II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 11 päivänä kesäkuuta 1998,

Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 86 artiklan soveltamismenettelystä (IV/35.613 — Alpha Flight Services / Aéroports de Paris)

(tiedoksiannettu numerolla K(1998) 1417)

(Ainoastaan ranskankielinen teksti on todistusvoimainen)

(98/513/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan ensimmäisen täytäntöönpanoasetuksen 6 päivänä helmikuuta 1962 annetun neuvoston asetuksen N:o 17 ([1]), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Itävallan, Suomen ja Ruotsin liittymisasiakirjalla, ja erityisesti sen 3 artiklan,

ottaa huomioon Alpha Flight Services -yhtiön 22 päivänä kesäkuuta 1995 esittämän valituksen, joka koski Aéroports de Paris'n harjoittamaa perustamissopimuksen 86 artiklan vastaista toimintaa ja jossa komissiota pyydettiin estämään rikkomisen jatkuminen,

on antanut asetuksen N:o 17 19 artiklan 1 kohdan mukaisesti ja asetuksen N:o 17 19 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetyistä kuulemisista 25 päivänä heinäkuuta 1963 annetun komission asetuksen N:o 99/63/ETY ([2]) mukaisesti asianomaisille yrityksille tilaisuuden esittää huomautuksensa komission niitä vastaan esittämistä väitteistä,

on kuullut kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevää neuvoa antavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

I) ASIASELOSTUS

a) Päätöksen tarkoitus

(1) Tämä päätös koskee liikemaksujärjestelmää, jota Pariisissa sijaitsevien lentoasemien pitäjä Aéroports de Paris, jäljempänä "ADP", soveltaa tiettyjen maahuolintapalvelulajien tarjoajille myönnettyihin lupiin toimia Orlyn ja Roissy-Charles de Gaullen, jäljempänä "CDG", lentoasemilla.

(2) Paris-Orlyn lentoasemalla catering-palveluja tarjoavia Alpha Flight Services S.A.R.L., jäljempänä "AFS", esitti 22 päivänä kesäkuuta 1995 virallisen valituksen, jonka mukaan Aéroports de Paris rikkoo perustamissopimuksen 86 artiklaa määrätessään catering-palveluiden tarjoajille syrjiviä maksuja.

b) Osapuolet

(3) ADP on taloudellisesti riippumaton julkisyhteisö, joka on merkitty Pariisin kaupparekisteriin. Yhteisö harjoittaa Pariisin alueella sijaitsevien kaikkien siviililentoliikenteen käyttöön varattujen rakennelmien ja laitteiden kunnossapitoon, käyttöön ja

([1]) EYVL 13, 21.2.1962, s. 204/62
([2]) EYVL 127, 20.8.1963, s. 2268/63

kehittämiseen liittyvää toimintaa, jonka tarkoituksena on avustaa saapuvia ja lähteviä lentokoneita, ohjata lentoliikennettä, vastata tavaroiden ja lentopostin lastaamisesta lentokoneeseen ja niiden tyhjentämisestä lentokoneesta sekä matkustajien kuljettamisesta lentokoneen ja lentoterminaalin välillä. ADP on nimenomaan Orlyn ja CDG:n lentoasemien pitäjä.

(4) AFS on Yhdistyneessä kuningaskunnassa toimivan Alpha Airport Group -yhtiön tytäryhtiö, joka tarjoaa catering-palveluja Orlyn lentoasemalla. Alpha Airport Group tarjoaa catering-palveluja lentoyhtiöille yhteisön lentoasemilla, muun muassa Lontoon, Amsterdamin ja Orlyn lentoasemilla. AFS:n liikevaihto oli Orlyn lentoasemalla vuoden 1995 aikana tarjoamiensa catering-palveluiden osalta noin 150 miljoonaa Ranskan frangia.

(5) Komissio tutki tarkasteltavina olevan asian yhteydessä ADP:n ja muiden maahuolintapalvelujen tarjoajien, mukaan lukien jotkut omahuolintaa harjoittavat lentoyhtiöt, välisiä sopimussuhteita. Tämä menettely ei koske kyseisiä yrityksiä, mutta ne mainitaan jäljempänä tekstissä.

c) **ADP:n tekemät liiketoimintasopimukset**

(6) AFS ja ADP tekivät 25 vuodeksi liiketoimintasopimuksen, joka tuli voimaan 1 päivänä helmikuuta 1990.

(7) AFS on toiminut Orlyssa vuodesta 1974 lähtien, jolloin sen nimi oli Forte Airport Services. ADP järjesti vuonna 1988 tarjouskilpailun, jonka tarkoituksena oli valita Air France -yhtiön lisäksi toinen yhtiö tarjoamaan kolmansille catering-palveluita Orlyn lentoasemalla. Tarjoajille annettiin tarjouskilpailussa mahdollisuus valita noin viisi vuotta voimassa oleva lyhytkestoinen toimilupa, johon ei sisältyisi huomattavia investointeja, tai pitkäkestoinen toimilupa, johon sisältyisi lentoasema-alueeseen kohdistuvia investointeja. ADP:n asettamien rahoitusedellytysten mukaan palvelujen tarjoaja maksaisi ainoastaan liikevaihtonsa perusteella laskettavan maksun, valitsipa hän kumman toimiluvan tahansa (katso 25 päivänä elokuuta 1995 päivättyjen ADP:n esittämien huomautusten liite 2, erityisesti sopimusasiakirjojen 12 artikla).

(8) ADP:n hallintoneuvosto päätti 17 päivänä maaliskuuta 1988 valita Forte Airport Services -yhtiön. ADP ja Forte Airport Services allekirjoittivat 21 päivänä toukokuuta 1992 25 vuotta voimassa olevan toimiluvan, joka tuli takautuvasti voimaan 1 päivänä helmikuuta 1990 ja jonka perusteella yhtiöllä oli lupa tarjota catering-palveluita Orlyn lentoasemalla ja käyttää kyseisen lentoaseman maa-alueita ja rakennuksia. Toimilupaa muutettiin 12 päivänä huhtikuuta 1995 sen huomioon ottamiseksi, että Forte Airport Services -yhtiön nimi muuttui AFS:ksi.

(9) AFS:n liiketoimintasopimuksessa on muun muassa seuraavat ehdot:

— 17 artikla, sopimuksen tarkoitus — ADP antaa AFS:lle luvan käyttää kaikkea sellaista Orlyn lentoaseman omaisuutta, joka on tarkoitettu catering-palveluiden tarjoajien käyttöön, sekä rakentaa ja sisustaa rakennuksen tätä tarkoitusta varten

— 18 artikla, luvan soveltamisala — myönnetty lupa rajoittuu Orlyn lentoasemalle; AFS:llä on lupa harjoittaa muun muassa seuraavanlaista catering-palvelutoimintaa: lentokoneiden matkustajille ja miehistölle tarkoitettujen ruuan juomien ja tavaroiden valmistaminen, pakkaaminen, lastaaminen ja purkaminen. AFS voi lisäksi huoltaa ja siivota lentokoneiden sisätiloja, ja sillä on lisäksi lupa tarjota ateriapalveluja myös muulloin kuin lentojen aikana ja lentoaseman ulkopuolisille asiakkaille. AFS ei 16 päivänä huhtikuuta 1997 pidetyssä kuulemistilaisuudessa saatujen tietojen mukaan siivoa lentokoneita; lisäksi vain hyvin pieni osa sen liiketoiminnasta koostuu ulkopuolisista ateriapalveluista.

— 19–21 artikla, toimintaan liittyvän omaisuuden ja edellytysten määrittely — nämä määräykset koskevat lupaa käyttää Orlyn lentoasema-alueella sijaitsevia maaalueita ja rakennuksia, joiden pinta-ala on noin 8 000 neliömetriä; lisäksi näissä artikloissa annetaan määräyksiä, joiden mukaan ADP voi valvoa toimintaa, jota palveluiden tarjoaja harjoittaa rakentaakseen uusia rakennelmia ja laitteita

— 22 artikla, toimintaedellytykset — näiden määräysten mukaan AFS:n on noudatettava palveluille asetettuja laatuvaatimuksia sekä rakennelmien ja laitteiden hoidon että lentoyhtiöiden tyytyväisyyden osalta; luvallisten palvelujen laadun on aina vastattava lentoliikenteen tehokkuus- ja nopeusvaatimuksia; toiminnan harjoittaja sitoutuu noudattamaan tiettyjä erityisvaatimuksia, joiden laiminlyöminen voi

aiheuttaa sen, että ADP myöntää viivytyksettä toimiluvan yhdelle tai useammalle muulle todennäköisesti laadukkaampia palveluja tarjoavalle hakijalle; ADP:llä on oikeus kerätä AFS:n asiakkailta näkemyksiä ja valituksia, erityisesti laatututkimusten kautta

— 23 artikla, rahoitusedellytykset — AFS sitoutuu maksamaan ADP:n myöntämästä käyttö- ja toimintaluvasta maksun, joka on määritelty seuraavasti:

i) maa-alueiden ja rakennusten käytöstä ei peritä maksua

ii) maksetaan liikevaihtoon perustuvaa maksua AFS:n [. . .], [. . .]. Rungisin tiloista kaikille muille ADP:n rakennelmia ja laitteita käyttäville lentoyhtiöille sekä muille asiakkaille toimitetuista palveluista koostuvan liikevaihdon perusteella peritään maksua ([1]). Liikemaksuprosentti vaihteli alussa [. . .] liikevaihdosta riippuen. Nämä prosenttiluvut alennettiin yhdenmukaisesti [. . .] 26 päivänä helmikuuta 1993.

iii) liikevaihdon perusteella laskettavan maksun lisäksi palvelun tarjoaja maksoi alussa ADP:lle [. . .] Ranskan frangia.

(10) AFS käyttää myös Rungisissa lentoasema-alueen ulkopuolella sijaitsevia rakennelmia ja laitteita, joita ADP ei omista (katso 18 päivänä maaliskuuta 1996 päivätty AFS:n kirje ja AFS:n kanssa tehdyn sopimuksen 23 artiklan 2 kohta).

(11) AFS on esittänyt valituksen, jonka mukaan ADP perii erilaista maksua AFS:ltä ja Orly Air Traiteurilta (OAT), joka kilpailee AFS:n kanssa catering-palvelujen tarjoamisesta Orlyn lentoasemalla. Komissio pyysi 6 päivänä heinäkuuta 1995 ADP:ltä tietoja OAT:lle asetetuista edellytyksistä. Saatu vastaus ja ADP:n 27 päivänä heinäkuuta 1995 ja 25 päivänä elokuuta 1995 esittämät huomautukset sisälsivät seuraavat tiedot.

(12) [. . .]. ADP lähetti 17 päivänä heinäkuuta 1992 Orlyn lentoasemalla toimiville lentoyhtiöille kirjeen, jossa niitä muistutettiin siitä, että La Toque Doreelle, jonka nimi muutettiin myöhemmin OAT:ksi, myönnetyn toimiluvan perusteella ainoastaan CARH (Air France), Forte Airport Services ja La Toque Doree voivat tarjota catering-palveluja Orlyn lentoyhtiöille.

(13) OAT on Groupe Air Francen tytäryhtiö, jossa Groupe Air France on enemmistöosakkaana tytäryhtiönsä Servairin kautta. Myös Servair tarjoaa maahuolintapalveluja CDG:n lentoasemalla. [. . .]. OAT:n toimintaan sovellettavat säännöt määriteltiin [. . .] ja jossa annettiin lupa tarjota catering-palveluja Orlyn lentoasemalla ja käyttää siellä sijaitsevia maa-alueita ja rakennuksia.

