεροδρόμια.

⁽³⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Δεκεμβρίου 1991 στην υπόθεση C-179/90, Λιμάνι της Γένοβας, Συλλογή 1991, σκέψη 15.

⁽⁴⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Μαΐου 1991 στην υπόθεση C-18/93, *Corsica Ferries Italie* κατά *Corpo dei piloti del porto di Genova*, Συλλογή 1994, σ. I-1783.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 216 της 12. 9. 1995, σ. 8.

- (19) Οι αεροπορικοί μεταφορείς που δραστηριοποιούνται στις εσωτερικές ή ενδοκοινοτικές υπηρεσίες από ή προς την Πορτογαλία δεν έχουν συνεπώς άλλη επιλογή από τα αεροδρόμια τα οποία διαχειρίζεται η ANA και τις υπηρεσίες πρόσβασης στις αερολιμενικές υποδομές που προσφέρονται στα αεροδρόμια αυτά.

Επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών

- (20) Στην απόφαση *Corsica Ferries II* ⁽⁶⁾, το Δικαστήριο αναγνώρισε ότι πρακτικές που εισάγουν διακρίσεις «είναι πιθανό να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών δεδομένου ότι αφορούν επιχειρήσεις που πραγματοποιούν μεταφορές μεταξύ δύο κρατών μελών».

Το μερίδιο της ενδοκοινοτικής κίνησης στα πορτογαλικά αεροδρόμια έχει ως εξής:

Κίνηση επιβατών (εξαιρουμένων των μετεπιβιβαζομένων επιβατών)

Αεροδρόμιο	Επιβάτες διεθνών πτήσεων σε %	Επιβάτες ενδοκοινοτικών πτήσεων σε %	Επιβάτες πτήσεων εσωτερικού σε %	Σύνολο σε εκατομμύρια
Λισαβόνα	24	56	20	6,6
Πόρτο	24	62	14	2,1
Φάρο	4	92	4	3,7
Santa Maria A	2	0	98	0,04
Ponta Delgada A	18	1	81	0,5
Horta A	0	0	100	0,1
Flores A	0	0	100	0,04

Πηγή: Επιστολή των Πορτογαλικών αρχών της 16ης Ιουλίου 1998 — Στοιχεία 1997.

A = Αεροδρόμιο του αρχιπελάγους των Αζορών.

Κίνηση εμπορευματικών μεταφορών

Αεροδρόμιο	Εμπορεύματα διεθνών πτήσεων σε %	Εμπορεύματα ενδοκοινοτικών πτήσεων σε %	Εμπορεύματα πτήσεων εσωτερικού σε %	Σύνολο σε χιλιάδες τόνους
Λισαβόνα	41	43	16	100
Πόρτο	21	72	7	29
Φάρο	5	75	20	2
Santa Maria A	0	0	100	0,1
Ponta Delgada A	12	0	88	6,8
Horta A	0	0	100	0,9
Flores A	0	0	100	0,2

Πηγή: Επιστολή των πορτογαλικών αρχών της 16ης Ιουλίου 1998 — Στοιχεία 1997.

A = Αεροδρόμιο του αρχιπελάγους των Αζορών.

Στα ηπειρωτικά αεροδρόμια, οι επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών φαίνεται από τα ανωτέρω στοιχεία. Πράγματι, το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης πραγματοποιείται μεταξύ της Πορτογαλίας και άλλων κρατών μελών της Κοινότητας.

Σε ό,τι αφορά τα τέσσερα αεροδρόμια των Αζορών, η κίνηση είναι αποκλειστικά εσωτερική ή προέρχεται από τρίτες χώρες. Συνεπώς, το εν λόγω κρατικό μέτρο δεν επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών. Το γεγονός αυτό δεν θίγει την εφαρμογή των κανόνων της συνθήκης και του παράγωγου δικαίου σχετικά με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών.

Το σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς

- (21) Στα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ANA πραγματοποιήθηκε η ακόλουθη κίνηση το 1997:

⁽⁶⁾ Όπως προαναφέρθηκε, υποσημείωση 4.

