

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 28 giugno 1995

a norma dell'articolo 90, paragrafo 3 del trattato

(I testi in lingua francese e olandese sono i soli facenti fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(95/364/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea e in particolare l'articolo 90, paragrafo 3,

vista la denuncia della Società British Midland dell'8 febbraio 1993 riguardo al sistema di riduzione delle tasse di atterraggio istituito nell'aeroporto Bruxelles-National (Zaventem),

dopo aver fornito alle autorità belghe, alla « Régie de Voies Aériennes » e alle compagnie aeree Sabena e Sobelair la possibilità di manifestare il proprio punto di vista sugli addebiti contestati dalla Commissione in merito al sistema di riduzioni delle tasse di atterraggio istituito all'aeroporto Bruxelles-National (Zaventem),

considerando quanto segue :

I FATTI

Il presente procedimento concerne il sistema di riduzioni delle tasse di atterraggio istituito all'aeroporto Bruxelles-National (Zaventem):

British Midland (BM) ritiene che il sistema di riduzioni progressive in funzione del volume di traffico favorisce le compagnie aventi un forte traffico in partenza dall'aeroporto di Bruxelles, infliggendo di conseguenza uno svantaggio alle piccole compagnie concorrenti. Inoltre, secondo BM, non vi è nessuna ragione obiettiva per accordare questo tipo di riduzione in quanto il servizio da fornire ad un apparecchio in atterraggio o in decollo è identico, qualunque sia il numero di prestazioni fornite.

British Midland fa valere, che pur operando 144 movimenti per settimana, non è in grado di

raggiungere l'importo minimo mensile di tasse che dà luogo a riduzione. Di conseguenza non fruisce di nessuna riduzione dei suoi oneri aeroportuali mentre Sabena, la sua principale concorrente, ottiene una diminuzione di 74 Mio di BFR all'anno dei suoi oneri aeroportuali.

La misura statale di cui trattasi

- (1) L'articolo 1 del Regio decreto 22 dicembre 1989 ⁽¹⁾ stabilisce che: « la Régie des Voies Aériennes è autorizzata a riscuotere, per l'utilizzazione dell'aeroporto di Bruxelles National, le tasse fissate col presente decreto ». L'articolo 2 del medesimo fissa le tasse di atterraggio stabilendo un certo importo per tonnellata a seconda del tipo di aeromobile — cargo o altro. Il paragrafo 2 dello stesso articolo istituisce un sistema di riduzioni secondo lo schema seguente :

Le tasse dovute per un mese civile sono così ridotte :

- 7,5 % sulla parte dell'importo dovuto compresa tra 5 e 10 Mio di BFR
- 15 % sulla parte dell'importo dovuto compresa tra 10 e 15 Mio di BFR
- 20 % sulla parte dell'importo dovuto compresa tra 15 e 20 Mio di BFR
- 30 % sulla parte dell'importo dovuto superiore a 20 Mio di BFR.

Nel 1991 e nel 1992 soltanto tre compagnie hanno potuto beneficiare di queste riduzioni per i seguenti importi annui :

⁽¹⁾ « Moniteur belge » del 30. 12. 1989, pag. 21517.

Riduzioni annuali effettivamente accordate in migliaia di BFR	1991	1992
Sabena	66 114	74 047
Sobelair ⁽¹⁾	286	1 319
TEA	103	—
British Airways	0	4