(14) Sopimuksessa, joka koskee OAT:tä, todetaan erityisesti seuraavaa:

a) 19 artikla, sopimuksen tarkoitus — ADP antaa OAT:lle toisaalta luvan toimia 20 artiklassa määritellyllä Orlyn lentoasemalla sijaitsevalla maa-alueella rakentaakseen ja kunnostaakseen sinne tilat catering-palvelujen tarjoamista varten ja toisaalta luvan harjoittaa Orlyn lentoasemalla 24 artiklassa määriteltyä toimintaa

b) 20 – 23 artikla, omaisuuden määrittely, toiminnan laajuus ja muita määräyksiä OAT:llä on lupa toimia maa-alueella [. . .] ja rakentaa sinne tarvittavat rakennelmat ja laitteet sekä kaluston

c) 24 artikla, luvan soveltamisalaan kuuluva toiminta: sopimuksen saaja voi tarjota muun muassa seuraavanlaisia catering-palveluja: lentokoneiden matkustajille tai miehistölle tarkoitettujen ateriatarjottimien, juomien ja tavaroiden valmistaminen, pakkaaminen ja lastaaminen; OAT:llä on lupa tarjota myös muulloin kuin lentojen aikana ja lentoaseman ulkopuolisille asiakkaille tarjottavia catering-palveluja

d) 25 artikla, toimintaedellytykset: ADP valvoo lentoyhtiöille tarjottavien palvelujen laatua (katso AFS-sopimuksen 22 artikla)

e) 26 artikla, rahoitusedellytykset: edellytyksissä määritellään kahta lupaa koskevat maksuehdot seuraavasti:

— sopimuksen saaja sitoutuu maksamaan ADP:lle maa-alueen käyttöluvasta käytetyn alueen pinta-alaan suhteutetun vuotuisen käyttömaksun

— sopimuksen saaja sitoutuu maksamaan ADP:lle toimiluvasta liikevaihtoon perustuvan maksun, joka koostuu seuraavista osuuksista:

([1]) Päätöksen tekstin julkaistavassa toisinnossa nämä tiedot säilyvät luottamuksellisina.

i) [. . .] Compagnie Nationale Air Francen ja Air Francen tytäryhtiöiden Air Charterin ja Air Interin välisen liiketoiminnan kokonaisliikevaihdosta (palvelut, joita OAT tarjoaa ADP:Itä liike-toimintaluvan saaneille Servairin tytäryhtiöille tai niiden tytäryhtiöille, eivät sisälly liikevaihtoon)

ii) [. . .] prosenttia muiden lentoyhtiöiden kanssa harjoitettavan liiketoiminnan kokonaisliikevaihdosta.

(15) ADP totesi 27 päivänä heinäkuuta 1995 päivätyn lausuntonsa 2.3 kohdassa, että palvelujen tarjoajille asetettujen rahoitusedellytysten rakenne koostuu kiinteistöjen käytöstä maksettavasta kiinteämääräisestä maksuosuudesta ja lentoasemalla tarjottavista palveluista saadun liikevaihdon perusteella maksettavasta vaihtelevasta maksuosuudesta. ADP:n mukaan näitä jakamattoman kokonaisuuden muodostavia maksuja sovelletaan kaikkiin ADP:n tekemiin liiketoimintasopimuksiin.

(16) ADP:lle lähetettiin 1 päivänä helmikuuta 1996 asetuksen N:o 17 11 artiklan mukainen tietojensaantipyyntö, jotta saataisiin lisätietoja toisaalta niistä maahuolintapalvelujen tarjoajista, jotka olivat saaneet ADP:Itä luvan harjoittaa toimintaa Orlyn ja CDG:n lentoasemilla, ja toisaalta kyseisiltä tarjoajilta perityistä maksuista. ADP:n vastaukseen sisältyi perinpohjainen luettelo luvan saaneista tarjoajista kunkin huolintapalvelulajin osalta. Seuraavista huolintapalvelulajeista maksetaan liikevaihdon perusteella laskettavaa maksua: catering-palvelut, siivouspalvelut ja erilaiset rahtipalvelut.

(17) ADP on antanut joillekin liikenteenharjoittajille luvan vastata itse lentoliikennepalvelujensa huolinnasta. Omahuolinnan harjoittaminen on sellaisten liikenteenharjoittajien taloudellisten etujen mukaista, joilla on riittävän paljon liiketoimintaa lentoasemalla. Vain pieni määrä liikenteenharjoittajia kussakin edellä mainitussa huolintapalvelulajissa harjoittaa omahuolintaa. Osa liikenteenharjoittajista puolestaan harjoittaa omahuolintaa erikoistuneiden tytäryhtiöiden välityksellä.

(18) Palvelujen tarjoajiin sovelletaan ADP:n noudattaman järjestelmän mukaan erilaisia liikevaihdon perusteella laskettavia maksuja seuraavasti:

— (konsernin) ulkoinen liikevaihto, joka koostuu kolmansille tarjottavista palveluista

— (konsernin) sisäinen liikevaihto, joka koostuu samaan konserniin kuuluville lentoyhtiöille tarjottavista palveluista; kyseessä on näin ollen omahuolintaan liittyvä liikevaihto, josta perittävä maksu on yleensä pienempi kuin ulkoisesta liikevaihdosta perittävä maksu ja joissakin tapauksissa sitä ei ole ollenkaan.

(19) Seuraavassa yhteenvetotaulukossa on esitetty ulkoisten ja sisäisten maksuprosenttien vaihtelu palvelun tarjoajan perusteella:

Yhtiö	Ulkoinen maksu	Sisäinen maksu ([1])	
Ateriapalvelu			
AFS	[. . .]	[. . .]	Orly
OAT (Air France -konserni)	[. . .]	[. . .]	Orly
Servair (Air France -konserni)	[. . .]	[. . .]	CDG
Skychef	[. . .]	[. . .]	CDG
HRS (AOM:n alihankkija)	[. . .]	[. . .]	
Siivouspalvelu			
ACNA (Air France -konserni)	[. . .]	[. . .]	Orly
Euronetec	[. . .]	[. . .]	Orly
Servair (Air France -konserni)	[. . .]	[. . .]	CDG
Skychef	[. . .]	[. . .]	CDG
SAP (AOM:n alihankkija)	[. . .]	[. . .]	
Rahtipalvelu			
Air France ([2])	[. . .]	[. . .]	
France Handling	[. . .]	[. . .]	
SFS	[. . .]	[. . .]	
Witra (Lufthansan alihankkija)	[. . .]	[. . .]	
Trafic (TWA:n alihankkija)	[. . .]	[. . .]	

Yhtiö	Ulkoinen maksu	Sisäinen maksu (1)	
Alitalia, Lufthansa, Swissair	[. . .]	[. . .]	CDG
Air Canada, JAL, TWA	[. . .]	[. . .]	CDG
Fedex, UPS	[. . .]	[. . .]	CDG
Aéropostale	[. . .]	[. . .]	CDG

(1) Omahuolinnasta maksettava maksu.
(2) 1 päivänä huhtikuuta 1996 päivätyssä ADP:n kirjeessä todettiin, että Air France tarjosi erittäin vähän huolintapalveluja kolmansille osapuolille.

(20) Mainitut palvelujen tarjoajat maksavat ADP:lle lisäksi lentoasemalla käytössä oleviin pinta-aloihin perustuvia maksuja. Maksut vaihtelevat tarjoajan perusteella.

(21) ADP lähetti 23 päivänä toukokuuta 1997 komissiolle sen pyytämät lisätiedot, joiden mukaan tietyt palvelujen tarjoajat maksoivat vuonna 1996 seuraavia (liikevaihtoon perustuvia maksuja (miljoonaa Ranskan frangia):

Yhtiö	Ulkoinen liikevaihto	Ulkoinen maksu	Sisäinen liikevaihto (1)	Sisäinen maksu
Catering- ja siivouspalvelut (2)				
AFS	[. . .]	[. . .]		
OAT	[. . .]	[. . .]	[. . .]	[. . .]
Skychef	[. . .]	[. . .]		
Servair	[. . .]	[. . .]	[. . .]	[. . .]
ACNA	[. . .]	[. . .]	[. . .]	[. . .]
Rahtipalvelut				
Witra	[. . .]	[. . .]		
Trafic (3)	[. . .]	[. . .]		

(1) Omahuolinnasta saatava liikevaihto.
(2) Monia erilaisia palveluja tarjoavaan yhtiöön sovelletaan yhdenmukaista maksua.
(3) 1. huhtikuuta 1996 – 31. maaliskuuta 1997.

(22) ADP ilmoitti 28 päivänä helmikuuta 1997 esittämässään huomautuksessa ja 16 päivänä huhtikuuta järjestetyssä kuulemistilaisuudessa, ettei se peri rahtihuolintapalvelusopimuksissa määrättyjä liikevaihtoon perustuvia maksuja. ADP perustelee tätä väliaikaista vapautusta kyseisten huolintapalvelujen tarjoajien heikolla taloudellisella tilanteella. [. . .]

d) **Toimilupien myöntäminen Pariisin lentoasemilla toimiville huolintapalvelujen tarjoajille**

(23) ADP:n ja kunkin palvelujen tarjoajan välisiin liiketoimintasopimuksiin sisältyy kaksi lupaa: lupa käyttää ADP:n hallinnoimaan julkiseen omaisuuteen kuuluvaa kiinteää omaisuutta ja lupa tarjota catering-, siivous- ja rahtipalveluja.

(24) Palvelujen tarjoamiseen myönnettävän luvan lisäksi lentokoneissa palveluja tarjoavien on läpäistävä lupamenettely, jonka avulla ADP voi estää luvattomia yrityksiä pääsemästä lentoaseman rakennelmiin, käyttämästä siellä olevia laitteita ja tarjoamasta palveluja siellä toimiville lentoyhtiöille.

(25) AFS vaati vuonna 1993 tiukempia valvontatoimenpiteitä, joiden avulla sellaisilta yrityksiltä, joilla ei ole lupaa tarjota Orlyn lentoasemalla catering-palveluja kolmansille, estettäisiin pääsy luvanvaraiselle alueelle. AFS valitti, että tahot, joille myönnetty lupa koskee ainoastaan omahuolinnan tarjoamista, tarjoavat huolintapalveluja myös kolmansille. AFS:n mielestä se ei voi käydä hintakilpailua sellaisen palvelujen tarjoajan kanssa, joka ei maksa lentoasemamaksuja, ja että ilman toimilupaa palveluja tarjoavien ja maksuja maksamattomien tahojen toiminta aiheuttaa taloudellisia menetyksiä ADP:lle (AFS:n valituksen liitteet 13, 14, 15 ja 20).

(26) ADP vastasi AFS:n vaatimukseen 31 päivänä toukokuuta 1994 muistuttamalla ottaneensa käyttöön Orlyn lentoasemalla harjoitettavaa toimintaa koskevan lupamenettelyn, jonka avulla voidaan estää luvattoman toiminnan harjoittaminen asemalla (AFS:n valituksen liite 23). ADP kuvasi 16 päivänä huhtikuuta pidetyssä kuulemistilaisuudessa lupamenettelyä seuraavasti: valvonnasta vastaavilta poliisiyksiköiltä saatavaa kulkulupaa varten tarvitaan ADP:n antama lomake.

(27) AFS haki lisäksi ADP:ltä lupaa CDG:n lentoasemaa varten. ADP ilmoitti 24 päivänä toukokuuta 1995 AFS:lle joutuvansa hylkäämään CDG:n lentoasemalla harjoitettavaa toimintaa koskevan hakemuksen seuraavin perustein (AFS:n valituksen liite 26):

"— luvanvaraiselle alueelle pääsy on turvallisuussyistä rajoitettava tiukasti lentoaseman huolintapalvelutarpeiden mukaiseksi, koska henkilöitä ja omaisuutta on valvottava tehokkaasti. Koska poliisiviranomaiset ovat yhteistyössä yhtiömme kanssa jo sijoittaneet erittäin paljon voimavaroja tämän tavoitteen saavuttamiseksi, olemme sitä mieltä, ettei olisi järkevää lisätä luvanvaraiselle alueelle pääsevien määrää asettamatta samalla kyseenalaiseksi edellä mainittujen valvontatoimenpiteiden laatua ja tehokkuutta;

— ottaen huomioon, että onnettomuuksia tapahtuu ankarista toimenpiteistä huolimatta erittäin paljon, on lisäksi tarpeen turvata henkilöiden ja tavaroiden turvallisuus rajoittamalla ajoneuvojen määrää luvanvaraisella alueella. Uusien lupien myöntäminen voisi kasvattaa huomattavasti onnettomuusriskiä. Aéroports de Paris ei näin ollen voi myöntää anottua lupaa sitoutumatta vastaamaan velvollisuuksistaan

— lopuksi on todettava, että puhtaasti liiketoiminnalliselta näkökannalta katsoen ei voida osoittaa, että catering palvelumarkkinat, joita ei hallitse minkäänlainen monopoli, olisivat valmiit vastaanottamaan uuden tulokkaan. Yksikään lentoyhtiö ei tähän mennessä ole osoittanut olevansa tyytymätön Aéroports de Paris'n käyttöönottamaan järjestelmään tai pyytänyt sitä lisäämään alueella toimivien palvelujen tarjoajien määrää."