Αεροδρόμιο	Εκατομμύρια επιβάτες (περιλαμβανομένων και των μετεπιβιβαζομένων επιβατών)	Εμπορεύματα σε χιλιάδες τόνους
Λισαβόνα	6,8	99,7
Πόρτο	2,3	29,3
Faro	3,8	2,0
Santa Maria A	0,1	0,1
Ponta Delgada A	0,5	6,9
Horta A	0,1	0,9
Flores A	0,0	0,2

Πηγή: Επιστολή των πορτογαλικών αρχών της 16ης Ιουλίου 1998.
A=Αεροδρόμιο του αρχιπελάγους των Αζωρών.

Τα αεροδρόμια της Λισαβόνας, του Πόρτο και του Φάρο έχουν σημαντική κίνηση πάνω από 2 εκατομμύρια επιβάτες, 6,8 εκατομμύρια για τη Λισαβόνα, 2,3 εκατομμύρια για το Πόρτο και 3,8 εκατομμύρια για το Φάρο και καλύπτουν όλη την επικράτεια της ηπειρωτικής Πορτογαλίας. Συνεπώς, θεωρείται ότι το σύνολο των εν λόγω αεροδρομίων που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικές συνδέσεις αντιπροσωπεύουν σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς, αν μεταφέρουμε στην υπό κρίση περίπτωση το σκεπτικό που υιοθέτησε το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στις αποφάσεις Crespelle (7) και Almelo (8). Στην υπόθεση Crespelle, το Δικαστήριο απεφάνθη πράγματι 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 εντός σημαντικού τμήματος της κοινής αγοράς» (9).

- (22) Κατά μείζονα λόγο, μια σειρά μονοπωλίων που ελέγχονται από την ίδια επιχείρηση (ANA) μπορεί να αντιπροσωπεύει σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς.

Δεσπόζουσα θέση

- (23) Το Δικαστήριο στην απόφαση Corsica Ferries III (10), έκρινε ότι «επιχείρηση που απολαύει μονοπωλίου από το νόμο επί σημαντικού τμήματος της κοινής αγοράς μπορεί να θεωρηθεί ότι κατέχει δεσπόζουσα θέση κατά την έννοια του άρθρου 86 της συνθήκης» (11).

Συνεπώς, η δημόσια επιχείρηση ANA, λόγω του αποκλειστικού δικαιώματος που παρέχει το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 246/79 για κάθε αεροδρόμιο που αυτή διαχειρίζεται, κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά υπηρεσιών που συνδέονται με την απογείωση και την προσγείωση αεροσκαφών για τα οποία καταβάλλεται τέλος.

Καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης

- (24) Το σύστημα τελών προσγείωσης και εκπτώσεων επί των τελών, που εκπονήθηκε από την ANA και εγκρίθηκε από την πορτογαλική κυβέρνηση μετά διαδικασία διαβούλευσης, έχει ως αποτέλεσμα την εφαρμογή, έναντι των αεροπορικών εταιρειών, άνισων όρων για παρόμοιες παροχές, που συνδέονται με την προσγείωση και την απογείωση επιβάλλοντάς τους με τον τρόπο αυτό μειονέκτημα στον ανταγωνισμό.

α) Παρεχόμενες εκπτώσεις ανάλογα με τη συχνότητα

- (25) Η έκπτωση 7,2 % στη Λισαβόνα (18,4 % στα άλλα αεροδρόμια) εφαρμόζεται μετά την πεντηκοστή μηνιαία προσγείωση. Μετά την εκατοστή και την εκατοστή πεντηκοστή προσγείωση υπολογίζονται εκπτώσεις 14,6 και 22,5 % αντίστοιχα που ισχύουν για τη Λισαβόνα (24,4 και 31,4 % στα άλλα αεροδρόμια). Στις επόμενες προσγειώσεις παρέχεται έκπτωση 32,7 % στη Λισαβόνα (40,6 % στα άλλα αεροδρόμια).

Από τις εκπτώσεις αυτές επωφελούνται οι ακόλουθοι:

Το μέσο ποσοστό έκπτωσης υπολογίζεται με τη διαδοχική εφαρμογή των διαφόρων κατηγοριών εκπτώσεων. Το ποσοστό αυτό αντικατοπτρίζει την πραγματικά παρεχόμενη έκπτωση από την ANA στις ακόλουθες εταιρείες για το σύνολο των πτήσεών τους.

(%)

Εταιρεία	TAP	Portugalia	Iberia	AF	LH	BA	Swissair	Alitalia	Sabena
Μέσο ποσοστό έκπτωσης	30	22	8	6	5	4	1	1	1

Πηγή: Μηνιαίος αριθμός προσγειώσεων ανά εταιρεία — Παράρτημα 3 της επιστολής της ANA της 29ης Ιουλίου 1997.