Le imprese e i servizi di cui trattasi

- (2) La Régie des Voies Aériennes (RVA) è un ente di diritto pubblico belga preposto dallo Stato a due servizi pubblici, da svolgere nell'interesse generale e secondo i principi commerciali, più precisamente (i) la costruzione, la sistemazione, la manutenzione e la gestione dell'aeroporto di Bruxelles-National e delle infrastrutture ad esso legate e (ii) la sicurezza del trasporto aereo nello spazio aereo belga. Essa esercita a questo riguardo, almeno per le attività di cui al punto (i), un'attività a carattere economico che può essere esercitata, in linea di massima, da un'impresa privata ed a scopo di lucro.
- (3) La Sabena è un gruppo belga detenuto al 62,11 % dallo Stato belga e al 37,58 % dalla Finacta (Groupe Air France). Il 4 maggio 1995 è stato però concluso un accordo tra lo Stato belga e la Swissair per l'assunzione da parte di quest'ultima di una partecipazione del 49,5 % nel capitale della Sabena. Sono attualmente in corso negoziati relativi al ritiro di Air France dal capitale della Sabena. La principale attività della Sabena consiste nel trasporto di linea di passeggeri e di merci. Essa è inoltre presente nei settori del trasporto aereo non di linea per il tramite della sua consociata Sobelair, dell'attività alberghiera, del turismo e dei servizi di assistenza in scalo. La Sabena trasporta il 38 % dei passeggeri che utilizzano l'aeroporto di Bruxelles⁽²⁾.
- (4) L'OACI (Organisation de l'Aviation Civile International), nel suo Manuale sull'economia degli aeroporti, raccomanda alle compagnie ad essa aderenti di calcolare le tasse di atterraggio in funzione della massa massima al decollo e definisce come segue la tassa di atterraggio:

diritti e tasse riscossi per l'utilizzazione delle piste, delle vie di circolazione e delle aree di traffico, ivi compresa la segnaletica luminosa corrispondente, nonché per i servizi di controllo di avvicinamento e di aerodromo.

⁽¹⁾ Consociata charter della Sabena.

⁽²⁾ Dati ripresi dalla decisione sulla concentrazione Air France/Sabena, 1992.

La tassa corrisponde all'imputazione dei « costi di gestione e di manutenzione nonché delle spese di amministrazione imputabili a queste aree, ai veicoli e ai minerali associati ivi comprese le spese relative alla manodopera, al veicolo di manutenzione, all'elettricità e ai carburanti »⁽³⁾.

- (5) L'aeroporto di Bruxelles serve un gran numero di destinazioni nel mondo. Secondo uno studio dell'Università di Cranfield⁽⁴⁾, nel 1992 il 15 % dei passeggeri ha utilizzato l'aeroporto di Bruxelles come aeroporto di transito. Le compagnie aeree servono principalmente l'aeroporto di Bruxelles per soddisfare le aspettative dell'85 % dei passeggeri, per i quali Bruxelles costituisce la destinazione finale del viaggio oppure il punto di partenza effettivo. Sulle distanze a breve e medio raggio (meno di due ore di volo) intracomunitarie, quali ad esempio, i collegamenti tra la parte meridionale della Comunità e la zona di attrazione di Bruxelles, non vi sono alternative realistiche all'aeroporto di Bruxelles. Infatti gli unici altri aeroporti internazionali della zona geografica sono situati ad oltre 100 km da Zaventem. Le compagnie aeree non hanno quindi altra alternativa per soddisfare questa domanda dei passeggeri che operare a partire dall'aeroporto di Bruxelles.
- (6) L'aeroporto di Bruxelles può pertanto essere considerato come un aeroporto poco sostituibile agli altri aeroporti per i collegamenti a medio raggio a destinazione o in provenienza dalla zona di attrazione di Bruxelles.

VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE

Articolo 90, paragrafo 1

- (7) A norma dell'articolo 90, paragrafo 1 gli Stati membri non emanano né mantengono, nei confronti delle imprese pubbliche e delle imprese cui riconoscono diritti speciali o esclusivi, alcuna misura contraria alle norme del trattato.

La RVA è un'impresa pubblica ai sensi dell'articolo 90, paragrafo 1, del trattato CE.

Il Regio decreto 22 dicembre 1989 che fissa le tasse per l'utilizzazione dell'aeroporto di Bruxelles National e in particolare l'articolo 2, paragrafo 2, che definisce il sistema di riduzioni delle tasse di atterraggio di cui al primo considerando è una misura statale ai sensi dell'articolo 90, paragrafo 1.