(28) AFS ilmoitti 29 päivänä lokakuuta 1996 ADP:lle, että Orlyn lentoasemalta liikennöivä yhtiö oli tarjouskilpailun perusteella valinnut sellaisen palvelujen tarjoajan, joka ei ollut saanut toimilupaa ADP:ltä, vaikka kyseiselle yhtiölle oli myönnetty lupa harjoittaa omahuolintaa. ADP vastasi 24 päivänä joulukuuta 1996 AFS:lle toteamalla, että tilanne oli ristiriidassa voimassaolevien toimilupien kanssa ja että ADP:n henkilökunnalle oli annettu tarvittavat ohjeet kyseisten menettelyjen lopettamiseksi mahdollisimman pian (katso AFS:n 21 päivänä helmikuuta 1996 esittämät huomautukset).

(29) ADP:n määräämät lupamenettelyt antavat sille näin ollen mahdollisuuden valvoa tehokkaasti edellytyksiä, jotka on asetettu palvelujen tarjoajien pääsylle Pariisin lentoasemien huolintapalvelumarkkinoille.

e) **Riita-asia**

(30) Kun OAT perustettiin, ADP ehdotti hallintoneuvostolleen, että kyseisen palvelujen tarjoajan kanssa neuvotellut rahoitusedellytykset säilytettäisiin ennallaan. [. . .]

(31) AFS:n ja ADP:n välillä oli vuonna 1992 erimielisyyksiä liikevaihtoon perustuvan maksun laskemisesta ja AFS:n palvelujen laadusta. Kun oli päästy sopimukseen Forte Airpost Services -yhtiön maksamista korvauksista ja havaittu, että OAT:n saapuminen aiheutti muutoksia tilanteeseen, ADP ja AFS sopivat, että AFS:n maksamia liikevaihtoon perustuvaa maksua alennettaisiin [. . .]. Toimilupaa muutettiin tältä osin 26 päivänä helmikuuta 1993.

(32) AFS sai asiakkaidensa kanssa käymän liikekirjeenvaihdon avulla selville, kuinka korkeaa liikevaihtoon perustuvaa maksua sen kilpailija OAT maksoi ADP:lle (katso AFS:n valituksen liite 20). Käyty kirjeenvaihto osoittaa, että jotkut yhtiöt vetoavat kilpailevien palvelujen tarjoajien ADP:lle maksamiin alhaisempiin maksuprosentteihin pyytäessään AFS:ää alentamaan hintatarjoustaan (AFS:n valituksen liitteet 16 – 19).

(33) Esimerkiksi eräs AFS:ltä hintatarjousta pyytänyt liikenteenharjoittaja pyysi sitä antamaan lisätietoja myös Orlyn lentoaseman tilojen käytöstä mahdollisesti perittävistä maksuista.

(34) Eräs toinen asiakas puolestaan totesi AFS:ltä saadun tarjouksen perusteella, että ADP:n maksu on ongelmallinen (. . .), sillä se vääristää muutoin hyvin laadittua tarjousta. Kyseinen liikenteenharjoittaja ilmoitti AFS:lle sen kilpailijan tekemästä houkuttelevammasta hintatarjouksesta ja pyysi AFS: ää alentamaan hintojaan, jolloin liikevaihtoon perustuvan maksun vaikutukset vähenisivät olennaisesti.

(35) AFS ilmoitti ADP:lle useassa kirjeessään ja erityisesti 29 päivänä joulukuuta 1993 päivätyssä kirjeessä (valituksen liite 20), etteivät sen Orlyn lentoasemalla toimivien kilpailijoiden liikevaihtoon sovelletut maksuprosentit olleet sen mielestä yhdenmukaisia edes siinä tapauksessa, että otetaan huomioon maa-alueiden ja rakennusten käyttökustannuksissa mahdollisesti esiintyvät erot. Lisäksi AFS totesi, että erisuuruiset maksut vääristivät kilpailevien palvelujen tarjoajien keskinäistä kilpailua. AFS huomautti ADP:lle menettävänsä maksujen välisten erojen vuoksi asiakkaita ja pyysi, että siltä perittävät maksut sovitettaisiin yhteen kilpailijoiden maksujen kanssa.

(36) ADP vastasi 31 päivänä toukokuuta 1994 AFS:n pyyntöön korostamalla, että koska AFS:n maksamia maksuja oli alennettu 26 päivänä helmikuuta 1993, AFS ja muut palvelujen tarjoajat maksoivat yhdenmukaisia maksuja ottaen lisäksi huomioon kiinteistöveron vaikutus.

f) **Osapuolten esittämien väitteiden pääkohdat**

(37) AFS toimitti komissiolle 22 päivänä kesäkuuta 1995 ADP:tä vastaan suunnatun virallisen valituksen sillä perusteella, että ADP rikkoi perustamissopimuksen 86 artiklan määräyksiä periessään lentoasemien catering-palvelujen tarjoajilta maksuja epäoikeudenmukaisin perustein. AFS oli sitä mieltä, että jos siihen sovellettaisiin samoja liikevaihtoon perustuvia maksuja sekä maa-alueiden ja rakennusten käytöstä perittäviä maksuja kuin OAT:hen, sen vuoden aikana maksamat maksut alenisivat noin 3,5 miljoonalla Ranskan frangilla.

(38) AFS esitti lisäksi 16 päivänä huhtikuuta 1997 pidetyssä kuulemistilaisuudessa joitakin esimerkkejä yhteisön asiakasyritysten kanssa käydyistä neuvotteluista. AFS:n mukaan nämä esimerkit osoittivat selvästi, että liikevaihtoon perustuvilla maksuilla oli syrjiviä vaikutuksia kilpaileviin palvelujen tarjoajiin. Liian korkea hintatarjous voisi aiheuttaa sen, että AFS menettäisi asiakkaitaan, ja AFS voisi myös joutua tekemään kilpailijan tarjouksen kanssa yhdenmukaisen tarjouksen, jolloin se menettäisi osan voitostaan liikevaihtoon perustuvien maksujen välisen erotuksen osalta. Maksujen välinen erotus [...] voisi näin ollen aiheuttaa sen, että AFS menettäisi [...] voitostaan.

(39) [...].

(40) Komissio antoi 4 päivänä joulukuuta 1996 perustamissopimuksen 86 artiklan mukaisen ADP:tä koskevan vastaväitetiedoksiannon. ADP totesi 28 päivänä helmikuuta 1997 esittämissään vastaväitetiedoksiantoa koskevissa näkökohdissa ja 16 päivänä huhtikuuta 1997 pidetyssä kuulemisessa seuraavaa:

— ADP:llä ei ole määräävää asemaa suhteessa muihin Pariisin lentoasemien maahuolintapalvelujen tarjoajiin, sillä se vastaa ainoastaan maa-alueiden ja rakennusten asettamisesta eri tahojen käyttöön

— ADP:n liiketoimintasopimukset noudattavat julkisen omaisuuden käyttöä koskevaa Ranskan lainsäädäntöä

— AFS:lle ja OAT:lle asetetut rahoitusedellytykset vastaavat toisiaan ottaen huomioon osapuolten maksamat kiinteistökulut ja se, että OAT:n kanssa samaan konserniin kuuluvien yritysten liikevaihtoa ei oteta huomioon

— OAT ja AFS eivät ole samassa asemassa, sillä ne eivät käytä samoja lentoaseman alueella sijaitsevia maa-alueita ja rakennuksia

— omahuolintaa harjoittavien yritysten ei voida katsoa harjoittavan toimintaansa samoilla huolintapalvelumarkkinoilla kuin kolmansille palveluja tarjoavat tahot.

II) OIKEUDELLINEN ARVIOINTI

a) **Sovellettavat säädökset**

(41) AFS:n esittämä valitus koskee maksujärjestelmää, jota Pariisin lentoasemien pitäjä soveltaa Orlyn ja CDG:n lentoasemien catering-palvelutoimintaan. Kyseisten lentoasemien pitäjä soveltaa kuitenkin samoja maksujärjestelmiä myös muihin maahuolintapalveluihin (lentokoneiden siivoukseen sekä rahti- ja postipalveluihin).

(42) On syytä muistuttaa, että EY:n perustamissopimuksen 59 artiklan tavoitteena on poistaa rajoitukset, jotka koskevat vapautta tarjota palveluja yhteisössä. Perustamissopimuksen 61 artiklan mukaisesti tämä tavoite on saavutettava yhteisen liikennepolitiikan yhteydessä.

(43) Tähän tavoitteeseen pyritään direktiivillä 96/67/EY, jossa säädetään tietyin edellytyksin yhteisön lentoasemien maahuolintamarkkinoiden asteittaisesta avaamisesta 1 päivänä tammikuuta 1998 ja 31 päivänä joulukuuta 2002 välisenä aikana ([1]). Direktiivissä luodaan uusi oikeusperusta, jonka yhteydessä jatketaan yritysten välisten kilpailusääntöjen soveltamista.

([1]) EYVL L 272, 25.10.1996, s. 36

(44) Neuvoston direktiivissä 96/67/EY katsottiin, että maahuolintapalvelujen tarjoajille ja omahuolintaluvan saaneille on taattava mahdollisuus lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käyttöön siltä osin kuin heidän oikeuksiensa käyttäminen sekä riittävän ja rehellisen kilpailun varmistaminen sitä edellyttävät. Tästä käytöstä on kuitenkin voitava periä maksu. Kyseisen direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa säädetään, että jos lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä peritään maksu, maksu on määriteltävä asianmukaisin, puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin perustein. Direktiivi 96/67/EY ei kuitenkaan rajoita perustamissopimuksen kilpailusääntöjen soveltamista. Komissio valvoo myös jatkossa kilpailusääntöjen noudattamista (katso direktiivin johdanto-osan 28 kappale).

(45) EY:n perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan määräysten soveltamisen osalta voidaan todeta, että liikenneala siirrettiin asetuksen N:o 17 soveltamisalan ulkopuolelle neuvoston asetuksella N:o 141 ([1]), joka korvattiin myöhemmin maa-, meri- ja lentoliikenteeseen liittyvillä kolmella alakohtaisella asetuksella (yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-264/95 P, UIC v. komissio, 11.3.1997 antama tuomio ([2])).

(46) Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3975/87 ([3]), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna neuvoston asetuksella (ETY) N:o 2410/92 ([4]), 1 artiklassa säädetään että kyseisessä asetuksessa määritellään menettely sovellettaessa perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklaa kahden yhteisössä sijaitsevan lentoaseman välisiin lentoliikennepalveluihin.

(47) Lentoaseman pitäjän toiminta ja lentoasemalla tarjottavat huolintapalvelut eivät sisälly kahden yhteisössä sijaitsevan lentoaseman välisiin lentoliikennepalveluihin. Ne eivät näin ollen kuulu liikennealaa koskevien menettelysääntöjen soveltamisalaan, vaan niihin sovelletaan perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan täytäntöönpanoasetusta N:o 17.

(48) Komissio on sitä mieltä, että tarkasteltavana olevaan asiaan on sovellettava asetusta N:o 17.

b) **Käsite "yritys"**

(49) Yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan käsite "yritys" kattaa kilpailua sääntelevässä yhteisön oikeudessa kaikki taloudellista toimintaa harjoittavat yksiköt riippumatta yksikön oikeudellisesta asemasta ja sen rahoituskeinoista (katso erityisesti asia C-40/90, Klaus Höfner ja Fritz Elser v. Macrotron, tuomio 23.4.1991) ([5]).