(7) Απόφαση του ΔΕΚ της 5ης Οκτωβρίου 1994, στην υπόθεση C-323/93, Crespelle, Συλλογή 1994, σ. I-5077.

(8) Απόφαση του ΔΕΚ της 27ης Απριλίου 1994, στην υπόθεση C-393/92, Almelo, Συλλογή 1994, σ. I-1477.

(9) Αιτιολογική σκέψη 17.

(10) Απόφαση του ΔΕΚ της 18ης Ιουνίου 1998 στην υπόθεση C-226/96, Corsica Ferries Franc SA κατά Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl, Gruppo Ormeggiatori del Golfo di la Spezia Coop. arl και Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Συλλογή 1998, σ. I-3949, σκέψη 39.

(11) Αποφάσεις του Δικαστηρίου της 23ης Απριλίου 1991, στην υπόθεση C-41/90, Höfner και Elser, Συλλογή 1991, σ. I-1979, σκέψη 28· της 18ης Ιουνίου 1991, C-260/89, EPT, Συλλογή 1991, σ. I-2925, σκέψη 31· βλέπε υπόθεση «Λιμάνι της Γένοβας» βλέπε υποσημείωση 3, σκέψη 14, και απόφαση της 12ης Φεβρουαρίου 1998 στην υπόθεση C-163/96, Raso, Συλλογή 1998, σ. I-533, σκέψη 25.

(26) Για κάθε προσγείωση μετά τη διακοσιοστή παρέχεται έκπτωση 32,7 % στη Λισαβόνα και 40,6 % στα άλλα αεροδρόμια, χωρίς περιορισμό σε ό,τι αφορά τον αριθμό των προσγειώσεων. Για το λόγο αυτό, οι αεροπορικές εταιρείες που πραγματοποιούν μηνιαίο αριθμό προσγειώσεων κατά πολύ ανώτερο από 200, όπως η TAP και η Portugalia, επωφελούνται από αναλογικά υψηλότερο μέσο ποσοστό έκπτωσης. Σε μια συγκεκριμένη σύνδεση στην οποία η TAP ή η Portugalia ανταγωνίζονται άλλους μεταφορείς και για τον ίδιο τύπο αεροσκάφους, η TAP ή/και η Portugalia επωφελούνται αντίστοιχα από μέση έκπτωση 30 και 22 % αντίστοιχα ως προς το κόστος απογείωσης και προσγείωσής του για την ίδια παροχή από την πλευρά της ANA, δημιουργώντας έτσι αναγωνιστικό μειονέκτημα στους άλλους μεταφορείς. Οι εκπτώσεις που παρέχονται στους άλλους μεταφορείς, την Iberia (8 %), την Air France (6 %), τη Lufthansa (5 %), τη British Airways (4 %), την Swissair, την Alitalia και την Sabena (1 %) κυμαίνονται μεταξύ 8 και 1 % και συνεπώς δεν έχουν σημαντική βαρύτητα. Έτσι, το εν λόγω σύστημα ευνοεί de facto τις εθνικές αεροπορικές εταιρείες, δηλαδή την TAP και την Portugalia.

(27) Σύμφωνα με τη νομολογία του Πρωτοδικείου⁽¹²⁾, εμπορικές πρακτικές που θεωρούνται συνήθεις μπορούν να συνιστούν κατάχρηση κατά την έννοια του άρθρου 86 της συνθήκης εφόσον πραγματοποιούνται από επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση.

Η διαφορετική μεταχείριση από την πλευρά επιχείρησης που κατέχει δεσπόζουσα θέση μεταξύ των διαφόρων πελατών της πρέπει να δικαιολογείται από αντικειμενικούς λόγους.

Η διαφορετική αυτή μεταχείριση σχετικά με μία υπηρεσία (πλοήγηση προσέγγισης, χρήση των πεδίων κ.λπ.) που απαιτεί την ίδια παροχή από την πλευρά της ANA, ανεξάρτητα από την αεροπορική εταιρεία, δεν δικαιολογείται από αντικειμενικό λόγο. Τα αεροδρόμια διαθέτουν για σημαντικό μέρος της κίνησής τους φυσικό μονοπώλιο. Αποτελούν υποχρεωτικό σημείο διέλευσης για έναν μεταφορέα που επιθυμεί να εξυπηρετήσει μια συγκεκριμένη πόλη.