⁽³⁾ Manuale sull'economia degli aeroporti — Doc. 9562, 1991 OACI.

⁽⁴⁾ « A comparative study of user costs at selected European airports » Department of air transport, College of aeronautics, Cranfield university, febbraio 1994.

Articolo 86

Il mercato di cui trattasi

- (8) Il primo mercato di cui trattasi è quello dei servizi legati all'accesso alle infrastrutture aeroportuali per i quali è dovuta la tassa, vale a dire la gestione e la manutenzione delle piste, delle vie di circolazione e delle aree di traffico nonché la guida di avvicinamento.

Come affermato dalla Corte di giustizia, l'organizzazione per conto terzi delle operazioni portuali in un solo porto può configurare una parte sostanziale del mercato comune ai sensi dell'articolo 86 (Sentenza Porto di Genova del 10 dicembre 1991, causa C-179/90, punto 15 della motivazione)⁽¹⁾. Del pari, la Corte, nella sua sentenza del 17 maggio 1994, nella causa C-18/93, Corsica Ferries⁽²⁾, ha ravvisato nel mercato del servizio di pilotaggio nel porto di Genova una parte sostanziale del mercato comune.

La Corte si basava sull'assunto che quando un operatore intende offrire un servizio di trasporto su una determinata rotta marittima, l'accesso alle installazioni portuali situate da entrambe le parti del collegamento costituisce una condizione indispensabile per la realizzazione di quest'ultimo.

Si può facilmente trasporre questo ragionamento al settore del trasporto aereo e all'accesso agli aeroporti.

Nella fattispecie non esistono vere e proprie alternative che presentino gli stessi vantaggi di quelli offerti dall'aeroporto di Bruxelles per il trasporto aereo a breve e medio raggio a destinazione o in partenza dalla zona di attrazione di Bruxelles.

- (9) Inoltre, i collegamenti aerei a breve e medio raggio intracomunitari costituiscono un mercato prossimo ma distinto che risente delle ripercussioni di un comportamento dell'impresa sul mercato dei servizi legati all'atterraggio e al decollo.

Come risulta dalle spiegazioni fornite al « considerando n. 5 », l'aeroporto di Bruxelles per i collegamenti a breve e medio intracomunitari in partenza o a destinazione della zona di attrazione di Bruxelles è poco interscambiabile con gli altri collegamenti disponibili e ne subisce la concorrenza soltanto in maniera irrilevante (cfr. sentenza 11 aprile 1989, causa 66/86, Ahmed Saeed)⁽³⁾.

La parte sostanziale del mercato comune

- (10) L'aeroporto di Bruxelles ha trattato 10 milioni di passeggeri e 313 137 tonnellate di merci nel 1993,

per cui si colloca all'undicesimo posto in termini di passeggeri trasportati nella Comunità e al quinto posto in termini di merci. L'aeroporto di Bruxelles è stato considerato dalla Commissione nel quadro della rete aeroportuale transeuropea come un aeroporto a componente comunitaria⁽⁴⁾. Pertanto l'aeroporto di Bruxelles costituisce una parte sostanziale del mercato comune.

La posizione dominante

- (11) Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia, un'impresa che detiene un monopolio legale per la prestazione di taluni servizi detiene una posizione dominante ai sensi dell'articolo 86 del trattato (sentenza 3 ottobre 1985 causa C-311/84, Telemarketing)⁽⁵⁾.

È il caso appunto della RVA, un'impresa pubblica che detiene, in virtù del diritto esclusivo conferitole dall'articolo 1 del Regio decreto del 5 ottobre 1970 nella sua qualità di autorità aeroportuale una posizione dominante sul mercato dei servizi legati all'atterraggio e al decollo degli aerei per i quali è riscossa la tassa in questione.