(50) Perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklaa sovelletaan julkisyhteisön toimintaan siinä tapauksessa, että valtio harjoittaa kyseisen yhteisön kautta sellaista luonteeltaan teollista tai kaupallista taloudellista toimintaa, johon sisältyy tavaroiden tai palvelujen tarjoamista markkinoilla. Sillä ei ole merkitystä, harjoittaako valtio kyseistä toimintaa suoraan julkishallintoon kuuluvan elimen kautta vai sellaisen elimen kautta, jolle se on myöntänyt erityis- tai yksinoikeuksia. On näin ollen tarpeen tarkastella julkisen yrityksen tai erityis- tai yksinoikeuden valtiolta saaneen yksikön harjoittaman toiminnan luonnetta (katso asia 118/85, komissio v. Italia, tuomio 16.6.1987 ([6]) ja asia C-343/95, Cali & Figli v. SEPG, tuomio 18.3.1997 ([7])).

(51) ADP on taloudellisesti riippumaton julkinen laitos, joka on merkitty Pariisin kaupparekisteriin ja joka harjoittaa Pariisin alueen siviililentoliikenteen käyttöön varattujen rakennelmien ja laitteiden kunnossapitoon, käyttöön ja kehittämiseen liittyvää toimintaa. Kyseisen toiminnan tarkoituksena on avustaa saapuvia ja lähteviä lentokoneita, ohjata lentoliikennettä, vastata tavaroiden ja lentopostin lastaamisesta lentokoneeseen ja niiden tyhjentämisestä lentokoneesta sekä matkustajien kuljettamisesta lentokoneen ja lentoterminaalin välillä.

(52) Ranskan siviili-ilmailulain R.252-12 artiklassa säädetään, että ADP:n hallintoneuvosto määrittelee Pariisin lentoasemilla noudatettavan yleisen politiikan, toteuttaa tarvittavat toimenpiteet lentoasemien hallinto-, ylläpito-, käyttö- ja kunnostuskulujen kattamiseen tarkoitettujen varojen hankkimiseksi ja päättää julkisen omaisuuden väliaikaista käyttöä säätelevän järjestelmän perusteella lentoasemien maa-alueiden, perusrakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sekä apuvälineiden käyttölupien myöntämisestä.

(53) ADP:n vuoden 1996 vuosikertomuksen mukaan sen liikevaihto koostui pääasiassa seuraavista osa-alueista:

— liiketulot (liikeyrityksille myönnettävät toimiluvat, polttoaine ja muut tulot): 1 054 miljoonaa Ranskan frangia, joka on 15 prosenttia kokonaisliikevaihdosta

([1]) EYVL 124, 28.11.1962, s. 2751/62
([2]) Kok. 1997, s. I-1287, 44 kohta.
([3]) EYVL L 374, 31.12.1987, s. 1
([4]) EYVL L 240, 24.8.1992, s. 18
([5]) Kok. 1991, s. I-1979, 21 kohta.
([6]) Kok. 1987, s. 2599, 7 ja 8 kohta.
([7]) Kok. 1997, s. I-1547, 16–18 kohta.

— rakennelmien ja laitteiden sekä kaluston käyttö (pysäköintialueet, liikenne, lasku- ja maihinnoususillat sekä lentokenttäbussit): 866 miljoonaa Ranskan frangia, joka on 12,5 prosenttia kokonaisliikevaihdosta

— lentoasemien huolintapalvelut (laskeutuneiden lentokoneiden tekninen tuki, matkustajien rekisteröinti): 1 253 miljoonaa Ranskan frangia, joka on 18 prosenttia kokonaisliikevaihdosta

— käyttömaksut (maa-alueet ja rakennukset): 720 miljoonaa Ranskan frangia, joka on 10 prosenttia kokonaisliikevaihdosta.

(54) Edellä esitetyistä tiedoista ilmenee, että ADP harjoittaa muun muassa seuraavanlaista lentoasemien pitoon liittyvää toimintaa: toimilupien myöntäminen tiettyjen huolintapalvelulajien tarjoamista varten (katso erityisesti 9, 14 ja 23 – 29 kohta), ajoneuvo- ja henkilökuljetusten valvonta sekä yhteiskäytössä olevien rakennelmien ja laitteiden käytön organisointi (katso 12, 26 ja 27 kohta) sekä lentoyhtiöille tarjottavien huolintapalvelujen laadun tarkkailu (katso 9, 14 ja 30 kohta). Koska ADP on Pariisiin lentoasemien pitäjä, se voi korvauksena toiminnastaan neuvotella oma-aloitteisesti liiketoimintasopimuksia palvelujen tarjoajien kanssa (katso 7, 8 ja 9, 12, 13 ja 14 ja 18 – 22 kohta).

(55) Komissio arvioi edellä esitetyt seikat huomioon ottaen, että ADP määrittelee sellaisten maahuolintapalvelujen tarjoajien toimintaedellytykset, joille se myöntää toimiluvan, ja että kyseinen toiminta on perustamissopimuksen 86 artiklassa tarkoitettua yritystoimintaa.

c) **Asian kannalta merkitykselliset markkinat**

Lentoaseman pitäjän tarjoamat hallintopalvelut

(56) Tämä asia koskee Pariisin alueen lentoasemien hallinnoimista ja pitoa. Lentoaseman pitäjä vastaa erityisesti lentoaseman infrastruktuurien hallinnoinnista ja moitteettomasta toiminnasta valvomalla ja koordinoimalla siellä tapahtuvaa toimintaa.

(57) Pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla annetun komission direktiiviehdotuksen perusteluissa ([1]) on jo tehty ero maahuolintamarkkinoiden ja lentoaseman pitäjän harjoittaman infrastruktuurien käytön hallinnointi- ja organisointipalvelutoiminnan välillä seuraavalla tavalla:

Maahuolintamarkkinoille on ominaista se, että näiden palvelujen tarjoaminen on usein annettu yksinomaan lentoaseman itsensä tai kansallisen liikenteenharjoittajan vastuulle. Omahuolinta on usein kiellettyä tai se on varattu tietyille liikenteenharjoittajille, jotka on mahdollisesti valittu avoimuuden periaatetta rikkovin perustein.

Hinnat asetetaan tällaisissa tilanteissa usein mielivaltaisesti ja avoimuuden periaatteen vastaisesti. Liikenteenharjoittajat eivät lisäksi useinkaan kykene parantamaan palvelujen laatua tai mukauttamaan niitä asiakkaiden erityistarpeisiin. Palvelujen tarjoaja voi myös suosia tiettyjä liikenteenharjoittajia muiden kustannuksella. Tämä riski on sitäkin suurempi, jos kyseinen palvelujen tarjoaja on samalla kansallinen liikenteenharjoittaja, eli niiden yritysten suoranainen kilpailija, joiden on pakko käyttää sen tarjoamia palveluja.

Lentoasemien tehtävänä on hallinnoida, huoltaa ja joskus jopa rakentaa lentoasemien infrastruktuureita. Lisäksi lentoasemat asettavat infrastruktuurit käyttäjien saataville ja varmistavat niiden moitteettoman toiminnan erityisesti järjestämällä ja koordinoimalla siellä toteutettavan toiminnan. Muiden palvelujen tarjoajien pääsy näille maahuolintamarkkinoille ei näin ollen estäisi lentoasemien moitteetonta toiminta.

(58) ADP tarjoaa Pariisin lentoasemien huolintapalvelujen tarjoajille ja näiden palvelujen käyttäjille muun muassa seuraavia hallintopalveluja: toimilupien myöntäminen palvelujen tarjoajille, yhteiskäytössä olevia lentoaseman rakennelmia ja laitteita käyttävän toiminnan valvonta ja organisointi sekä Pariisin lentoasemilla tarjottavien huolintapalvelujen laadunvalvonta (katso 54 kohta). Korvauksena näistä palveluista ja erityisesti toimilupien myöntämisestä ADP voi periä liiketoimintasopimuksissa määriteltyä maksua.

Vaihtoehtoisten lentoasemien käyttö

(59) Pariisin lentoasemilla harjoitettavan toiminnan hallinnointia ja koordinointia varten on olemassa erityiset markkinat, sillä näitä lentoasemia käyttävillä liikenteenharjoittajilla ja kyseisten lentoliikennepalveluiden toiminnalle välttämättömien maahuolintapalvelujen tarjoajilla ei ole muuta vaihtoehtoa kuin käyttää Orlyn ja CDG:n lentoasemia.

([1]) KOM(94) 590 lopullinen, 12, 13 ja 14 kohta.

(60) Pariisin alueelle saapuvat tai sieltä lähtevät kotimaiset tai kansainväliset lentoliikenteenharjoittajat käyttävät näin ollen aina Orlyn ja CDG:n lentoasemia. Muut yhtä laajan palveluvalikoiman samoihin kohteisiin tarjoavat lentoasemat sijaitsevat satojen kilometrien etäisyydellä ja yleensä muissa jäsenvaltioissa. Orly ja CDG toimivat lisäksi erityisinä keskusasemina, joilla erittäin monien kotimaan lentojen matkustajat voivat siirtyä toiselle kotimaan, yhteisön sisäiselle tai kansainväliselle lennolle.

(61) Monet Pariisin alueelle tai muille Ranskan alueille saapuvat tai niiltä lähtevät matkustajat eivät näin ollen voi vaihtaa Orlyn ja CDG:n lentoasemia käyttäviä kotimaan tai yhteisön sisäisiä lentoliikennepalveluita muiden yhteisön lentoasemien palveluihin. Näin on erityisesti sellaisten matkustajien osalta, jotka käyttävät ammatillisista syistä erityisvaatimuksiin sopeutetulla aikataululla toimivia palveluja, jotka tarjoavat useita päivittäisiä lentoja, sillä matkan kesto ja tarjottavien palvelujen laatu ovat avaintekijöitä näiden henkilöiden vaatimusten täyttämisessä.

(62) Lentoasemien välinen kilpailu on merkittävää vain siinä tapauksessa, että lentoasema toimii keskusasemana eli kauttakulkupaikkana jatkoyhteyksille. Useat suuret lentoasemat kilpailevatkin keskenään osasta kokonaisliikennettä eli sellaisesta epäsuorasta liikenteestä, jossa lentoasemaa käytetään kauttakulkupaikkana. Jatkoyhteydet eivät kuitenkaan muodosta lentoaseman koko liikennettä, ja suurin osa muusta liikenteestä onkin sellaista, jossa kyseinen lentoasema toimii joko lähtö- tai saapumispaikkana. Airline Business -lehden joulukuun 1996 numerossa esitellyn vuotta 1996 koskevan IATA:n analyysin mukaan jatkoyhteyksien osuus Orlyn lentoaseman liikenteestä oli alle viisi prosenttia ja CDG:n liikenteestä vastaavasti noin seitsemän prosenttia.

(63) Lentoyhtiöillä, jotka tarjoavat Pariisin alueelle saapuvia tai sieltä lähteviä kotimaan tai yhteisön sisäisiä lentoja, ei siis ole muuta mahdollisuutta kuin käyttää Orlyn tai CDG:n lentoasemaa ja näillä lentoasemalla tarjottavaa maahuolintapalveluja. Kysymyksellä siitä, tarjoavatko Pariisin lentoasemat keskenään vaihtoehtoisia palveluja, ei ole merkitystä tässä yhteydessä, sillä ADP on Pariisin alueella sijaitsevien kansainvälisten lentoasemien pitäjä.

Lentoasemien maahuolintapalvelut

(64) Orlyn ja CDG:n lentoasemien maahuolintapalvelut ovat ehdoton edellytys Pariisin alueelle saapuvien ja sieltä lähtevien lentoliikennepalveluiden moitteettomalle toiminnalle. Kyseiset huolintapalvelut ovat olennainen osa näiden kahden lentoaseman infrastruktuurien tehokasta käyttöä.