Κανένα από τα στοιχεία που υπέβαλαν οι πορτογαλικές αρχές δεν επιτρέπει την απόδειξη ότι υπάρχουν στην υπό κρίση περίπτωση οικονομίες κλίμακας. Πράγματι, η αντιμετώπιση ενός αεροσκάφους κατά την προσγείωση ή την απογείωση είναι η ίδια ανεξάρτητα από τον ιδιοκτήτη του είτε αν πρόκειται για το πρώτο ή το δέκατο αεροσκάφος του ίδιου μεταφορέα.

(28) Οι πορτογαλικές αρχές επικαλέστηκαν τρεις κύριες δικαιολογίες για τη δημιουργία αυτού του συστήματος εκπτώσεων:

— τον ανταγωνισμό των αεροδρομίων της Μαδρίτης και της Βαρκελώνης που εγκαθίδρυσαν αυτό το είδος εκπτώσεων,

— την ύπαρξη οικονομικών κλίμακας που συνδέονται με την εντατική χρήση των υποδομών,

— την προώθηση της Πορτογαλίας ως τουριστικού προορισμού.

(29) Σε ό,τι αφορά την πρώτη δικαιολογία, η Επιτροπή έχει κινήσει διαδικασία για το αντίστοιχο σύστημα και ως προς τα ισπανικά αεροδρόμια και απέστειλε προειδοποιητική επιστολή στις 28 Απριλίου 1997. Εξάλλου, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, ιδίως στην απόφασή του Hedley Lomas (Ireland) Ltd⁽¹³⁾ της 23ης Μαΐου 1996, στην υπόθεση C-5/94, ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να δικαιολογήσει παράβαση του κοινοτικού δικαίου που έχει διαπράξει επικαλούμενο το γεγονός ότι και άλλο κράτος παραβαίνει τις υποχρεώσεις του βάσει του κοινοτικού δικαίου.

(30) Σε ό,τι αφορά τη δεύτερη δικαιολογία, οι πορτογαλικές αρχές δεν ανέφεραν καμία συγκεκριμένη οικονομία κλίμακας, αλλά αντίθετα υποστήριξαν ότι το αεροδρόμιο έπρεπε να προωθήσει την μεγαλύτερη χρήση των υποδομών του. Στην απόφασή της 95/364/EK⁽¹⁴⁾, η Επιτροπή είχε απαντήσει στο επιχείρημα των οικονομικών κλίμακας αναφέροντας ότι «η Επιτροπή θεωρεί ότι ένα τέτοιο σύστημα δικαιολογείται μόνον εφόσον οι οικονομίες κλίμακας θα είχαν πραγματοποιηθεί από την RVA. Στην προκειμένη περίπτωση, αυτό δεν συμβαίνει. Η RVA δεν απέδειξε στην Επιτροπή ότι η εξυπηρέτηση ενός αεροσκάφους κατά την προσγείωση ή την απογείωση συνεπάγεται οικονομίες κλίμακας, εφόσον το αεροσκάφος ανήκει σε μια εταιρεία και όχι σε μια άλλη. Όντως, κατά την προσγείωση ή την απογείωση ενός αεροσκάφους απαιτούνται οι ίδιες υπηρεσίες ανεξάρτητα από τον ιδιοκτήτη και τον αριθμό αεροσκαφών που ανήκουν στην ίδια εταιρεία. Επιπλέον, η RVA θα μπορούσε να επικαλεσθεί τις οικονομίες κλίμακας κατά την έκδοση των τιμολογίων, μια ενιαία τιμολόγηση για μεταφορέα μεγάλης κυκλοφορίας που θα περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό μεταφορών, έναντι πολλαπλών τιμολογίων με λίγες μεταφορές. Ωστόσο, το ποσό των εν λόγω οικονομικών κλίμακας είναι αμελητέο». Το ίδιο σκεπτικό ισχύει και για τη συγκεκριμένη περίπτωση, δεδομένου ότι η αντιμετώπιση μιας προσγείωσης ή μιας απογείωσης απαιτεί την ίδια υπηρεσία ανεξάρτητα από τον αριθμό των αεροσκαφών που ανήκουν στην ίδια εταιρεία.