L'abuso di posizione dominante

- (12) Il sistema di riduzioni delle tasse di atterraggio istituito dal Regio decreto 22 dicembre 1989 ha per effetto di applicare alle compagnie aeree condizioni dissimili per prestazioni equivalenti legate all'atterraggio ed al decollo infliggendo loro, di conseguenza, uno svantaggio concorrenziale.
- (13) Il sistema di riduzione in oggetto si basa quindi, da un lato, sul numero di movimenti mensili definito in funzione dell'importo mensile di tasse dovute e, dall'altro, sul peso del velivolo.

Tenuto conto di questi due parametri, la tabella seguente riporta il numero di frequenze quotidiane (un decollo e un atterraggio) necessarie per fruire delle riduzioni del primo (7,5 %), del terzo (20 %) e dell'ultimo scaglione (30 %) da calcolare sull'importo mensile eccedente i 5 Mio di BFR per quattro tipi di aerei diversi.

⁽⁴⁾ Vale a dire un aeroporto che esercita una funzione di collegamento della Comunità con il resto del mondo il cui volume annuo di movimenti di passeggeri è superiore o pari a 5 000 000 meno 10 % ovvero il volume annuo di movimenti di aerei commerciali è superiore o pari a 100 000, ovvero il volume annuo di nolo è superiore o pari a 150 000 t ovvero il volume annuo di movimenti di passeggeri extra-comunitari è pari o superiore a 1 000 000 (proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto [COM(94) 1067, marzo 1994].

⁽⁵⁾ Raccolta 1985, pag. 3261.

⁽¹⁾ Raccolta 1991, pag. I, 5889, 5923.

⁽²⁾ Raccolta 1994, pag. I-1783.

⁽³⁾ Raccolta 1989, pag. 803.

Tipo di aereo (peso medio)	Tassa di movimento in BFR	Numero minimo di frequenze quotidiane per fruire di una riduzione del 7,5 %	Numero minimo di frequenze quotidiane per fruire di una riduzione del 20 %
DC9 (55 t)	12 100	> 7 ossia 1 515 pax ⁽¹⁾ /giorno	> 21 ossia 4 545 pax/giorno
A320 (67 t)	14 740	> 6 ossia 1 696 pax/giorno	> 17 ossia 5 088 pax/giorno
757 (104 t)	22 880	> 4 ossia 1 711 pax/giorno	> 11 ossia 5 135 pax/giorno
747 (395 t)	86 900	> 1 ossia 798 pax/giorno	> 3 ossia 2 394 pax/giorno

⁽¹⁾ Pax = passeggeri.

Tipo di aereo (peso medio)	Tassa per movimento in BFR	Numero minimo di frequenze quotidiane per fruire di una riduzione del 30 %
DC9 (55 t)	12 100	> 28 ossia 6 061 pax ⁽¹⁾ /giorno
A320 (67 t)	14 740	> 23 ossia 6 784 pax/giorno
757 (104 t)	22 880	> 15 ossia 6 847 pax/giorno
747 (395 t)	86 900	> 4 ossia 3 191 pax/giorno

⁽¹⁾ Pax = passeggeri.

La soglia di 5 Mio di BFR di tasse mensili da raggiungere per beneficiare di una riduzione è talmente elevata che questa riduzione può essere vantaggiosa soltanto per un vettore basato in questo aeroporto a danno degli altri vettori comunitari. Infatti il numero minimo di frequenze quotidiane richiesto è molto elevato. Ad esempio, per i collegamenti comunitari le compagnie aeree utilizzano velivoli aeromobili di piccola o media capacità (50-200 posti; DC 9, A320 o 757). Ciò significa che per raggiungere l'importo di 5 Mio di BFR a titolo di tasse che dà luogo a una riduzione del 7,5 %, una compagnia media deve effettuare più di sette frequenze quotidiane (ad esempio con un DC 9 a 110 posti). Il sabato e la domenica il numero di frequenze è inferiore, il che porta a otto o nove il numero di frequenze necessarie durante i giorni feriali. In media, un collegamento a forte traffico si effettua al ritmo di quattro frequenze quotidiane, mentre un servizio regionale si effettua con due frequenze. Per ottenere una riduzione del 7,5 % sull'importo di tasse eccedente 5 Mio di BFR, una compagnia aerea che opera un servizio regionale deve effettuare oltre tre collegamenti quotidiani verso Bruxelles con aerei di piccola o grande capacità. Ad esempio la Lufthansa, pur servendo direttamente Bruxelles a partire da sei città tedesche e benché nel 1992 abbia realizzato più del 2 % dei movimenti sull'aeroporto e abbia trasportato il 3,3 % dei passeggeri in partenza o in arrivo all'aer-