(65) Maahuolintapalvelut on määritelty ja jaettu 11 lajiin direktiivin 96/67/EY liitteessä. Eri palvelulajeilla on muun muassa seuraavia toisistaan poikkeavia ominaisuuksia ([1]):

— palvelut eivät edellytä samanlaista tai samansuuruista teknistä pätevyyttä

— osa palveluista, esimerkiksi matkatavaroiden käsittely, edellyttää erityisten laitteiden tai nykyaikaisten järjestelmien käyttöä

— osa palveluista, esimerkiksi asematasopalvelut, vievät runsaasti tilaa tai edellyttävät matkustajien käsittelyn tavoin lukuisia asiakaspalvelupisteitä terminaalissa; toiset, esimerkiksi cateringpalvelut, voidaan puolestaan suurelta osin tarjota varsinaisen lentoaseman ulkopuolella

— jotkut palvelut, muun muassa asemataso-, siivous- ja catering-palvelut, edellyttävät henkilökunnan ja ajoneuvojen liikkuvan luvanvaraisella lentoasemaalueella, mikä puolestaan vaatii korkeatasoista varmuutta ja turvallisuutta, joista vastaaminen on yksi lentoaseman pitäjän tärkeimmistä tehtävistä.

(66) Tämä asia liittyy erityisesti seuraaviin kolmeen maahuolintapalveluluokkaan: rahdin ja postin käsittely (direktiivin 96/67/EY liitteen luokka N:o 4), lentokoneen huolto (direktiivin 96/67/EY liitteen luokka N:o 6) ja catering-palvelut (direktiivin 96/67/EY liitteen luokka N:o 11). ADP:n sopimusten määritelmien (AFS:n sopimuksen 18 artiklan 1 kohta ja OAT:n sopimuksen 24 artiklan 1 kohta) mukaisiin catering-palveluihin sisältyy lisäksi joitakin direktiivissä 96/67/EY tarkoitettuja asematasopalveluja, muun muassa ”ruoan ja juomien kuljetus, lastaaminen koneeseen sekä purku koneesta” (liitteen luokka N:o 5.7).

(67) Maahuolinta muodostaa huomattavan osan yhteisön lentoyhtiöiden toimintakustannuksista. Kyseiset kulut vastaavat lentoyhtiöiden lentoasemille pääsystä maksamia maksuja. Maahuolintakustannusten supistaminen on yhteisön liikenteenharjoittajien etujen mukaista. Maahuolinta on lisäksi tärkeä osa strategiaa, jota lentoyhtiöt noudattavat, jotta niiden tarjoamat liikennepalvelut poikkeaisivat edukseen muiden yhtiöiden palveluista ja jotta niiden tarjoamien palvelujen laatu vastaisi asiakkaiden laatuvaatimuksia.

(68) Joillakin liikenteenharjoittajilla on lupa harjoittaa omahuolintaa tiettyjen huolintapalvelujen osalta. Toiset liikenteenharjoittajat puolestaan hyödyntävät kolmansille huolintaa tarjoavien palveluja.

([1]) KOM(94) 590 lopullinen, 11 kohta.

Omahuolinta tarkoittaa sitä, että käyttäjällä on lupa vastata itse osasta tarvitsemistaan maahuolintapalveluista. Omahuolintaa harjoittavat liikenteenharjoittavat antavat usein huolinnan erikoistuneen tytäryhtiön tehtäväksi. Jotkut omahuolintaa harjoittavat yhtiöt ovat puolestaan saaneet luvan tarjota huolintapalveluja muille yhtiöille. Toiset omahuolintaa harjoittavat liikenteenharjoittajat taas eivät saa tarjota palvelujaan kolmansille (katso 16—19, 25, 26 ja 28 kohta).

(69) Omahuolintapalvelut ovat yksi maahuolinnan osaalue. Edellä esitetyistä tiedoista ilmenee, että samaan konserniin kuuluvat yhtiöt eivät välttämättä anna kaikkia tarvitsemiaan huolintapalveluja oman konserninsa huolintaan erikoistuneiden tytäryhtiöiden tehtäväksi (katso 28 kohta). Lisäksi osa sellaisista käyttäjistä, joilla on rajoitettu omahuolintalupa, haluaisivat laajentaa toimintaansa kolmansille tarjottaviin palveluihin, jos hallinnoinnista vastaava elin antaa siihen suostumuksensa (katso 25 kohta). Vaikka lentoaseman pitäjä antaisikin siihen luvan, liikenteenharjoittajan päätös riippuu kuitenkin kustannuksiin ja kyseisen huolintatoiminnan kannattavuuteen liittyvistä näkökohdista. Omahuolintaan päätyvän käyttäjän on varmistuttava erityisesti siitä, että sillä on riittävästi toimintaa investointikustannusten peittämiseksi.

(70) Omahuolinta, jota liikenteenharjoittaja harjoittaa omaa lentoliikennetoimintaansa varten, hyödyntää samoja lentoaseman pitäjän tarjoamia palveluja kuin kolmansille tarjottava huolintatoiminta.

Päätelmät

(71) Edellä esitettyjen näkökohtien pohjalta on syytä kiinnittää huomiota Pariisin lentoasemilla huolintatoimintaa harjoittaville toimijoille tarjottaviin lentoaseman hallintopalveluihin (jäljempänä ”lentoaseman hallintopalvelumarkkinat”). Lentoaseman hallintopalvelumarkkinoilla harjoitettava kilpailun vastainen toiminta vaikuttaa myös Pariisin lentoasemien maahuolintapalvelumarkkinoihin ja näin ollen välillisesti myös näille lentoasemille saapuvaan ja sieltä lähtevään lentoliikenteeseen.

d) **Määräävä asema**

(72) Yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yrityksen, jolla on laillinen monopoliasema, voidaan katsoa olevan perustamissopimuksen 86 artiklan mukaisessa määräävässä asemassa. Määräävälle asemalle on ominaista se, että yritys on taloudellisesti niin vankassa asemassa, että se voi estää riittävän kilpailun ylläpitämisen markkinoilla kyetessään toimimaan huomattavan itsenäisesti suhteessa kilpailijoihinsa ja asiakkaisiinsa (katso asia C-322/81, Michelin, tuomio 9.11.1983 ([1])). Tuomioistuimen oikeuskäytännnön mukaan lakeihin tai asetuksiin perustuva kilpailun puuttuminen tai rajoittaminen ei estä 86 artiklan soveltamista (asia C-30/87, Bodson, tuomio 4.5.1988 ([2])).

(73) ADP:llä on lainmukainen monopoliasema Orlyn ja CDG:n lentoasemien pitäjänä. Se tarjoaa suoraan tiettyjä maahuolintapalveluja näillä lentoasemilla ja lisäksi se voi myöntää muille yrityksille luvan tarjota huolintapalveluja.

(74) ADP:llä on siis oikeus määrätä, kuinka monille ja mille huolinta- tai omahuolintapalvelujen tarjoajille se antaa toimiluvan (katso 54 kohta). Palvelujen tarjoajalta voidaan evätä toimilupa esimerkiksi henkilöiden ja omaisuuden turvallisuuteen ja suojeluun liittyviin perustein tai vetoamalla huolintapalvelumarkkinoihin liittyviin kaupallisiin näkökohtiin (katso 27 kohta).

(75) ADP päättää omavaltaisesti palvelujen tarjoajille liiketoimintasopimuksissa myönnetyistä ehdoista. Kussakin sopimuksessa määritellään toisaalta sopimuksen saajan käyttöön asetettava lentoaseman kiinteä omaisuus ja toisaalta huolintatoiminta, jota sopimuksen saajalla on lupa harjoittaa. ADP vastaa myös kolmansille tarjottavien palvelujen laadunvalvonnasta. Toimiluvan saaneet palvelujen tarjoajat maksavat lentoasema-alueella sijaitsevan kiinteän omaisuuden käytöstä ja lentoaseman pitäjän tarjoamista palveluista. Lisäksi ne maksavat liikevaihdon perusteella laskettavia maksuja luvasta harjoittaa maahuolintapalvelutoimintaa lentoaseman alueella.

(76) ADP:llä on valtuudet asettaa ja määritellä toimintaedellytykset, joiden mukaisesti palvelujen tarjoajat harjoittavat maahuolintapalvelutoimintaa Pariisin lentoasemilla. Kolmansille maahuolintapalveluja tarjoavat, omahuolintaa harjoittavat ja yleisemmin ottaen sellaiset liikenteenharjoittajat, joille huolintapalvelut ovat välttämättömiä, ovat siis erittäin

([1]) Kok. 1983, s. 3461.
([2]) Kok. 1988, s. 2479, 26 kohta.

riippuvaisia ADP:stä. Komissio on sen vuoksi sitä mieltä, että ADP:llä on määräävä asema tämän asian kannalta merkityksellisillä lentoaseman hallintopalvelumarkkinoilla.

e) **Merkittävä osa yhteismarkkinoita**

(77) Asian kannalta merkitykselliset lentoaseman hallintopalvelumarkkinat ovat Orlyn ja CDG:n kansainväliset lentoasemat. Nämä ovat Ranskan suurimmat lentoasemat koti- ja ulkomaan lentoliikenteen osalta.

(78) ADP:n vuoden 1996 vuosikertomuksessa todetaan, että ADP vastaanotti 59,1 miljoonaa lentomatkustajaa ja 1 244 000 tonnia rahtia ja postia. Se oli Euroopan toiseksi suurin ja maailman toiseksi suurin lentoliikennealan yritys ulkomaan lentoliikennematkustajien osalta sekä Euroopan kolmanneksi suurin rahti- ja postiliikenneyritys. Lentomatkustajamäärä jakautui siten, että CDG:n osuus oli 31,76 miljoonaa matkustajaa ja Orlyn osuus puolestaan 27,37 miljoonaa matkustajaa.

(79) Yhteisön suurimpiin talousalueisiin kuuluvalta Pariisin alueelta lähtevät ja sinne saapuvat matkustajat ja tavarat käyttävät kaikille tärkeimmille kotimaan ja yhteisön lentoasemille liikennöiviltä Orlyn ja CDG:n lentoasemilta lähteviä ja sinne saapuvia lentoliikennepalveluja. Lisäksi Orly ja CDG toimivat keskusasemina, joilta matkustajat voivat matkustaa helposti joltakin Ranskan alueelta jossakin toisessa jäsenvaltiossa sijaitsevalle alueella tai päinvastoin. Molemmat Pariisin lentoasemat tarjoavat lisäksi lentoliikennepalveluja tärkeimmille yhteisön ulkopuolella sijaitseville kansainvälisille lentoasemille.

(80) Yhteisön sisäisen liikenteen osalta 63 prosenttia näiden kahden lentoaseman kokonaismatkustajamäärästä vuonna 1996 koostui kotimaan ja yhteisön lentoliikenteestä. Tonneina ilmaistuna kotimaan ja yhteisön rahtiliikenteen osuus kyseisten lentoasemien tavaraliikenteestä vuonna 1996 oli noin 19 prosenttia.

(81) Pariisin lentoasemien hallinto on ehdoton edellytys Pariisin alueelle saapuvan ja sieltä lähtevän kotimaisen ja kansainvälisen lentoliikenteen moitteettomalle toiminnalle. Hallintotoimintaan sisältyy myös infrastruktuurien tehokkaan käytön varmistaminen. Toimilupiin, rakennelmien ja laitteiden käyttöön ja lentoasemahuolintaan liittyvän ADP:n toiminnan liikevaihto oli vuonna 1996 noin 3,2 miljardia Ranskan frangia. Kyseisen toiminnan prosentuaalinen osuus ADP:n kokonaisliikevaihdosta oli yli 45 prosenttia (katso 53 kohta).

(82) Edellä esitettyjen näkökantojen perusteella on pääteltävä, että ADP:llä on määräävä asema yhteismarkkinoiden merkittävällä osalla.

f) **Määräävän aseman väärinkäyttö**

(83) Yhteisöjen tuomioistuin muistutti 19 päivänä maaliskuuta 1991 antamassaan tuomiossa (asia C-202/88, Ranska v. komissio), että vääristymätön kilpailu, sellaisena kuin siitä määrätään perustamissopimuksessa, voidaan taata ainoastaan, jos erilaisille taloudellisille toimijoille varmistetaan yhtäläiset mahdollisuudet [1]. Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaisesti yritys ”ei voi toteuttaa sellaisia eri jäsenvaltioiden välisiä keinotekoisia hintaeroja, joiden seurauksena sen asiakkaat joutuvat epäedulliseen asemaan ja joiden seurauksena kilpailu vääristyy” (asia T-83/91, Tetra Pak v. komissio, tuomio 6.10.1994 [2], ja asiassa T-229/94, Deutsche Bahn, 21.10.1997 annettu tuomio [3].