(31) Σε ό,τι αφορά την προώθηση της μεγαλύτερης χρήσης των υποδομών και την τρίτη δικαιολογία, δηλαδή την προώθηση της Πορτογαλίας ως τουριστικού προορισμού, δεν μπορούν να γίνουν δεκτές, γιατί οι στόχοι αυτοί μπορούν να επιτευχθούν με εκπτώσεις που δεν συνιστούν διάκριση, στις οποίες να έχουν πρόσβαση όλες οι αεροπορικές εταιρείες που εξυπηρετούν τα ηπειρωτικά πορτογαλικά αεροδρόμια.

⁽¹²⁾ Απόφαση του Πρωτοδικείου της 1ης Απριλίου 1993 στην υπόθεση T-65/89, BPB Industries και British Gypsum, Συλλογή 1993, σ. II-389.

⁽¹³⁾ Απόφαση της 23ης Μαΐου 1996 στην υπόθεση C-5/94, The Queen κατά Ministry of Agriculture Fisheries and Food ex parte: Hedley Lomas (Ireland) Ltd., Συλλογή 1996, σ. I-2553.

⁽¹⁴⁾ Βλέπε υποσημείωση 5, σημείο 16.

(32) Το Δικαστήριο έκρινε [αποφάσεις Corsica Ferries II ⁽¹⁵⁾, Raso ⁽¹⁶⁾, Corsica Ferries III ⁽¹⁷⁾] ότι ένα κράτος μέλος παραβιάζει τις διατάξεις των άρθρων 90 και 86 της συνθήκης ΕΚ όταν οδηγεί μια δημόσια επιχείρηση στην εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης της κατά καταχρηστικό τρόπο εφαρμόζοντας, στους εμπορικούς της εταίρους, άνισους όρους για ισοδύναμες παροχές, κατά την έννοια του άρθρου 86 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ) της συνθήκης.

Το γεγονός ότι μια επιχείρηση με τη θέση της ANA, εφαρμόζει έναντι εμπορικών εταίρων άνισους όρους για ισοδύναμες παροχές δημιουργώντας τους έτσι μειονέκτημα στον ανταγωνισμό αποτελεί μία πρώτη κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης κατά την έννοια του άρθρου 86 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ).

6) Η διαφορά του ποσού των τελών ανάλογα με τη φύση των πτήσεων (εσωτερικού ή διεθνών)

(33) Το άρθρο 4 παράγραφος 5 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 38/91 προβλέπει ότι «στις πτήσεις εσωτερικού παρέχεται έκπτωση 50 %». Το σύστημα διαφορετικής τιμολόγησης ανάλογα με το αν πρόκειται για πτήσεις εσωτερικού ή ενδοκοινοτικές, επίσης αντιβαίνει στη συνθήκη.

(34) Ως προς το σημείο αυτό, η απόφαση Corsica Ferries II ⁽¹⁸⁾ του Δικαστηρίου είναι σαφής. Το Δικαστήριο, στην υπόθεση αυτή απεφάνθη ότι:

«Το άρθρο 90 παράγραφος 1 και το άρθρο 86 της συνθήκης ΕΟΚ απαγορεύουν στην εθνική αρχή, εγκρίνοντας τα τιμολόγια μιας 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 λυμένων που βρίσκονται στην εθνική επικράτεια στο μέτρο που το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών επηρεάζεται.»

Στις προτάσεις του στην ίδια υπόθεση ⁽¹⁹⁾ ο Γενικός Εισαγγελέας Van Gerven πρόσθεσε επιπλέον ότι:

«Αυτό που έχει σημασία είναι ότι δεν υπάρχει καμία σχέση μεταξύ των διαφορετικών αυτών τιμολογίων και της φύσεως της υπηρεσίας πλογήσεως που προτείνεται και η οποία είναι ακριβώς η ίδια στις δύο περιπτώσεις (...). Προσωπικά θεωρώ ότι πρόκειται σαφώς για περίπτωση εφαρμογής της μορφής της καταχρηστικής εκμετάλλευσης της δεσπόζουσας θέσης που προβλέπεται στο άρθρο 86 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ και που συνίσταται στην "εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδύμων παροχών έναντι των εμπορικών 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 δημιουργούσαν 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 τεχνητών 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 Corportation συνιστούν εμπόδιο στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών και θέτουν τις εταιρείες που παρέχουν τέτοιες υπηρεσίες σε μειονεκτική κατάσταση στον ανταγωνισμό.»