roporto di Bruxelles, non raggiunge gli importi di tasse che danno luogo a riduzioni. Del pari, le compagnie che utilizzano grossi velivoli del tipo Boeing 747 devono effettuare più di un volo quotidiano (principalmente un volo intercontinentale) per ottenere una riduzione.

Questo sistema, concepito con una soglia elevata e per scatti progressivi, non è lineare. Le riduzioni offerte delle tasse aumentano più che proporzionalmente al numero di decolli/atterraggi, il che accentua ulteriormente le differenze tra i vettori a forte traffico e gli altri svantaggiando i vettori regionali, i quali, pur effettuando un gran numero di movimenti al mese, utilizzano piccoli aerei e servono generalmente Bruxelles mediante un unico collegamento.

La Sabena beneficia di riduzioni comprese nell'ultimo scaglione (30 %) equivalenti nel 1992 ad una riduzione globale del 18 % sull'importo delle tasse dovute mentre le altre imprese (Sobelair e BA) si collocano nel primo scaglione (7,5 %). Nessun'altra compagnia aerea presente all'aeroporto di Bruxelles fruisce di riduzioni delle tasse di atterraggio.

Su una rotta come Bruxelles-Londra, in cui la Sabena e la BM assieme ad altri sono concorrenziali e per uno stesso tipo di aereo, la Sabena fruisce di una riduzione del 18 % circa sulle sue spese di decollo e di atterraggio per una prestazione equivalente da parte della RVA infliggendo in tal modo uno svantaggio alla BM sotto il profilo della concorrenza.

Per i motivi sovraesposti, il fatto che un'impresa posta nella situazione della RVA applichi agli interlocutori commerciali condizioni dissimili per prestazioni equivalenti infliggendo loro, di conseguenza, uno svantaggio in termini di concorrenza costituisce un abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 86, secondo comma, lettera c). Pertanto quando uno Stato membro come nel caso di specie, istituisce un sistema del genere mediante atto regolamentare tale misura statale costituisce una violazione del combinato disposto dell'articolo 90 e dell'articolo 86, secondo comma, lettera c) del trattato.

(14) La RVA, benché preposta ai servizi connessi con l'atterraggio e il decollo per i quali è dovuta la tassa, non ne decide la fissazione né le eventuali riduzioni. La Corte ha considerato che uno Stato membro viola le disposizioni degli articoli 90 e 86 del trattato allorché induce l'impresa a sfruttare la sua posizione dominante in modo abusivo applicando agli interlocutori commerciali condizioni dissimili per prestazioni equivalenti ai sensi dell'articolo 86, secondo comma, lettera c) del trattato (sentenza del 17 maggio 1994, Corsica ferries).

(15) Altrettanto dicasi quando la misura statale lascia un margine di manovra ridotto o nullo alle imprese per mezzo delle quali gli Stati membri influiscono direttamente sulla struttura della concorrenza nel mercato comune⁽¹⁾. Questa dottrina è stata elaborata dalla Corte nella sentenza 4 maggio 1988, causa 30/87 Bodson⁽²⁾ nella quale essa ha dichiarato che l'articolo 90, paragrafo 1 del trattato cui abbiano accordato diritti esclusivi, condizioni di prezzo contrarie alle disposizioni degli articoli 85 e 86.