(84) Perustamissopimuksen 86 artikla koskee yritysten harjoittamaa kilpailun vastaista toimintaa. Kyseisessä artiklassa määrätään, että yritys, jolla on määräävä asema yhteismarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla, ei saa soveltaa erilaisia ehtoja eri kauppakumppaneiden samankaltaisiin suorituksiin kauppakumppaneita epäedulliseen kilpailuasemaan asettavalla tavalla.

(85) ADP soveltaa erilaisia maksuja tiettyjen huolintapalvelujen tarjoajiin, jotka kilpailevat keskenään samalla lentoasemalla. Koska ADP:llä on määräävä asema, on tarpeen määrittää, asettaako ADP samankaltaisille suorituksille erilaisia ehtoja periessään erilaisia maksuja samalla Pariisin lentoasemalla toimivilta samankaltaisten huolintapalvelujen tarjoajilta kilpailua vääristävällä tavalla.

ADP:n myöntämät luvat

(86) ADP on ottanut käyttöön toimilupamenettelyn valvoakseen huolintapalvelujen tarjoajien pääsyä Pariisin lentoasemille ja rajoittaakseen niiden lukumäärää lentoaseman moitteettoman toiminnan varmistamiseksi ja liiketoiminnallisten etujensa turvaamiseksi (katso 23 – 29 kohta). ADP toimitti 1 päivänä huhtikuuta 1996 luettelon luvan saaneista

[1] Kok. 1991, s. I-1223, perusteluiden 51 kohta.
[2] Kok. 1994, s. II-755, 160 kohta.
[3] Kok. 1997, s. II-1689.

palvelujen tarjoajista ilmoittaen samassa yhteydessä kussakin sopimuksessa määrätyt rahoitusedellytykset (katso 16–22 kohta). ADP ilmoitti soveltavansa samoja maksuja kaikkiin tekemiinsä liiketoimintasopimuksiin (katso 27 päivänä heinäkuuta päivättyjen ADP:n lausuntojen 2.3 kohta).

(87) ADP erottaa tekemissään liiketoimintasopimuksissa toisistaan luvan tarjota tiettyjä huolintapalveluja lentoasemalla ja luvan käyttää kyseisellä lentoasemalla sijaitsevia maa-alueita.

(88) Esimerkiksi OAT:n liiketoimintasopimuksen 19 ja 24 artiklassa tehdään selvä ero seuraavien kahden luvan välillä: kiinteän omaisuuden käyttölupa ja lupa harjoittaa maahuolintaa (katso 14 kohta). Myös AFS:n sopimuksessa myönnetään kaksi erilaista lupaa. Sopimuksen 17 ja 18 artiklassa myönnetään toisaalta kiinteän omaisuuden käyttölupa ja toisaalta ainoastaan Orlyn lentoaseman koskeva lupa tarjota catering-palveluja (katso 9 kohta).

(89) ADP:n sopimuksissa määritellään tarkasti huolintatoiminta, jota lupa koskee. Sopimuksissa määrätään, että ADP valvoo lentoaseman käyttäjien tyytyväisyyttä ja tarjottavien palvelujen laatua. ADP voi määrätä sakkoja, jos tiettyjä palvelujen laatua koskevia edellytyksiä ei noudateta.

(90) Vuoden 1997 huhtikuun 16 päivänä pidetyssä kuulemisessa ilmeni, että ADP ei peri liikevaihtoon perustuvia maksuja sellaisilta catering-palvelujen tarjoajilta, jotka- tarjoavat catering-palveluja lentoaseman ulkopuolisille asiakkaille ja [...]. ADP:n mielestä se ei avaa uusia markkinoita lentoasematiloissa rautatieyhtiöille tarjottujen palvelujen osalta.

(91) Näiden näkökohtien pohjalta on todettava, että ADP:n ja huolintapalvelujen tarjoajien välisten liiketoimintasopimusten tarkoituksena on myöntää kaksi erillistä lupaa: Pariisin lentoasemien kiinteän omaisuuden käyttölupa ja Pariisin lentoasemien hyväksytyille maahuolintapalvelujen tarjoajille myönnettävä lupa ja toimintaedellytykset.

Valtion omistaman maa-alueen käytöstä perittävät maksut

(92) ADP:n vastuulla olevalla lentoasemalla sijaitsevien maa-alueiden käytöstä on maksettava käyttömaksua. Koska Pariisin lentoasemat sijaitsevat valtion omistamilla maa-alueilla, niihin sovelletaan omaisuuden käyttömaksua tai julkisen omaisuuden käyttömaksua. Ranskan lainsäädännön mukaan käyttömaksu on laskettava sitä julkisen omaisuuden osaa vastaavan yksityisomaisuuden vuokra-arvon perusteella, jota varten käyttölupa myönnetään. Tämä maksu lasketaan kunkin maa-alueen ja käytössä olevan kaluston erityispiirteiden perusteella sekä sen perusteella, missä lentoasema-alueen osassa ne sijaitsevat, ja toimiluvan saaneet tahot voivat näin olleen maksaa hyvin erisuuruisia käyttömaksuja käytössä olevasta pinta-alasta riippuen (katso 9, 14 ja 20 kohta). Pinta-alaltaan samansuuruisista alueista maksetaan erisuuruisia käyttömaksuja sen mukaisesti, minkätyyppisestä alueesta on kyse (toimisto, rakennus tai halli) ja missä lentoasema-alueen osassa kyseinen alue sijaitsee.

(93) On huomautettava, että osa lentoasematiloissa tarjottavan maahuolinnan edellyttämistä tuotteista voidaan valmistaa osittain tai kokonaan lentoaseman ulkopuolella. Tällaisten palvelujen tarjoajat voivat vaihtoehtoisesti toimia osittain lentoasema-alueen sisä- tai ulkopuolella sijaitsevissa tiloissa tai molemmissa. Esimerkiksi AFS käyttää lentoasema-alueen ulkopuolella Rungisin kunnassa sijaitsevia rakennelmia ja laitteita (katso 10 ja 65 kohta).

(94) Tarkasteltavana olevassa tapauksessa saman lentoaseman samoista huolintapalveluista kilpailevat palvelujen tarjoajat voivat siis toimia pinta-aloiltaan erikokoisilla alueilla ja käyttää erilaisia rakennelmia ja laitteita sen mukaan, haluavatko ne sijoittautua osittain vai kokonaan varsinaiselle lentoasema-alueelle. Palvelujen tarjoajien erilaiset tarpeet aiheuttavat joitakin eroja niiden maksamien käyttömaksujen välillä. Palvelujen tarjoaja, joka maksaa alhaisempaa käyttömaksua ADP:lle, voi vastavuoroisesti joutua maksamaan korkeampia vuokria ja kiinteistömaksuja lentoaseman ulkopuolella.

(95) Edellä esitetystä voidaan päätellä, että lentoasema-alueella sijaitsevien maa-alueiden asettaminen käyttöön, josta ADP perii oikeutetusti käyttömaksuja, voidaan pitää erillään sellaisesta ADP:n toiminnasta, jonka tarkoituksena on toisaalta myöntää lupia lentoaseman infrastruktuureita hyödyntävää toimintaa varten ja toisaalta valvoa kyseistä toimintaa. ADP kilpailee maa-alueita koskevan toimintansa osalta kyseisiä lentoasema-alueita ympäröivällä laajalla alueella sijaitsevia maa-alueita sekä teollisuus- ja liiketiloja omistavien osapuolten kanssa.

(96) Edellytyksissä, jotka ADP asetti AFS:n valintaan johtaneessa tarjouskilpailussa, todetaan, että maa-alueiden ja rakennusten käyttömaksuja ei peritä. Sopimuksen maksuehdoissa on kuitenkin määräys, jonka mukaan AFS sitoutuu maksamaan ADP:lle [...] liikevaihtoon perustuvan maksun lisäksi. Myös tässä erityistapauksessa rahoitusedellytyksissä tehdään selvä ero maa-alueiden ja rakennusten käyttömaksujen ja liikevaihtoon perustuvien maksujen välillä (katso 9 kohta).

(97) ADP:n toimitti 1 päivänä huhtikuuta 1996 tietoja, joiden mukaan muut kolmansille maahuolintapalveluja tarjoavat tahot maksavat kukin käytössä olevien maa-alueiden ja rakennusten pinta-alaan suhteutettua käyttömaksua. Käytäntö, jonka mukaan AFS ei maksa vuosittaista käyttömaksua käytössään olevista maa-alueista ja rakennuksista, näyttää näin ollen poikkeavan ADP:n soveltamasta käyttömaksujärjestelmästä.

(98) Komissio on sitä mieltä, että sen ei ole tarpeen ilmoittaa kantaansa kyseisten huolintapalvelujen tarjoajilta perittäviin kiinteän omaisuuden käyttömaksuihin.

Liikevaihtoon perustuvat maksut

(99) ADP totesi, että AFS:n ja OAT:n kanssa sovittuja jakamattoman kokonaisuuden muodostavia rahoitusedellytyksiä sovelletaan kaikkiin ADP:n tekemiin liiketoimintasopimuksiin (katso 27 päivänä heinäkuuta 1995 annetun ADP:n lausunnon 2.3 kohta). Niissä määrätään toisaalta kiinteämääräinen kiinteistöjen käytöstä maksettava maksu ja toisaalta lentoasemalla harjoitettavasta toiminnasta saatavan liikevaihdon perusteella maksettava muuttuva maksu. ADP perustelee kantaansa viranomaisten tästä asiasta antamilla suosituksilla ja erityisesti Ranskan veroviraston antamilla suosituksilla (28 päivänä helmikuuta 1997 lähetetyn ADP:n huomautuksen liite).

(100) Veroviraston laatimissa asiakirjoissa esitellään valtionkassalle maksetut maksut, joiden prosentit määräytyvät seuraavasti: lakisääteiset maksuprosentit tai kansallisten, alueellisten tai paikallisten veroviranomaisten tai joissakin tapauksissa johtavan veroviranomaisen laatimien asteikoiden mukaiset maksuprosentit. Nämä menettelyt eivät näin ollen koske ADP:n itsensä määrittelemiä maksuja. On kuitenkin syytä huomauttaa, että julkisen omaisuuden käyttömaksujen jakaumaa koskevissa veroviranomaisten suosituksissa todetaan seuraavaa: ”Vaikka kiinteämääräinen osuus muodostaa todellisesta käytöstä riippumatta toimilupaan sisältyvien tilojen yksityisestä käytöstä maksettavan maksun, maksun loppuosa (tai kokonaismaksun toinen osa) muodostuu omaisuuden todellisesta käytöstä, siinä määrin kun käytöstä saadaan merkittävää rahallista voittoa tai hyötyä. Kokonaishinta on määritettävä siten, että se vastaa tarjottavien palvelujen kohtuullista hintaa.

On näin ollen tavallista, että maksun loppuosa (tai kokonaismaksun toinen osa) vaihtelee tilojen käyttöasteen perusteella. Tämän takia ei ole perusteltua noudattaa menettelyä, jonka mukaan maksun loppuosa olisi tietty prosentuaalinen osuus kiinteämääräisestä osasta.