(35) Εάν μεταφερθεί το σκεπτικό αυτό στον τομέα των αεροδρομίων, διαπιστώνεται ότι το εν λόγω διαφοροποιημένο σύστημα τελών προσγείωσης (υψηλότερα τέλη για τις εντός του ΕΟΧ πτήσεις), που εφαρμόζει η ANA, 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 περιέχονται οι εν λόγω εταιρείες σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό και, κατά συνέπεια, συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης κατά την έννοια του άρθρου 86 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ).

Είναι σαφές ότι ένα τέτοιο σύστημα έχει ως άμεσο αποτέλεσμα να δημιουργεί μειονέκτημα για τις εταιρείες που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικές πτήσεις μεταβάλλοντας τεχνητά στοιχεία του κόστους των επιχειρήσεων, ανάλογα με το αν εκτελούν δρομολόγια εσωτερικού ή διεθνείς πτήσεις.

(36) Στη δεύτερη αυτή παράβαση της συνθήκης, οι πορτογαλικές αρχές απάντησαν ότι το μέτρο είχε ως στόχο να ενισχύσει τις πτήσεις που συνδέουν τις Αζόρες με την ηπειρωτική χώρα για τις οποίες δεν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις και τις ηπειρωτικές εσωτερικές πτήσεις λόγω των σύντομων αποστάσεων και των φθηνών τιμών.

Τα αεροδρόμια των Αζορών δέχονται κίνηση από τα άλλα κράτη μέλη εκτός της Πορτογαλίας που αντιπροσωπεύει λιγότερο από 1 %. Για το λόγο αυτό, θεωρείται στην αιτιολογική σκέψη 20 ότι το εν λόγω κρατικό μέτρο σε ό,τι αφορά το σύστημα για τις

⁽¹⁵⁾ Όπως προαναφέρθηκε, υποσημείωση 4.

⁽¹⁶⁾ Όπως προαναφέρθηκε, υποσημείωση 11.

⁽¹⁷⁾ Όπως προαναφέρθηκε, υποσημείωση 10.

⁽¹⁸⁾ Βλέπε υποσημείωση 4.

⁽¹⁹⁾ Αιτιολογική σκέψη 34.

πτήσεις προς ή από τις Αζόρες δεν επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών. Συνεπώς, δεν είναι απαραίτητο να απαντηθεί το εν λόγω επιχείρημα των πορτογαλικών αρχών σε ό,τι αφορά την εφαρμογή του συστήματος για τις πτήσεις προς ή από τις Αζόρες.

(37) Ωστόσο, είναι προφανές ότι αν, μετά την ελευθέρωση των εναέριων μεταφορών για το αρχιπέλαγος των Αζορών που είναι απόρροια του άρθρου 1 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών⁽²⁰⁾, όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας, μετά την 1η Ιουλίου 1998, αναπτυχθεί ενδοκοινοτική κίνηση⁽²¹⁾ μεταξύ των αεροδρομίων των Αζορών και άλλων αεροδρομίων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το εν λόγω κρατικό μέτρο μπορεί να αναλυθεί βάσει του άρθρου 90 παράγραφος 1 και του άρθρου 86 της συνθήκης.

(38) Σε ό,τι αφορά τις άλλες εσωτερικές πτήσεις, το επιχείρημα των πορτογαλικών αρχών είναι ότι οι πτήσεις εσωτερικού είναι τόσο σύντομες, με τη βαρύτητα του τέλους προσγείωσης στο κόστος μεταφοράς είναι ιδιαίτερα υψηλή. Ωστόσο, το τέλος υπολογίζεται βάσει του βάρους του αεροσκάφους και όχι της απόστασης.

(39) Αν ακολουθήσουμε αυτή την επιχειρηματολογία, οι πτήσεις από την Πορτογαλία προς τη Μαδρίτη, τη Σεβίλλη, τη Μάλαγκα και το Σαντιάγο θα έπρεπε να επωφεληθούν επίσης από τη μείωση, αφού πρόκειται για πόλεις που βρίσκονται σε απόσταση παρόμοια με αυτή μιας εσωτερικής πτήσης. Ο συντελεστής της απόστασης θα έπρεπε συνεπώς να συνυπολογίζεται και για τα σχετικά τέλη.