(16) La RVA ha fornito le seguenti giustificazioni per l'istituzione di tale sistema:

— il diritto di un'impresa di instaurare un sistema di riduzione nel quadro della sua politica commerciale;

— il diritto di offrire riduzioni più elevate ai clienti fedeli tenendo conto in particolare della sicurezza finanziaria che essi apportano;

— le economie di scala: costa meno (in termini di amministrazione e di personale) fornire servizi a un vettore nazionale con un volume considerevole di traffico nell'aeroporto;

— l'aeroporto diventa più attraente grazie alla presenza di un vettore nazionale con una vasta rete di destinazioni.

Al primo e al secondo argomento si può ribattere che la Corte in varie occasioni ha dichiarato che, se attuati da un'impresa in posizione dominante, potevano costituire abuso ai sensi dell'articolo 86 del trattato comportamenti commerciali considerati come normali. Inoltre, come è stato detto sopra, una compagnia aerea non decide di servire Bruxelles piuttosto che un altro aeroporto vicino a causa della politica commerciale di fedelizzazione dell'aeroporto di Bruxelles. Se si fosse trattato di attirare le compagnie aeree alla ricerca di un aeroporto idoneo a fungere da aeroporto di transito regionale, le soglie sarebbero state scelte in modo da permettere a queste compagnie di beneficiare del sistema, il che non è nel caso di specie.

Quanto al terzo argomento, la Commissione ritiene che tale sistema non potrebbe essere giustificato dalle economie di scala che verrebbero realizzate dalla RVA. Nel caso di specie tale ipotesi non ricorre. La RVA non ha dimostrato alla Commissione che il trattamento riservato al decollo o all'atterraggio di un aeromobile appartenente ad una compagnia anziché ad un'altra comporta economie di scala. Infatti l'atterraggio o il decollo di un aereo richiedono lo stesso servizio qualunque sia il proprietario e qualunque sia il numero di aerei appartenenti ad una stessa compagnia. Al massimo la RVA potrebbe far valere economie di scala nella fatturazione che sarebbe unica per un vettore a forte traffico giacché comprenderebbe un gran numero di movimenti anziché essere molteplice per pochi movimenti. Tuttavia queste economie di scala sono di entità trascurabile.

L'ultimo argomento non ha alcun nesso con il sistema in oggetto.

(17) Se nella maggior parte dei casi le imprese in posizione dominante commettono abusi al fine di massimizzare i loro profitti e di rafforzare il loro dominio, l'articolo 86 si applica anche ai casi in cui l'impresa in posizione dominante opera discriminazioni nei confronti dei suoi interlocutori commerciali per motivi diversi dal suo proprio interesse.

⁽¹⁾ Conclusioni dell'avvocato generale Van Gerven, sentenza 12 febbraio 1992, cause C-48/90 e C-66/90 — PTT olandesi, Racc. 1992, pag. I-565.

⁽²⁾ Raccolta 1988, pag. 2479.

Può trattarsi, ad esempio, di favorire una certa impresa dello stesso Stato oppure di perseguire una identica politica generale. Si può citare, tra gli abusi commessi per motivi diversi dall'interesse proprio dell'impresa in posizione dominante, il caso dei piloti del porto di Genova che favorivano le imprese di trasporto marittimo che effettuavano trasporti tra porti situati sul territorio nazionale (Corsica Ferries) applicando loro tariffe preferenziali approvate dallo Stato.

Pertanto, nel caso di specie, a differenza dei sistemi di riduzione detti di fedeltà esaminati dalla Corte [sentenza 13 febbraio 1979, causa 85/76, Hoffmann Laroche⁽¹⁾, e 9 novembre 1983, causa 322/81, Michelin]⁽²⁾, la RVA non tenta di fidelizzare la sua clientela e di attirare una nuova clientela come è stato dimostrato ai « considerando » nn. 13, 14 e 15, ma lo Stato, per suo tramite, favorisce un'impresa specifica, nella fattispecie la compagnia nazionale Sabena.