Julkisen omaisuuden käyttöä varten myönnetyn toimiluvan kautta saatua hyötyä voidaan arvioida esimerkiksi sen mukaan, kuinka paljon säästöjä käyttäjälle syntyy siitä, että hän käyttää kyseistä omaisuutta yksityisomaisuuden sijaan. Arviointiperusteina voidaan käyttää yrityksen liikevaihtoa tai voitto-osuutta, joita ei kuitenkaan ole syytä käyttää maksun loppuosan ainoana laskuperusteena (varsinkin jos saatavilla on muitakin tietoja). Ongelma voidaan käytännössä ratkaista tyydyttävällä tavalla laskemalla maksun loppuosa sellaisen helposti valvottavan konkreettisen tiedon perusteella, joka liittyy suoranaisesti toimilupaan sisältyvän oikeuden käyttämiseen ja jonka muuttuminen antaa riittävän täsmällisen kuvan toimilupaan sisältyvän omaisuuden käyttöasteesta.”

(101) Komissio toteaa tämän asian osalta, että palvelujen tarjoajan liikevaihto, joka saadaan kyseisten palvelujen tarjoamisesta lentoyhtiöille, ei ole riippuvainen lentoasema-alueella sijaitsevan kiinteän omaisuuden käyttöasteesta. Muun muassa lentokoneiden siivous, rahdin, ruoan ja juomien lastaus lentokoneisiin ja sieltä pois sekä tavaroiden kuljettaminen, toimittaminen ja varastoiminen luvanvaraisella alueella eivät sisälly sellaisen kiinteän omaisuuden käyttöön liittyvään toimintaan, jota varten ADP on myöntänyt palvelujen tarjoajalle luvan. Lisäksi 16 päivänä huhtikuuta 1997 pidetyssä kuulemistilaisuudessa ilmeni, että ADP ei peri cateringpalvelujen tarjoajilta liikevaihtoon perustuvia maksuja sellaisen liikevaihdon perusteella, joka saadaan lentoaseman ulkopuolelle [...] yhtiöille tarjottavista palveluista. ADP:n perimät maksut eivät näin ollen täytä edellä mainituissa yhteisön oikeuden mukaisissa suosituksissa asetettuja vaatimuksia.

(102) On tarpeen huomauttaa myös, että edellä mainitut suositukset eivät pakota ADP:tä rikkomaan yhteisön kilpailusääntöjä. Perustamissopimuksen kilpailusäännöt eivät missään tapauksessa anna kansallisille viranomaisille oikeutta laatia sääntöjä, joita noudattaessaan ADP rikkoisi kilpailusääntöjä.

(103) Liiketoimintasopimuksissa erotetaan selkeästi toisistaan maksut, joita ADP perii erilaisesta toiminnasta. Esimerkiksi OAT:n toimiluvan rahoitusedellytyksissä erotetaan toisistaan kahdesta luvasta perittävät maksut (katso 14 kohta):

— maa-alueiden ja rakennusten käyttömaksu (26 artiklan 1 kohta) maksetaan ADP:lle maa-alueen käyttöön myönnetystä luvasta

— liikevaihtoon perustuva maksu (26 artiklan 2 kohta) maksetaan ADP:lle toiminnan harjoittamisluvasta.

(104) Myös AFS:n sopimuksessa tehdään ero liikevaihtoon perustuvan maksun ja maa-alueiden ja rakennusten käyttömaksun välillä, vaikka jälkimmäinen olisikin määrältään nolla (katso 9 kohta).

(105) ADP on todennut, että samaa maksujärjestelmää sovelletaan kaikkiin valittujen palvelujen tarjoajien kanssa tehtyihin liiketoimintasopimuksiin. Komission mielestä muuttuva liikevaihtoon perustuva maksu on eräänlainen pääsymaksu, joka maksetaan luvasta toimia lentoasemalla. Tämä palvelujen tarjoajan liikevaihtoon perustuva maksu on korvaus sellaisista lentoaseman pitäjän tarjoamista palveluista, jotka eivät liity kiinteän omaisuuden käyttöön. Lentoaseman pitäjä tarjoaa muun muassa seuraavia palveluja: maahuolintapalvelujen valvonta ja organisointi sekä yhteiskäytössä olevien rakennelmien ja laitteiden asettaminen lentoaseman käyttäjien ja palvelujen tarjoajien käyttöön.

(106) Yhteiskäytössä olevien infrastruktuurien hallinta edellyttää kaikkien niitä käyttävien toimintojen järjestämistä ja organisointia mahdollisimman tehokkaasti ja turvallisesti. Muun muassa catering-, lentokoneiden siivous- sekä rahti- ja postipalvelut edellyttävät henkilökunnan ja ajoneuvojen liikkumista lentoaseman luvanvaraisilla alueilla, joiden turvallisuus- ja varmuustason on oltava erityisen korkea (katso 27 ja 65 kohta).

(107) Kaikki samoja catering-, lentokoneiden siivous- ja rahtipalveluja tarjoavat tahot voivat hyödyntää lentoaseman pitäjän tarjoamia palveluja suhteessa kunkin palvelujen tarjoajan toimintaan.

(108) Koska ADP:llä on määräävä asema, liikevaihtoon perustuvan maksun maksaminen ei saa aiheuttaa tilannetta, jossa samankaltaisiin suorituksiin sovelletaan erilaisia ehtoja tavalla, joka asettaa samojen huolintapalvelujen tarjoajat ja käyttäjät epäedulliseen kilpailuasemaan.

Kolmansille tarjottaviin maahuolintapalveluihin sovellettavat liikevaihtoon perustuvat maksut

(109) Liikevaihtoon perustuva maksu muodostaa huomattavan osan palvelujen tarjoajille aiheutuvista kustannuksista. Tarkasteltavana olevassa tapauksessa maksu liitetään suoraan kyseisten palvelujen yksikkökustannuksiin. Lentoyhtiöiden ja palvelujen tarjoajien välisiä neuvotteluja koskevista asiakirjoista ilmenee, että liikevaihtoon perustuvien maksujen välisillä kohtuuttomilla eroilla on huomattava vaikutus kolmansille palveluja tarjoavien tahojen väliseen kilpailuun (katso 30 — 32 ja 38 kohta).

(110) Edellä esitetyt näkökohdat osoittavat selvästi, että korkeinta maksua maksava palvelujen tarjoaja ei voi tarjota asiakkaille kilpailukykyisiä hintoja pystyäkseen säilyttämään voittonsa ennallaan. Kyseinen palvelujen tarjoaja joko menettää osan asiakkaistaan tai voitto-osuudestaan tarjotessaan asiakkaille hintatason, joka tasapainottaa liikevaihtoon perustuvien maksujen välisiä eroja.

(111) Vuonna 1995 AFS maksoi huomattavasti korkeampaa liikevaihtoon perustuvaa maksua kuin OAT, vaikka näiden molempien yhtiöiden liikevaihto oli suunnilleen [...]. AFS maksoi noin [...] suuruista liikevaihtoonsa perustuvaa maksua ja OAT noin [...] frangin suuruista maksua mukaan lukien konsernin sisäiset ja ulkoiset maksut (katso 9 päivänä marraskuuta 1995 päivätty ADP:n kirje ja 28 päivänä helmikuuta 1997 esitetyt ADP:n huomautukset, s. 12). Vuonna 1996 AFS:n liikevaihto oli noin [...], jonka perusteella se maksoi [...] suuruista maksua, joka on keskimäärin [...] sen liikevaihdosta. OAT sitä vastoin maksoi [...] kokonaisliikevaihtonsa perusteella noin [...] vuosimaksua, joka on keskimäärin [...] prosenttia sen liikevaihdosta (katso 21 kohta).

(112) AFS hyötyy näistä rahoitusedellytyksistä, sillä ADP:n kanssa tehdyn liiketoimintasopimuksen mukaan siltä ei peritä vuotuista maa-alueiden ja rakennusten käyttömaksua. Yhtiöiden liikevaihdot vastasivat suunnilleen toisiaan, [mutta vaikka otettaisiin huomioon OAT:ltä perittävä käyttömaksu, se maksoi vuonna 1995 yhteensä noin [. . .] kun taas AFS joutui maksamaan [. . .], vaikka OAT:llä on lentoasemalla käytössään pinta-alaltaan huomattavasti suurempi alue kuin AFS:llä (katso 9 ja 14 kohta)]. Lisäksi AFS maksoi kyseisen maksun lisäksi ADP:lle sopimuksen alussa [. . .] Ranskan frangia. AFS:n ja OAT:n maksamien liikevaihtoon perustuvien maksujen välinen erotus [. . .] on näin ollen paljon suurempi kuin olisi kohtuullista sillä perusteella, että AFS:n vuosittain maksamaan liikevaihtoon perustuvaan maksuun lisätään siltä perittävän käyttömaksun osuus.

(113) [. . .].

(114) Palvelujen tarjoajien vuonna 1996 liikevaihtonsa perusteella maksamien maksujen vertailu osoittaa, että maksuprosenttien väliset ensi näkemältä melko pienet erot aiheuttavat todellisuudessa huomattavia eroja maksettuihin maksuihin. Liikevaihdon perusteella maksettavien maksujen väliset erot vaikuttavat AFS:n ja OAT:n tarjoaman esimerkin lisäksi kaikkiin tässä yhteydessä käsiteltyjä kolmea palvelulajia tarjoavien osapuolien (katso 19 ja 21 kohta). Vain muutamia prosenttiyksikköjä alhaisempi maksuprosentti johtaa useita miljoonia Ranskan frangeja alhaisempiin vuosimaksuihin, kun lähtökohtana on samalla lentoasemalla catering- ja siivouspalveluja tarjoavien yhtiöiden liikevaihto. Edellä 21 kohdassa mainittujen kolmanselle catering- ja siivouspalveluja tarjoavien tahojen maksamien ulkoisten maksujen keskimääräinen maksuprosentti on [. . .], ([1]) mutta kunkin palvelujen tarjoajan maksamien ulkoisten liikevaihtoon perustuvien maksujen maksuprosentit vaihtelevat [. . .].

(115) ADP ei peri rahtipalveluista tiettyjen kolmansille huolintapalveluja tarjoavien tahojen sopimuksissa määrättyjä liikevaihtoon perustuvia maksuja. Sopimuksissa on kuitenkin näitä maksuja koskevia määräyksiä. Osa kolmansille palveluja tarjoavista ei maksa lainkaan liikevaihtoon perustuvia maksuja kun taas osa maksaa [. . .]. Käytännössä ainoastaan kaksi tarjoajaa, joiden toimena rajoittuu muille yhtiöille tarjottavaan alihankintaan, maksaa näitä liikevaihdon perusteella maksettavia maksuja, jotka asettavat heidät kilpailullisesti epäedulliseen asemaan (katso 19, 21 ja 22 kohta).

Omahuolintaan sovellettavat liikevaihtoon perustuvat maksut

(116) ADP perii joiltakin yhtiöiltä tai niiden erikoistuneilta tytäryhtiöiltä, omahuolintamaksua. Tällaista maksua kutsutaan sisäiseksi maksuksi (katso 17—19 kohta [. . .]). Kolmansille tarjottuihin palveluihin (ulkoinen maksu) ja omahuolintaan (sisäinen maksu) sovellettavien maksuprosenttien välisellä eroilla saattaa olla vaikutusta siihen, valitseeko käyttäjä kolmansille palveluja tarjoavan yhtiön palvelut vai omahuolinnan (katso 69 kohta).

(117) Kun lentoyhtiö tai joku sen erikoistuneista tytäryhtiöistä saa ADP:ltä luvan harjoittaa tiettyjä palveluja koskevaa omahuolintaa ja saa lisäksi luvan tarjota näitä palveluja kolmansille, ADP tarjoaa sille samat lentoaseman hallintopalvelut kaikkien huolintapalvelujen osalta. Jos omahuolinnasta saatavaan liikevaihtoon sovellettava sisäinen liikevaihtoon perustuva maksuprosentti on kuitenkin alhaisempi kuin kolmanselle tarjottavista palveluista saatavaan liikevaihtoon sovellettava maksuprosentti, suositaan samaan konserniin kuuluvien yhtiöiden omahuolintaa.

(118) Edellä 21 kohdassa esitettyjen lukujen perusteella voidaan todeta, että omahuolintaa harjoittavien ja sisäistä maksua maksavien tarjoajien liikevaihtonsa perusteella maksamat maksut olivat yhteensä noin [. . .] ([2]) kyseisten tarjoajien kokonaisliikevaihdosta. Jos otettaisiin huomioon sellaisten omahuolintaa harjoittavien käyttäjien liikevaihto, jotka eivät maksa liikevaihtoon perustuvia maksuja, vastaava maksuprosentti olisi alle [. . .]. Kolmansille palveluja tarjoavien liikevaihtonsa perusteella maksamat ulkoiset maksut olisivat sitä vastoin noin [. . .] kyseisten tarjoajien ulkoisesta kokonaisliikevaihdosta (katso 114 kohta).

(119) Omahuolintaa harjoittavat lentoyhtiöt hyötyvät siis ilman pätevää syytä edullisemmista huolintapalveluista. Olisi kuitenkin otettava huomioon sellaisten yhtiöiden erityisasema, joiden toimilupa rajoittuu ADP:n niiden kanssa tekemien sopimusten mukaisesti omahuolintaan.

(120) Kolmansille tarjottavien palvelujen jättäminen luvan ulkopuolelle voi aiheuttaa taloudellisia menetyksiä. Näin tapahtuu silloin, kun rajoitetuilla

([1]) 21 kohdassa esitetty catering- ja siivouspalvelujen tarjoajien maksamien ulkoisten maksujen loppusumma suhteessa samojen tarjoajien ulkoisen liikevaihdon loppusummaan.

([2]) 21 kohdassa mainitut catering- ja siivouspalvelujen tarjoajien sisäiset maksut yhteensä suhteessa näiden tarjoajien sisäiseen kokonaisliikevaihtoon.

oikeuksilla toimivat palvelujen tarjoajat eivät kykene laajentamaan huolintatoimintaansa siinä määrin, että ne saisivat kolmansille palveluja tarjoavien tavoin sijoitetun pääoman tuottoprosenttinsa kannattavaksi. Koska ADP kuitenkin tarjoaa kaikille palvelujen tarjoajille samat lentoaseman hallintopalvelut, rajoitetun toimiluvan saaneille palvelujen tarjoajille asetettujen edellytysten mahdollisten erojen on perustuttava puolueettomiin ja syrjimättömiin näkökohtiin. Komissio toteaa tämän asian osalta, että maksujen perimättä jättäminen sellaisilta käyttäjiltä, joiden toimilupa rajoittuu omahuolintaan, asettaa niiden omahuolinnan ja siten myös niiden harjoittaman lentoliikenteen kustannusten osalta kilpailullisesti muita syrjivään asemaan (katso 19 kohta).

(121) On mahdollista, että tiettyjen omahuolintapalvelujen tarjoajan liikevaihtoa ei voida määrittää yhtä täsmällisesti tai luotettavasti kuin muiden palvelujen tarjoajien liikevaihtoa. Näiden palvelujen tarjoajien tai käyttäjien maksama liikevaihtoon perustuva maksu voidaan laskea suhteuttamalla se suoraan kyseisten osapuolten toiminnan laajuuteen. Esimerkiksi catering-palvelujen osalta lähtökohdaksi otetaan palveltujen asiakkaiden lukumäärä, siivouspalvelujen osalta siivottujen lentokoneiden lukumäärä ja rahti- ja postipalvelujen osalta käsitellyn rahdin tai postin tonnimäärä.

(122) Komissio on tämän seurauksena sitä mieltä, että koska ADP soveltaa lentoyhtiöiden harjoittamaan omahuolintaan nollaprosenttia tai erittäin alhaista maksuprosenttia, kaikille maahuolintaa, siis myös omahuolintaa, harjoittaville tarjottavien ADP:n hallintopalvelujen kustannukset lankeavat kolmansille palveluja tarjoavien tahojen maksettavaksi. Kolmansille tarjottavat huolintapalvelut ovat näin ollen kalliimpia kuin omahuolinnan harjoittaminen.

(123) Komissio huomauttaa, että juuri omahuolintaa harjoittavilla yhtiöillä on riittävästi lentoliikennetoimintaa Pariisin lentoasemilla. Näin on varsinkin suurimpien kotimaisten lentoyhtiöiden osalta. Monien muista jäsenvaltioista tulevien lentoliikenteenharjoittajien liikennemäärät ovat sitä vastoin riittämättömiä omahuolinnan harjoittamiseen. Nämä omahuolintaa harjoittamattomat yhtiöt joutuvat käyttämään kalliimpia kolmansille suunnattuja huolintapalveluja ja kärsivät siten ADP:n perimien liikevaihtoon perustuvien maksujen syrjivistä vaikutuksista.

Liikevaihtoon perustuvia maksuja koskevat päätelmät

(124) Palvelujen tarjoajien ja käyttäjien välisen kilpailun vääristymisen estäminen edellyttää näin ollen sitä, että kaikkiin samalla lentoasemalla samankaltaisten huolintapalvelujen, omahuolintapalvelut mukaan lukien, tarjoamiseen luvan saaneisiin yrityksiin sovelletaan syrjimätöntä liikevaihtoon perustuvien maksujen järjestelmää.

(125) ADP ei tämän asian osalta noudata sellaista liikevaihtoon perustuvien maksujen järjestelmää, jonka mukaan liikevaihtoon perustuvat maksuprosentit määriteltäisiin etukäteen. ADP:n tarjoamista lentoaseman hallintopalveluista perityt liikevaihtoon perustuvat maksut vaihtelevat tapauskohtaisesti samoja huolintapalveluja tarjoavien tai käyttävien mukaan (katso 16 – 22 kohta). Samalla lentoasemalla tarjottaviin palveluihin sovellettavat maksuprosentit vaihtelevat siis palvelujen tarjoajasta tai käyttäjästä toiseen. Tällä on huomattava vaikutus kyseisten palvelujen hintoihin ja näin ollen myös liikenteenharjoittajille aiheutuviin kustannuksiin. Tällainen syrjintä estää kilpailua lentoliikennepalvelumarkkinoilla.

(126) Komissio on edellä mainittujen näkökohtien perusteella sitä mieltä, että tarkasteltavana olevat liikevaihtoon perustuvat maksut aiheuttavat sen, että ADP soveltaa kyseisten huolintapalvelujen tarjoajien samankaltaisiin suorituksiin erilaisia ehtoja. Maksujen väliset erot vääristävät Pariisin lentoasemilla maahuolintapalveluja tarjoavien ja käyttävien välistä kilpailua sekä sellaisten huolintapalvelujen käyttäjien välistä kilpailua, jotka tarjoavat Pariisin lentoasemalta lähteviä lentoliikennepalveluja. ADP käyttää kyseisiä maksuja periessään väärin määräävää asemaa, joka sillä on Pariisin lentoasemien hallintopalvelumarkkinoilla.

(127) AFS:n maksamien maksujen osalta komissio ei kuitenkaan vastusta maa-alueiden ja rakennusten käytöstä perittävän maksuosuuden sisällyttämistä siltä kokonaisuudessaan pyydettyyn maksuun. Käyttömaksun osuus ei kuitenkaan muodosta riittävää perustetta tämän asian yhteydessä havaituille liikevaihtoon perustuvien maksujen välisille eroille (katso 112 kohta).

g) **Vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan**

(128) Edellä tarkastellut näkökohdat osoittavat, että kyseisillä liikevaihtoon perustuvilla maksuina on vaikutusta Pariisin lentoasemalle saapuvan ja sieltä lähtevän lentoliikenteen harjoittajien väliseen kilpailuun (katso erityisesti 71 ja 126 kohta).

(129) Ottaen huomioon, on kyse huomattavan korkeista maksuista, maahuolinta muodostaa merkittävän osan lentoyhtiöiden toimintakustannuksista. Lisäksi maahuolinnalla on ratkaisevan tärkeä tehtävä matkustajille tarjottavien liikennepalvelujen laadun varmistajana. Lentoasemien huolintapalvelujen tarjoajien tarjoamat edellytykset vaikuttavat näin ollen huomattavasti Pariisin lentoasemille saapuvan ja sieltä lähtevän lentoliikenteen käyttökustannuksiin ja laatuun.

(130) Esimerkiksi jos omahuolintaa harjoittava käyttäjä maksaa ilman riittävää perustelua alhaisempaa liikevaihtoon perustuvaa maksua kuin sellaiset kilpailijansa, jotka harjoittavat omahuolintaa tai käyttävät kolmansille tarjottavia huolintapalveluja, maksujen välinen ero vaikuttaa liikennepalvelujen nettokustannusten kautta myös koko lentoliikenteeseen.

(131) Koska palvelujen tarjoajien maksamien maksujen väliset syrjivät erot aiheuttavat sen, että myös niiden hinnat eroavat toisistaan, kyseiset maksut vaikuttavat näin ollen myös omahuolintapalveluja käyttävien liikenteenharjoittajien valintoihin, vaikka hintaerot eivät olekaan osoitus siitä, että keskenään kilpailevien palvelujen tarjoajien tehokkuudessa olisi vastaavia eroja (katso 30 — 33 ja 38 kohta). Palvelujen tarjoajien välisen kilpailun vääristymisellä on kuitenkin todennäköisesti huomattavaa vaikutusta kyseisten palvelujen laatuun ja tehokkuuteen.

(132) On painotettava sitä, että maahuolintapalvelujen laatutaso on olennainen osa strategiaa, jota yhteisön lentoyhtiöt noudattavat, jotta niiden liikennepalvelut poikkeaisivat edukseen muista vastaavista palveluista ja täyttäisivät asiakkaiden laatuvaatimukset (katso 25 päivänä elokuuta 1995 annettujen ADP:n huomautusten liitteet 4, 5 ja 6). Huolintapalvelujen tarjoajien välisen kilpailun vääristymät vaikuttavat näin ollen Pariisin lentoasemille saapuvaan ja sieltä lähtevään yhteisön sisäiseen lentoliikenteeseen.

(133) Ottaen huomioon näille Pariisin lentoasemille saapuvien ja sieltä lähtevien kotimaan ja yhteisön sisäisten lentojen kuljettamien matkustajien ja rahdin suuri määrä (katso 77 — 80 kohta), on pääteltävä, että tarkasteltavana olevassa asiassa havaittu määräävän aseman väärinkäyttö vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

h) **Päätelmät**

(134) Edellä tarkastelujen näkökohtien perusteella voidaan vahvistaa, että liikevaihtoon perustuvat maksut, joita ADP perii tietyistä maahuolintapalveluista, erityisesti catering-palveluista, lentokoneiden siivouspalveluista ja rahtipalveluista, Orlyn ja CDG:n lentoasemilla, maksetaan sellaisten syrjivien maksuprosenttien perusteella, jotka vääristävät kyseisten huolintapalvelulajien tarjoajien ja välillisesti myös Orlyn ja CDG:n lentoasemia käyttävien yhteisön lentoyhtiöiden välistä kilpailua.

(135) Komissio on tämän perusteella sitä mieltä, että kyseinen maksujärjestelmä rikkoo perustamissopimuksen 86 artiklaa vääristäessään kilpailua asian kannalta merkityksellisillä markkinoilla.

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Määräävässä asemassa oleva Pariisin lentoasemien pitäjä Aéroports de Paris rikkoi Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 86 artiklaa periessään Orlyn ja Roissy-Charles de Gaullen lentoasemilla toimivilta catering-, lentokoneiden siivous- ja rahtihuolintapalvelujen tarjoamiseen liittyvää maa- tai omahuolintapalvelutoimintaa (muun muassa ruoan ja juomien lastaaminen lentokoneeseen ja niiden purkaminen sieltä) harjoittavilta palvelujen tarjoajilta tai niiden käyttäjiltä syrjiviä liikevaihtoon perustuvia maksuja.

2 artikla

Aéroports de Paris -yhtiön on lopetettava 1 artiklassa tarkoitettuun rikkomiseen liittyvä toiminta alkamalla soveltaa kyseisiin maahuolintapalvelujen tarjoajiin syrjimätöntä liikevaihtoon perustuvien maksujen järjestelmää kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi saamisesta.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu yritykselle Aéroports de Paris, 291 bd Raspail F-75675 Paris Cedex 14.

Tehty Brysselissä 11 päivänä kesäkuuta 1998.

Komission puolesta

Karel VAN MIERT

Komission jäsen