(40) Το γεγονός ότι μια επιχείρηση στη θέση της ANA, εφαρμόζει έναντι εμπορικών εταιρών άνισους όρους για ισοδύναμες παροχές σε ό,τι αφορά τις πτήσεις από ή προς τα ηπειρωτικά πορτογαλικά αεροδρόμια δημιουργώντας έτσι μειονέκτημα στον ανταγωνισμό, αποτελεί δεύτερη κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης κατά την έννοια του άρθρου 86 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ).

γ) Άρθρο 90 παράγραφος 2

(41) Οι πορτογαλικές αρχές δεν επικαλέστηκαν την εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 90 παράγραφος 2 της συνθήκης για να δικαιολογήσουν την εγκαθίδρυση και τη διατήρηση ενός τέτοιου συστήματος εκπτώσεων επί των τελών προσγείωσης.

(42) Εξάλλου, η Επιτροπή θεωρεί ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση η εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού δεν αποτελεί εμπόδιο για την ιδιαίτερη αποστολή που είχε ανατεθεί στην ANA, δηλαδή τη συντήρηση και την εκμετάλλευση των πορτογαλικών αεροδρομίων. Δεν αποτελεί επίσης εμπόδιο σε ιδιαίτερη αποστολή δημόσιας υπηρεσίας που θα μπορούσε να ανατεθεί σε αεροπορική εταιρεία. Πράγματι, οι όροι και οι λεπτομέρειες σύμφωνα με τους οποίους ένα κράτος μέλος μπορεί να επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σε ενδοκοινοτικές τακτικές αεροπορικές υπηρεσίες καθορίζονται σαφώς στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

(43) Η εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 90 παράγραφος 2 δεν μπορεί συνεπώς να εφαρμοστεί.

δ) Συμπέρασμα

(44) Σύμφωνα με την ανωτέρω ανάλυση, συμπεραίνεται ότι το σύστημα τελών προσγείωσης που εφαρμόζεται από την ANA, συνεπάγεται για την ίδια υπηρεσία χρήσης των διαδρόμων, των τροχοδρόμων και των πεδίων ελιγμών, καθώς και τον έλεγχο προσέγγισης, την καταβολή διαφορετικών τελών ανάλογα με τον αριθμό μηνιαίων προσγειώσεων ή ανάλογα με την προέλευση της πτήσης (εσωτερικού ή ενδοκοινοτική) χωρίς αντικειμενική αιτιολογία.

(45) Ενόψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι το κρατικό μέτρο που αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 1 και 2, στο μέτρο που υποχρεώνει τη δημόσια επιχείρηση ANA να εφαρμόζει το εν λόγω σύστημα, αποτελεί παραβίαση του άρθρου 90 παράγραφος 1 της συνθήκης σε συνδυασμό με το άρθρο 86 σε ό,τι αφορά την εφαρμογή του στα ηπειρωτικά πορτογαλικά αεροδρόμια,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το σύστημα εκπτώσεων επί των τελών προσγείωσης και η διαφορετική τιμολόγηση ανάλογα με την προέλευση της πτήσης, που προβλέπεται έκδοση από το νομοθετικό διάταγμα (Decreto-Lei) αριθ. 102/90 της 21ης Μαρτίου 1990, το κανονιστικό διάταγμα (Decreto Regulamentar) αριθ. 38/91 της 29ης Ιουλίου 1991 και το υπουργικό διάταγμα (Portaria) αριθ. 352/98 της 23ης Ιουνίου 1998, στα αεροδρόμια της Λισαβόνας, του Πόρτο και του Φάρο αποτελεί μέτρο ασυμβίβαστο με το άρθρο 90 παράγραφος 1 της συνθήκης, σε συνδυασμό με το άρθρο 86 της συνθήκης.

Άρθρο 2

Η Πορτογαλία 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 έλαβε για το σκοπό αυτό.

⁽²⁰⁾ ΕΕ L 240 της 24. 8. 1992, σ. 8.

⁽²¹⁾ Σύμφωνα με τα ωράρια για τον Νοέμβριο του 1998 στον Official Airline Guide (OAG), δεν υπάρχει ακόμη καμία τακτική απευθείας πτήση μεταξύ αεροδρομίου των Αζορών και μη πορτογαλικού αεροδρομίου της Κοινότητας.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Πορτογαλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 10 Φεβρουαρίου 1999.

Για την Επιτροπή
Karel VAN MIERT
Μέλος της Επιτροπής