- (18) Le autorità belghe a questo riguardo hanno indicato che « la politica in materia di tasse di atterraggio quale imposta dal Regio decreto in questione è perfino contraria all'interesse della RVA in quanto le riduzioni previste diminuiscono i redditi che la RVA potrebbe trarre dalle tasse ». Il sistema è dunque stato istituito per favorire talune compagnie aeree, giacché soltanto la Sabena, la Sobelair e, in minor misura, la British Airways sono in grado di beneficiarne, e ciò in violazione dell'articolo 86.

Effetti sul commercio tra gli Stati membri

- (19) Il sistema di riduzioni, quale applicato, grava sul prezzo dei trasporti intracomunitari a corto e medio raggio dei vettori che non possono usufruirne. Infatti, gli oneri aeroportuali sono una voce importante delle spese di gestione di una compagnia, spese che sono state valutate dal Comitato dei Saggi dell'aviazione civile (compresa la tassa di controllo aereo) tra il 4 % e il 6 % dei costi di gestione delle compagnie aeree comunitarie. Eventuali riduzioni fino al 18 % delle tasse dovute per i collegamenti intracomunitari possono incidere sul commercio tra gli Stati membri conferendo un vantaggio notevole alle imprese che ne beneficiano, trattandosi di un aeroporto, quale quello di Bruxelles, che ha trasportato nel 1993 10 milioni di passeggeri di cui

il 75 % in provenienza da o diretti verso città dell'Unione.

Nella sentenza Corsica Ferries la Corte ha dichiarato che le pratiche discriminatorie applicate a prestazioni identiche di detto servizio « possono essere pregiudizievoli al commercio tra gli Stati membri poiché riguardano imprese che effettuano trasporti tra due Stati membri »⁽³⁾.

Articolo 90, paragrafo 2

- (20) Le autorità belghe non hanno invocato la deroga prevista dall'articolo 90, paragrafo 2, del trattato per giustificare l'instaurazione e il mantenimento di siffatto sistema di riduzioni. Inoltre, la Commissione ritiene che nella fattispecie l'applicazione delle regole di concorrenza non osta all'espletamento del servizio particolare affidato alla RVA, vale a dire la costruzione, la sistemazione, la manutenzione e la gestione dell'aeroporto di Bruxelles né osterebbe all'espletamento di un servizio pubblico particolare che fosse affidato ad una compagnia aerea. Infatti, le condizioni e le modalità in base alle quali uno Stato membro può imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea intracomunitari sono definite all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio⁽⁴⁾.

La deroga prevista dall'articolo 90, paragrafo 2 non è quindi applicabile.

Conclusione

Tenuto conto di quanto sopra la Commissione ritiene che la misura statale di cui al punto 1 costituisce una violazione del combinato disposto dell'articolo 90, paragrafo 1, del trattato e dell'articolo 86,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE :

Articolo 1

Il sistema di riduzioni delle tasse di atterraggio istituito dall'articolo 2, paragrafo 2 del Regio decreto del 22 dicembre 1989 costituisce una misura incompatibile con il combinato disposto dell'articolo 90, paragrafo 1 del trattato CE e dell'articolo 86 di detto trattato.

⁽¹⁾ Raccolta 1979, pag. 461.

⁽²⁾ Raccolta 1983, pag. 3461.

⁽³⁾ Punto 44 della motivazione.

⁽⁴⁾ GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 8.

Articolo 2

Il governo belga è tenuto a porre fine all'infrazione di cui all'articolo 1 e ad informare la Commissione, entro due mesi dalla notificazione della presente decisione, delle misure adottate a tal fine.

Articolo 3

Il Regno del Belgio è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 28 giugno 1995.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione
