II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 11 juni 1998

om ett förfarande enligt artikel 86 i EG-fördraget (IV/35.613 — Alpha Flight Services / Aéroports de Paris)

[delgivet med nr K(1998) 1417]

(Endast den franska texten är giltig.)

(98/513/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning nr 17 av den 6 februari 1962, om tillämpning av fördragets artiklar 85 och 86 ([1]), senast ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige, särskilt artikel 3 i denna,

med beaktande av det klagomål som ingavs av Alpha Flight Services den 22 juni 1995 där det görs gällande att Aéroports de Paris har överträtt artikel 86 i fördraget och i vilket kommissionen anmodas att göra slut på denna överträdelse,

efter det att de berörda företagen har givits möjlighet att lämna sina synpunkter på kommissionens invändningar enligt artikel 19.1 i förordning nr 17 och enligt kommissionens förordning nr 99/63/EEG av den 25 juli 1963 om sådana förhör som avses i artikel 19.1 och 19.2 i rådets förordning nr 17 ([2]),

efter samråd med Rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor, och

av följande skäl:

I. SAKFÖRHÅLLANDE

a) Föremålet för beslutet

(1) Detta beslut gäller den ordning för uttag av omsättningsbaserade avgifter som tillämpas av ledningsenheten för Paris flygplatser, Aéroports de Paris (ADP), som beviljar verksamhetstillstånd för leverantörer av vissa typer av marktjänster på flygplatserna Orly och Roissy Charles-de-Gaulle (CDG).

(2) Den 22 juni 1995 lämnade företaget Alpha Flight Services SARL (AFS), som tillhandahåller cateringservice på Orly-flygplatsen, ett formellt klagomål mot ADP med motiveringen att företaget i fråga tar ut diskriminerande avgifter av cateringleverantörerna i strid med artikel 86 i fördraget.

b) Parterna

(3) ADP är ett finansiellt självständigt offentligt bolag, inskrivet i handelsregistret i Paris, vars verksamhet omfattar planering, drift och utveckling av samtliga civila luftfartsanläggningar i Parisregionen och som

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

har till syfte att underlätta flygplanens ankomst och avgång, styra navigeringen, ta hand om resenärernas in- och utcheckning samt lastning och lossning av varor och post som befordras per lufttransport. ADP förvaltar alltså huvudsakligen CDG-flygplatserna.

(4) AFS är ett dotterbolag till det brittiska företaget Alpha Airport Group, som tillhandahåller cateringservice på Orly-flygplatsen. Alpha Airport Group tillhandahåller catering till flygbolagen på ett flertal flygplatser inom gemenskapen, av vilka de viktigaste är London, Amsterdam och Orly. Omsättningen för AFS:s cateringverksamhet på Orly-flygplatsen uppgick 1995 till runt 150 miljoner franska franc.

(5) Det kontraktsmässiga förhållandet mellan ADP och andra leverantörer av marktjänster, inklusive vissa flygbolag som bedriver egenhantering, har granskats av kommissionen inom ramen för detta ärende. Dessa företag omfattas inte av ifrågavarande förfarande men kommer att omnämnas i texten nedan.

c) **ADP:s affärsavtal**

(6) AFS och ADP har träffat ett affärsavtal med en löptid på 25 år räknat från den 1 februari 1990.

(7) AFS har bedrivit verksamhet på Orly sedan 1974, då under namnet Forte Airport Services. År 1988 organiserade ADP ett anbudsförfarande i syfte att välja ut en enda cateringleverantör till tredje man på Orly utöver flygbolaget Air France. Anbudsförfarandet lämnade valet öppet för anbudsgivarna om anbudet skulle avse ett ”korttidskontrakt” på omkring fem år utan väsentliga investeringar eller ett ”långtidskontrakt” som omfattade investeringar på flygplatsområdet. I båda fallen avsåg de ekonomiska villkor som ADP krävde enbart en avgift som beräknades på grundval av leverantörens omsättning (se bilaga 2 till ADP:s synpunkter av den 25 augusti 1995, särskilt artikel 12 i kravspecifikationen).

(8) Den 17 mars 1988 valde ADP:s styrelse företaget Forte Airport Services. Den 21 maj 1992 undertecknade ADP och Forte Airport Services ett avtal med en löptid på 25 år med början retroaktivt den 1 februari 1990, genom vilket företaget beviljades tillstånd att svara för cateringservicen till flygplanen på Orly-flygplatsen samt även ett nyttjandetillstånd till fastigheter på flygplatsområdet. Kontraktet ändrades den 12 april 1995 med avseende på företagets byte av namn från Forte Airport Services till AFS.

(9) AFS affärsavtal innehåller bl.a. följande villkor:

— Artikel 17 om avtalets syfte: ADP beviljar AFS tillstånd att inom Orly-flygplatsens område nyttja fastigheter avsedda för hotellcatering samt att bygga och utrusta en anläggning som är nödvändig för detta ändamål.

— Artikel 18 om avtalets räckvidd: Det beviljade tillståndet är begränsat till Orly-flygplatsen och AFS har tillstånd att utöva en rad cateringaktiviteter, omfattande förberedelse, packning, på- och avlastning av mat, dryck och varor avsedda för passagerarna och besättningen. AFS kan även ombesörja skötsel och rengöring av flygplanskabinerna. Därutöver har AFS tillstånd att tillhandahålla cateringtjänster som inte är avsedda för konsumtion ombord på flygplanen eller är avsedda för kunder utanför flygplatsen. Enligt den information som samlades in under förhöret den 16 april 1997 utförde AFS ingen kabinrengöringsverksamhet. Dessutom utgjorde den externa cateringverksamheten en obetydlig del av företagets totala verksamhet.

— Artiklarna 19 – 21, beskrivning av fastigheterna och villkor för byggnadsarbetena: Dessa bestämmelser gäller nyttjandetillståndet för fastigheter med en sammanlagd yta på ungefär 8 000 m^2 inom Orly-flygplatsens område. I bestämmelserna anges också att ADP skall övervaka de anläggningsarbeten som genomförs av leverantören i samband med byggandet av nya anläggningar.

— Artikel 22 om villkoren för nyttjandet: Dessa bestämmelser förpliktar AFS att respektera vissa kvalitetskriterier för sina tjänster, med avseende på såväl skötseln av anläggningarna som flygbolagens krav. Det anges att kvalitén på de beviljade tjänsterna alltid måste motsvara luftfartens behov och krav på effektivitet och snabbhet. Leverantören åtar sig att uppfylla en rad noggrant formulerade villkor som, om de inte

efterlevs, kan leda till att ADP snabbt kan inkalla en eller flera andra leverantörer som kan förväntas tillhandahålla samma tjänster med bättre kvalitet. ADP har rätt att samla in omdömen och klagomål från AFS:s kunder, främst genom kvalitetsenkäter.

— Artikel 23 om de finansiella villkoren: För det nyttjandetillstånd och det verksamhetstillstånd som beviljas av ADP förbinder sig AFS att betala en avgift som beräknas på följande sätt:

i) Ingen hyra tas ut för fastigheterna.

ii) En omsättningsbaserad avgift beräknas i förhållande till omsättningen. [...]. Omsättningen för de tjänster som tillhandahålls från anläggningarna i Rungis och levereras direkt till andra kunder som är etablerade vid ADP:s flygramper, antingen det rör sig om flygbolag eller inte, är däremot avgiftsbelagd ([1]). Procentsatsen för den omsättningsbaserade avgiften varierade i början [...] i förhållande till den omsättning som uppnåddes. Dessa procentsatser sänktes generellt [...] den 26 februari 1993.

iii) Slutligen betalade leverantören inledningsvis en engångssumma [...] till ADP utöver årsavgiften.

(10) Det bör noteras att AFS även nyttjar anläggningar i Rungis, utanför flygplatsområdet. Dessa anläggningar faller utanför ADP:s område (se skrivelse från AFS av den 18 mars 1996 och artikel 23.2 i AFS:s avtal).

(11) AFS har klagat över att ADP tar ut olika omsättningsbaserade avgifter från AFS och Orly Air Traiteur (OAT), som är konkurrerande leverantörer av cateringservice på Orly. Den 6 juli 1995 uppmanade kommissionen ADP att meddela vilka villkor som ADP hade beviljat OAT. Av ADP:s svar och synpunkter av den 27 juli 1995 och den 25 augusti 1995 framgår huvudsakligen följande:

(12) [...] lämnade ADP:s styrelse företaget La Toque Dorée tillstånd att leverera cateringservice på Orly-flygplatsen. Den 17 juli 1992 meddelade ADP skriftligen alla flygbolag på Orly att efter att La Toque Dorée, sedermera OAT, hade beviljats verksamhetstillstånd, var det endast CARH (Air France) Forte Airport Services och La Toque Dorée som hade tillstånd att tillhandahålla cateringservice till dem.

(13) OAT är ett dotterbolag som är majoritetsägt av Air France-gruppen genom dess dotterbolag Servair som även tillhandahåller marktjänster på CDG. [...]. OAT:s verksamhetsvillkor hade definierats i en skrivelse daterad [...]. [...] beviljade ADP [...] OAT ett tillstånd med en löptid på 25 år, räknat [...] från och med december 1992, och som omfattade tillstånd att utöva cateringverksamhet samt att nyttja fastigheter inom flygplatsområdet.

(14) Avtalet med OAT innehåller huvudsakligen följande inslag:

a) Artikel 19 om avtalets syfte: ADP beviljar OAT att dels nyttja ett markområde på Orly-flygplatsen i syfte att i enlighet med artikel 20 bygga och inreda en anläggning för hotellcatering och dels på samma flygplats bedriva sådan verksamhet som beskrivs i artikel 24.

b) Artiklarna 20 – 23 om fastigheten, arbetenas omfattning och övriga bestämmelser: OAT får därigenom tillstånd att nyttja ett område [...] och där uppföra anläggningar och nödvändig utrustning.

c) Artikel 24 om beviljad verksamhet: Den part som tilldelas kontraktet tillåts att tillhandahålla en rad cateringtjänster, bl.a. förberedande, packning och leverans ombord på flygplanen av brickmåltider, drycker och varor ämnade för passagerarna eller besättningen. OAT tillåts att tillhandahålla cateringservice som inte är avsedd för förtäring ombord på flygplanen eller till kunder utanför flygplatsen.

d) Artikel 25 om villkor för verksamheten: ADP kontrollerar kvalitén på de tjänster som levereras till flygbolagen (se artikel 22 i avtalet med AFS).

e) Artikel 26 om finansiella villkor: Med avseende på betalningsvillkor skiljer sig de två avtalen åt på följande punkter:

— OAT åtar sig att för nyttjanderätten av markområdet betala en årlig hyra i förhållande till den yta som tas i anspråk.

— OAT åtar sig även att för det verksamhetstillstånd som beviljats betala en omsättningsbaserad avgift till ADP bestående av följande inslag:

([1]) I texten till detta beslut som är avsett att publiceras har viss information utelämnats av sekretesskäl.

i) En procentsats på [...] på den totala omsättningen från Compagnie Nationale Air France och Air France-koncernens dotterbolag Air Charter, Air Inter (de tjänster som OAT levererar till Servairs dotterbolag eller anslutna bolag är undantagna från beräkningsunderlaget för avgiften, eftersom dessa bolag har egna verksamhetstillstånd hos ADP).

ii) En procentsats på [...] på omsättningen från alla andra flygbolag.

(15) ADP påpekar i sina synpunkter från den 27 juli 1995, punkt 2.3, att de finansiella villkor som fastlagts för leverantörerna består av en fast del som hänför sig till nyttjandet av fastigheterna och en rörlig del som hänför sig till den omsättning som uppnås på flygplatsen och att denna betalningsstruktur för övrigt tillämpas i samtliga ADP:s kommersiella avtal och utgör en odelbar helhet.

(16) Den 1 februari 1996 riktades en begäran om upplysningar enligt artikel 11 i förordning nr 17 till ADP, i syfte att klargöra vilka leverantörer av marktjänster som hade beviljats tillstånd av ADP på Orly och CDG samt vilka avgifter som togs ut av dessa leverantörer. I ADP:s svar på denna begäran ingår en fullständig förteckning över alla leverantörer som beviljats tillstånd för varje tjänstekategori. De tjänstekategorier som betalar en omsättningsrelaterad avgift är catering, rengöring och skötsel samt fraktgodstjänster.

(17) Vissa transportörer har fatt tillstånd av ADP att bedriva egenhantering i samband med sina luftfartstjänster. De transportörer som har ekonomiskt intresse av att utveckla tjänsteverksamhet i egen regi är de som har en tillräcklig verksamhetsvolym på flygplatsen. Det finns följaktligen ett begränsat antal transportörer som utövar egenhantering inom var och en av de tre ovannämnda tjänstekategorierna. Vissa transportörer utför denna verksamhet med hjälp av specialiserade dotterbolag.

(18) Enligt den ordning som antagits av ADP tillämpas olika procentsatser för omsättningsbaserade avgifter för leverantörerna beroende på följande variabler:

— Den externa omsättningen (eller omsättningen utanför den egna koncernen) för leveranser till tredje man.

— Den interna omsättningen (eller omsättningen inom den egna koncernen) för leveranser till flygbolag inom samma koncern. Detta avser alltså avgiften på omsättningen för egenhantering, för vilken en procentsats tas ut som i allmänhet är lägre än den som tillämpas för den externa omsättningen och som i vissa fall är helt undantagen.

(19) Procentsatserna för avgifter på extern och intern omsättning varierar för olika leverantörer, såsom framgår av följande tabell:

Företag	Extern avgift	Intern avgift (1)	
Catering			
AFS	[...]	[...]	Orly
OAT (Air France-koncernen)	[...]	[...]	Orly
Servair (Air France-koncernen)	[...]	[...]	CDG
Skychef	[...]	[...]	CDG
HRS (underleverantör till AOM)	[...]	[...]	
Rengöring och skötsel			
ACNA (Air France-koncernen)	[...]	[...]	Orly
Euronetec	[...]	[...]	Orly
Servair (Air France-koncernen)	[...]	[...]	CDG
Skychef	[...]	[...]	CDG
SAP (underleverantör till AOM)	[...]	[...]	
Fraktgods			
Air France (2)	[...]	[...]	
France Handling	[...]	[...]	
SFS	[...]	[...]	
Witra (underleverantör till Lufthansa)	[...]	[...]	
Trafic (underleverantör till TWA)	[...]	[...]	

Företag	Extern avgift	Intern avgift (1)	
Alitalia, Lufthansa, Swissair	[. . .]	[. . .]	CDG
Air Canada, JAL, TWA	[. . .]	[. . .]	CDG
Fedex, UPS	[. . .]	[. . .]	CDG
Aéropostale	[. . .]	[. . .]	CDG

(1) Avgift som tas ut för egenhantering.
(2) I skrivelsen från ADP den 1 april 1996 angavs att Air France tillhandahöll tjänster till tredje man i liten omfattning.

(20) Dessutom betalar leverantörerna hyra till ADP för nyttjanderätten till mark på flygplatsområdet, i förhållande till ytan på det område de nyttjar.

(21) Enligt den information som ADP inkom med den 23 maj 1997 som svar på en begäran om upplysningar från kommissionen, hade följande belopp betalats in i form av omsättningsbaserade avgifter från vissa leverantörer under 1996 (i tusental franc):

Företag	Extern omsättning	Extern avgift	Intern omsättning (1)	Intern avgift
Catering och rengöring (2)				
AFS	[. . .]	[. . .]		
OAT	[. . .]	[. . .]	[. . .]	[. . .]
Skychef	[. . .]	[. . .]		
Servair	[. . .]	[. . .]	[. . .]	[. . .]
ACNA	[. . .]	[. . .]	[. . .]	[. . .]
Frakt				
Witra	[. . .]	[. . .]		
Trafic (3)	[. . .]	[. . .]		

(1) Omsättning av egenhantering.
(2) En enhetlig procentsats tillämpas för en och samma leverantör som tillhandahåller tjänster ur flera kategorier.
(3) Under perioden 1.4.1996 – 31.3.1997.

(22) I sina synpunkter från den 28 februari 1997 och under förhöret den 16 april 1997 framhöll ADP att tjänsteleverantörerna i samband med frakt inte behövde betala de omsättningsbaserade avgifter som anges i avtalen med dessa leverantörer. ADP motiverar detta tillfälliga undantag med de berörda leverantörernas ekonomiska svaghet. [. . .].

d) **Godkännande av tjänsteleverantörer på flygplatserna i Paris**

(23) Med de affärsavtal som slutits mellan ADP och de olika tjänsteleverantörerna beviljas två tillstånd: dels tillstånd att nyttja fastigheter som tillhör den offentliga mark som förvaltas av ADP och dels tillstånd att utöva verksamhet inom tjänstekategorierna catering, rengöring och skötsel av flygplan samt fraktgods.

(24) Utöver verksamhetstillståndet är tjänsteleverantörerna med tillträde till flygplanen underkastade ett godkännandeförfarande som gör det möjligt för ADP att förbjuda tillträde till flygplatsanläggningar och flygbolag som tillhör externa företag utan tillstånd.

(25) År 1993 begärde AFS att striktare kontrollregler skulle tillämpas för att förhindra att ickegodkända företag fick tillträde till det reserverade området och därigenom kunde erbjuda cateringservice till externa kunder. AFS klagade över att företag vilkas tillstånd var begränsat till egenhantering även tillhandahöll tjänster till tredje man. AFS ansåg att de inte kunde konkurrera med priset med företag som inte behövde betala några flygplatsavgifter och att förekomsten av icke godkända leverantörer ledde till ett inkomstbortfall för ADP i form av avgifter (bilagorna 13, 14, 15 och 20 i AFS klagomål).

(26) Den 31 maj 1994 erinrade ADP som svar på AFS:s begäran om att upprättandet av ett godkännandeförfarande för rampverksamheten på Orly-flygplatsen var helt i linje med företagets vilja att få slut på den icke godkända verksamheten (bilaga 23 i AFS:s klagomål). Under förhöret den 16 april 1997 beskrev ADP godkännandeförfarandet. Ett intyg från ADP krävs för att få tillstånd att beträda området av den polistjänst som ansvarar för kontroller.

(27) AFS har även ansökt hos ADP om tillstånd att få utöva verksamhet på CDG-flygplatsen. Den 24 maj 1995 meddelade ADP AFS att företagets ansökan om tillstånd på CDG inte kunde beviljas, huvudsakligen av följande orsaker (bilaga 26 i AFS:s klagomål):

”— Av säkerhetsskäl måste tillträdet till de reserverade områdena vara strikt reserverat för flygplatsens tjänstebehov, mot bakgrund av att det är nödvändigt att utöva effektiv kontroll av personer och varor. Om man betraktar de mycket stora resurser som redan ställts till förfogande genom polismyndigheten i samarbete med vårt företag, verkar det inte rimligt att öka antalet aktörer inom säkerhetsområdet om man inte vill riskera att för all framtid minska de ovannämnda kontrollernas kvalitet och effektivitet.

— Mot bakgrund av det stora antalet olyckor som har kunnat ske trots de ytterst stränga åtgärder som har vidtagits på detta område, har det visat sig nödvändigt att, för att kunna garantera säkerheten för människor och varor, bl.a. begränsa det antal fordon som behöver röra sig inom säkerhetsområdet. En ny aktör skulle kunna öka risken för olyckor av alla slag. Aéroports de Paris skulle alltså inte kunna bevilja ett sådant tillstånd utan att ta på sig ansvaret.

— Om man slutligen betraktar ärendet ur rent kommersiell synvinkel har det inte kunnat styrkas på något sätt att cateringmarknaden, som inte företer några monopolistiska tendenser, skulle vara öppen för ytterligare en aktör. Dessutom finns det inte något flygbolag som hittills har uttryckt missnöje med den organisation, som tillhandahålls genom Aéroports de Paris, eller begärt ökning av antalet leverantörer inom detta område.”

(28) Den 29 oktober 1996 informerades ADP av AFS om att ett bolag som bedrev verksamhet från Orly efter ett anbudsförfarande hade valt ut en leverantör som inte var godkänd av ADP, trots att detta bolag hade erhållit tillstånd att bedriva egenhantering. Som svar på detta meddelade ADP AFS den 24 december 1996 att denna situation inte var förenlig med gällande verksamhetstillstånd och att de nödvändiga instruktionerna följaktligen hade givits till ADP:s personal så att detta förhållande skulle upphöra snarast möjligt (se AFS:s synpunkter från den 21 februari 1996)

(29) Därav följer att det godkännandeförfarande som upprättats av ADP möjliggör effektiv kontroll av vilka tjänsteleverantörer som får tillträde till marknaden på flygplatserna i Paris.

e) **Tvisten**

(30) När OAT bildades föreslog ADP sin styrelse att de finansiella villkor som hade förhandlats fram med denna leverantör skulle förbli oförändrade. [. . .]

(31) År 1992 uppstod en meningsskiljaktighet mellan AFS och ADP om beräkningsmetoden för den omsättningsbaserade avgiften och om kvalitén på AFS:s tjänster. Efter en förlikning som innefattade att Forte Airport Services betalade ersättning samt konstaterandet att en ny situation hade uppstått genom OAT:s inträde på marknaden, enades ADP och AFS om att procentsatsen för AFS:s omsättningsbaserade avgift skulle sänkas till [. . .]. Avtalet ändrades i enlighet med denna överenskommelse den 26 februari 1993.

(32) AFS fick genom korrespondens med sina kunder kännedom om den omsättningsbaserade avgift som konkurrenten OAT betalade till ADP (se bilaga 20 i AFS:s klagomål). Viss skriftväxling vittnar om att vissa bolag nämner de avgifter som de konkurrerande leverantörerna betalar till ADP som argument för att begära att AFS sänker priserna i sina anbud (bilagorna 16 – 19 i klagomålet från AFS).

(33) En transportör som begärde in ett anbud av AFS tillade t.ex. att man även ville ha ”en precisering av de eventuella avgifter som kommer att tas ut på Orlys flygplatsramper”.

(34) Efter att ha fått ett anbud från AFS påpekade en annan kund att ”ADP:s avgift är en källa till oro (...) på grund av den snedvridning som denna avgift orsakar av ett anbud som annars är väl konstruerat”. Genom att informera AFS om förekomsten av ett mer attraktivt anbud från en konkurrerande leverantör ville transportören uppnå att AFS sänkte sitt pris, uttryckligen genom en minskning av avgiftens effekt på priset.

(35) I ett flertal skrivelser, särskilt i den från den 29 december 1993 (bilaga 20 i klagomålet), informerade AFS ADP om att företaget ansåg att de procentsatser som tillämpades för att beräkna den omsättningsbaserade avgiften hos konkurrerande leverantörer på Orly inte var likvärdiga, ens med hänsyn tagen till eventuella skillnader i hyror, och att dessa skillnader i avgifter ledde till ojämlika förhållanden mellan konkurrerande leverantörer. AFS framhöll att avgiftsskillnaden ledde till att man förlorade kunder och begärde därför att likvärdiga avgifter skulle införas för de konkurrerande leverantörerna.

(36) Den 31 maj 1994 svarade ADP på AFS:s begäran med att betona att sänkningen av AFS:s omsättningsbaserade avgift den 26 februari 1993 hade lett till att företagets avgiftsnivå med hänsyn tagen till hyrorna låg på samma nivå som för övriga leverantörer.

f) **Parternas huvudsakliga argument**

(37) Den 22 juni 1995 lämnade AFS ett formellt klagomål mot ADP till kommissionen med motiveringen att ADP tog ut orimliga avgifter från leverantörerna av cateringservice till flygplanen i strid mot artikel 86 i fördraget. AFS anser att om samma omsättningsbaserade avgifter och hyror skulle tillämpas för dem som för OAT, skulle deras årliga avgift minska med omkring 3,5 miljoner franc.

(38) Under förhöret den 16 april 1997 framlade AFS även konkreta exempel på förhandlingar med kunder bland bolagen inom gemenskapen. Enligt AFS belyste dessa exempel de snedvridande effekterna av de omsättningsbaserade avgifterna på konkurrensen mellan leverantörerna. Dels kunde AFS förlora kunder genom att ha alltför höga priser i sina anbud, dels kunde AFS tvingas anpassa sitt anbud till konkurrentens och därigenom förlora en del av sin vinstmarginal motsvarande skillnaden mellan de två företagens avgiftsnivå. Skillnaden i omsättningsbaserad avgift [. . .] skulle på detta sätt leda till att AFS förlorar [. . .] av sin vinstmarginal.

(39) [. . .]

(40) Den 4 december 1996 antog kommissionen ett meddelande om invändningar mot ADP i enlighet med artikel 86 i fördraget. I sina synpunkter från den 28 februari 1997 på meddelandet om invändningar och under förhöret den 16 april 1997 gjorde ADP gällande följande:

— ADP innehar inte en dominerande ställning gentemot leverantörerna av marktjänster på flygplatserna i Paris, eftersom ADP:s verksamhet begränsar sig till att tillhandahålla fastigheter.

— ADP:s affärsavtal överensstämmer med fransk rätt avseende nyttjande av offentlig egendom.

— De finansiella villkor som beviljats AFS och OAT är likvärdiga under förutsättning att hänsyn tas till de respektive företagens hyra och att när det gäller OAT omsättningen med de flygbolag som ingår i den egna koncernen räknas bort.

— Förhållandena för OAT och AFS är inte jämförbara, särskilt på grund av de olika fastigheter som nyttjas av dessa leverantörer inom flygplatsområdet.

— Slutligen kan de användare som arbetar i egen regi inte anses verka på samma tjänstemarknad som de som levererar tjänster till tredje part.

II. **RÄTTSLIG ANALYS**

a) **Tillämpliga lagbestämmelser**

(41) AFS:s klagomål i detta ärende gäller de avgifter som tillämpas av Parisområdets flygplatsförvaltning för den cateringverksamhet som utförs på flygplatserna Orly och CDG i Paris. Samtidigt används liknande avgiftsordningar av förvaltaren av de berörda flygplatserna för andra kategorier av marktjänster, nämligen rengöring av flygplanen och hjälptjänster inom frakt och postbefordran.

(42) Det bör erinras om att artikel 59 i EG-fördraget har som mål att avveckla inskränkningar i friheten att tillhandahålla tjänster inom gemenskapen och att i enlighet med artikel 61 i fördraget detta mål bör uppnås inom ramen för den gemensamma transportpolitiken.

(43) Det är syftet med rådets direktiv 96/67/EG, som innehåller föreskrifter om ett gradvis tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen [1], under vissa förutsättningar från och med den 1 januari 1998 till och med den 31 december 2002. Genom direktivet upprättas en ny rättslig ram inom vilken konkurrensbestämmelserna för företagen fortsätter att gälla.

[1] EGT L 272, 25.10.1996, s. 36.

(44) Rådet fann när direktiv 96/67/EG antogs att tillträdet till de disponibla utrymmena på flygplatserna skulle fördelas mellan de olika leverantörerna av tjänster och mellan alla användare som tillämpar egenhantering, alltefter vad som behövs för att de skall kunna utöva sina rättigheter och lämna utrymme för effektiv och lojal konkurrens, och att detta tillträde kan vara förenat med att en avgift tas ut. Enligt bestämmelserna i artikel 16.3 i direktivet skall, när tillträdet till flygplatsens anläggningar är förenat med att en avgift tas ut, avgiften bestämmas på grunder som är relevanta, objektiva, genomblickbara och ickediskriminerande. Direktiv 96/67/EG påverkar emellertid inte tillämpningen av konkurrensreglerna i fördraget. Kommissionen kommer även i fortsättningen att övervaka att konkurrensreglerna följs (se beaktandemening 28 i direktivet).

(45) Vad beträffar tillämpningen av artiklarna 85 och 86 i EG-fördraget undantogs transportsektorn från tillämpningen av förordning nr 17 genom rådets förordning nr 141 ([1]), som senare ersattes av tre sektorsdirektiven om land- sjö- och lufttransporter (domstolens dom av den 11 mars 1997 i mål C-264/95 P, kommissionen mot UIC) ([2]).

(46) I detta sammanhang föreskrivs i artikel 1 i rådets förordning (EEG) nr 3975/87 ([3]), senast ändrad genom förordning (EEG) nr 2410/92 ([4]) att denna förordning klargör hur artiklarna 85 och 86 i fördraget skall tillämpas på lufttransporttjänster mellan två flygplatser inom gemenskapen.

(47) Den verksamhet som genomförs av flygplatsens ledningsenhet samt de marktjänster som tillhandahålls på dessa flygplatser ingår inte i lufttransporttjänsterna mellan två flygplatser inom gemenskapen. Denna verksamhet ligger alltså utanför tillämpningsområdet för de förordningar som reglerar särskilda förfaranden inom transportsektorn och ingår i tillämpningsområdet för förordning nr 17 om tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget.

(48) Därför anser kommissionen att den förordning som skall reglera förfarandet i ifrågavarande fall är förordning nr 17.

b) **Begreppet företag**

(49) Enligt domstolens fasta rättspraxis innebär begreppet företag i gemenskapens konkurrenslagstiftning varje enhet som bedriver ekonomisk verksamhet, oberoende av denna enhets rättsliga status och finansieringsform (se särskilt dom av den 23 april 1991, i mål C-41/90, Höfner och Elser mot Macroton ([5])).

(50) Artiklarna 85 och 86 i fördraget är tillämpliga på en offentlig enhets handlande om det kan fastställas att staten genom denna enhet utövar ekonomisk verksamhet av industriell eller kommersiell natur som består i att saluföra varor och tjänster. Det har ingen betydelse om staten agerar direkt genom ett organ som ingår i den offentliga förvaltningen eller genom en enhet som den har upprättat med särskilda eller exklusiva rättigheter. Det är därför nödvändigt att undersöka vilken typ av verksamhet som bedrivs av det offentliga företaget eller av den enhet som upprättats av staten med särskilda eller exklusiva rättigheter (se domen av den 16 juni 1987 i mål 118/85, kommissionen mot Italien ([6]) och domen av den 18 mars 1997 i mål C-343/95 Cali & Figli mot SEPG ([7])).

(51) ADP är ett finansiellt självständigt offentligt företag, inskrivet i handelsregistret i Paris, som bedriver verksamhet omfattande planering, drift och utveckling av samtliga civila luftfartsanläggningar i Parisregionen och som har till syfte att underlätta flygplanens ankomst och avgång, styra navigeringen, ta hand om resenärernas in- och utcheckning samt lastning och lossning av varor och post som befordras per lufttransport.

(52) I artikel R.252-12 i den franska civilflyglagen anges att ADP:s styrelse beslutar om den allmänna politiken på flygplatserna i Paris, att den tar initiativ till de åtgärder som är nödvändiga för att skapa resurser för att täcka behoven av administration, underhåll, drift och modernisering av flygplatserna samt beslutar om användarnas tillträde till tomter, byggnader och anläggningar på flygplatserna och deras tillhörande anläggningar, enligt ordningen för tillfälligt nyttjande av offentlig egendom.

(53) Enligt ADP:s årsrapport för 1996 utgjordes ADP:s omsättning huvudsakligen av följande poster:

— Kommersiella intäkter (kommersiella koncessioner, bränsle och andra intäkter): 1 054 miljoner franc, motsvarande 15 % av den totala omsättningen.

([1]) EGT 124, 28.11.1962, s. 2751/62.
([2]) REG 1997, s. I-1287, punkt 44.
([3]) EGT L 374, 31.12.1987, s. 1.
([4]) EGT L 240, 24.8.1992, s. 18.
([5]) Rec. 1991, s. I-1979, punkt 21.
([6]) Rec. 1987, s. 2599, punkterna 7 och 8.
([7]) REG 1997, s. I-1547, punkterna 16, 17 och 18.

— Upplåtande av anläggningar och materiel (parkeringar, transport, korridorer, bussar): 866 miljoner franc, motsvarande 12,5 % av den totala omsättningen.

— Flygplatstjänster (teknisk service av flygplanen på marken, indelning av passagerare etc.): 1 253 miljoner franc, motsvarande 18 % av den totala omsättningen.

— Hyra för mark (tomter, byggnader): 720 miljoner franc, motsvarande 10 % av den totala omsättningen.

(54) Det framgår av handlingarna i ärendet att ADP:s verksamhet avseende ledning av flygplatserna särskilt omfattar: godkännande av leverantörer för utförandet av en viss kategori av markservice (se särskilt skälen 9, 14, 23 – 29), kontroll av fordonens och personernas rörelser och organisation av den verksamhet som bedrivs på de gemensamt nyttjade anläggningarna (se skälen 12, 26 och 27) samt kvalitetssäkring avseende de marktjänster som tillhandahålls flygbolagen (se skälen 9, 14 och 30). Som ersättning för sina ledningstjänster på flygplatserna i Paris förhandlar ADP i egen regi fram affärsavtalen med tjänsteleverantörerna (se skälen 7, 8, 9, 12, 13, 14, 18 – 22).

(55) Mot bakgrund av denna information anser kommissionen att ADP beslutar om verksamhetsvillkoren för de marktjänstleverantörer som anlitas och att denna verksamhet utgör företagsverksamhet enligt artikel 86 i fördraget.

c) **Relevant marknad**

Flygplatsledningstjänst tillhandahållen av förvaltaren

(56) Detta ärende gäller lednings- och driftsverksamheten vid flygplatser i Parisområdet. Förvaltaren av en flygplats har i uppdrag att administrera flygplatsens infrastrukturer och säkerställa en effektiv drift genom att kontrollera och samordna all verksamhet som bedrivs där.

(57) Kommissionen har redan gjort en skillnad ([1]) mellan marknaden för marktjänster och den verksamhet som bedrivs av flygplatsens ledningsenhet avseende ledningstjänst och organisation av nyttjandet av infrastrukturerna på följande sätt:

Marknaden för marktjänster kännetecknas av att utövandet av dessa tjänster ofta är förbehållet själva flygplatsen eller den nationella transportören. Dessutom är egenhantering inte alltid tillåten eller också är den begränsad till vissa transportörer, som har valts ut enligt kriterier som ofta inte är genomblickbara.

I en sådan situation kan priserna bestämmas på ett sätt som är godtyckligt och föga genomblickbart. Transportörerna har heller inte alltid möjlighet att få till stånd högre kvalité på tjänsterna eller anpassning av dessa till kundernas specifika behov. Dessutom kan en leverantör gynna vissa transportörer på bekostnad av andra. Denna risk ökar om leverantören är det nationella flygbolaget och en direkt konkurrent till de flygbolag som är hänvisade till att anlita dess tjänster.

Flygplatsernas uppdrag är att förvalta, underhålla och ibland även låta uppföra flygplatsens infrastrukturer, att ställa dessa till användarnas förfogande och att säkerställa att de fungerar väl, särskilt genom att organisera och samordna all verksamhet som äger rum på flygplatsen. Att andra leverantörer får tillträde till denna marknad äventyrar alltså inte flygplatsernas effektivitet.

(58) Den ledningstjänst för flygplatserna som tillhandahålls av ADP gentemot leverantörer och användare som bedriver marktjänst på flygplatserna i Paris omfattar i synnerhet följande tjänster: Godkännande av auktoriserade leverantörer, kontroll och organisation av verksamheten på de flygplatsanläggningar som används gemensamt samt kvalitetssäkring för de marktjänster som tillhandahålls på flygplatserna i Paris (se skäl 54). Som ersättning för dessa tjänster, och särskilt auktoriseringen av leverantörer, kan ADP begära en betalning som definieras inom ramen för affärsavtalen.

Flygplatsernas utbytbarhet

(59) Det finns en särskild marknad för ledning och samordning av den verksamhet som är tillåten på flygplatserna i Paris, eftersom de transportörer som är användare av dessa flygplatser samt leverantörerna av de marktjänster som är nödvändiga för att den berörda lufttrafiktjänsten skall kunna fungera väl, inte har något annat val än att använda flygplatserna Orly och CDG.

([1]) KOM(94) 590 slutlig, punkterna 12, 13 och 14.

(60) Faktum är att inhemsk och internationell lufttrafik på väg till eller från Parisområdet använder flygplatserna Orly och CDG. Andra flygplatser än Orly och CDG som skulle kunna härbärgera ett jämförbart urval av luftfartstjänster för samma destinationer befinner sig på tiotals mils avstånd och i allmänhet i andra medlemsstater. Orly och CDG spelar dessutom en särskild roll som centrala knutpunkter *(hubs)* som möjliggör för passagerare från ett mycket stort antal inhemska linjer att finna anslutningar till andra inhemska linjer, gemenskapslinjer eller internationella linjer.

(61) Därför är det så att för många passagerare på väg antingen från eller till Parisområdet eller andra områden i Frankrike, är de franska flygbolag eller de av gemenskapens flygbolag som använder Orly- eller CDG-flygplatserna inte utbytbara genom de tjänster som erbjuds på andra flygplatser inom gemenskapen. Här åsyftas särskilt de resenärer som för yrkesmässiga ändamål utnyttjar tjänster med anpassad tidtabell som erbjuder ett stort antal dagliga avgångar och ankomster, eftersom restiden och kvalitén på de tjänster som erbjuds är av avgörande betydelse för att uppfylla deras yrkesmässiga krav.

(62) Konkurrensen mellan flygplatser har betydelse endast i den mån en flygplats är en huvudflygplats, dvs. ett transferställe för anslutande flyg. I det sammanhanget råder det ett konkurrensförhållande mellan ett antal stora flygplatser för en del av den totala trafiken, dvs. icke-direkt trafik som använder en flygplats som transferställe. Anslutande trafik utgör dock inte den totala trafiken på en flygplats, och för den största delen av trafiken utgör den ifrågavarande flygplatsen avgångs- eller bestämmelseort. Enligt IATA 1996 Analysis, som återgavs i tidskriften Airline Business i december 1996, utgjorde transfertrafiken mindre än 5 % av trafiken på Orly och omkring 7 % av trafiken på CDG.

(63) De flygbolag som har inhemsk trafik eller trafik inom gemenskapen från eller till Parisområdet har alltså inget annat val än att använda Orly- eller CDG-flygplatserna och de marktjänster som erbjuds på dessa flygplatser. Frågan om Paris-flygplatsernas utbytbarhet sinsemellan är inte relevant för detta ärende eftersom ADP är ledningsenhet för båda de internationella flygplatserna i Parisområdet.

Marktjänster på flygplatserna

(64) Marktjänsterna på Orly- och CDG-flygplatserna är absolut nödvändiga för att luftfartstjänsterna från och till Parisområdet skall kunna fungera väl. De utgör ett väsentligt bidrag till en effektiv användning av de berörda flygplatsernas infrastruktur.

(65) Marktjänsterna är definierade i bilagan till direktiv 96/67/EG, där de delas in i 11 kategorier. De olika tjänstetyperna skiljer sig kraftigt åt sinsemellan [1], särskilt på följande sätt:

— Alla tjänster kräver inte samma typ av eller lika stor teknisk kunskap.

— Vissa tjänster, såsom bagagehanteringen, kräver en insats av mycket materiel eller sofistikerade system.

— Vissa tjänster, som exempelvis ramptjänsterna, kräver mycket yta eller, som passagerartjänsterna, många kontaktpunkter med passagerarna i anslutning till flygplatsen, medan andra, som catering, i hög utsträckning kan utlokaliseras till en plats utanför flygplatsområdet.

— Vissa tjänster, särskilt ramptjänsterna, rengöring och skötsel samt catering, innebär att personal och fordon måste röra sig inom flygplatsens säkerhetsområden, vilket kräver hög trygghets- och säkerhetsnivå, vars bibehållande är en av ledningsenhetens viktigaste uppgifter.

(66) Det ifrågavarande ärendet berör mer specifikt följande tre tjänstekategorier: ”Fraktgods och posthantering” (kategori 4 i bilagan till direktiv 96/67/EG), ”rengöring och skötsel av flygplanet” (kategori 6 i bilagan till direktiv 96/67/EG) och ”catering” (kategori 11 i bilagan till direktiv 96/67/EG). Cateringverksamheten sådan den är beskriven i ADP:s avtal (artikel 18.1 i avtalet med AFS och artikel 24.1 i avtalet med OAT) innehåller dessutom inslag av ramptjänsteverksamhet i enlighet med direktiv 96/67/EG, särskilt inslagen ”förflyttning av flygplanet, in- och avlastning av mat och dryck” (kategori 5.7 i bilagan till direktiv 96/67/EG).

(67) Marktjänsten utgör en icke obetydlig del av driftskostnaderna för gemenskapens flygbolag. Dessa avgifter befinner sig på en jämförbar nivå med de flygplatsavgifter som flygbolagen betalar. Gemenskapens transportörer har ett direkt intresse av att skaffa sig bättre kontroll över kostnaderna för marktjänster. Dessutom utgör marktjänsterna ett viktigt inslag i strategin för differentiering av kvalitén på den transporttjänst som erbjuds av flygbolagen som syftar till att anpassa tjänstekvalitén på deras tjänster till kundernas behov.

(68) För varje tjänstekategori finns det vissa transportörer som har tillstånd att bedriva egenhantering. Övriga transportörer vänder sig till leverantörer av marktjänster till tredje man. Egenhantering innebär att en användare har rätt att leverera en kategori av

[1] KOM(94) 590 slutlig, punkt 11.

marktjänster till sig själv. De flygbolag som bedriver egenhantering väljer ofta att överlåta denna verksamhet till ett specialiserat dotterbolag. Vissa användare som bedriver egenhantering har tillstånd att tillhandahålla tjänster till andra flygbolag. Andra användare som bedriver egenhantering har däremot inte tillstånd att tillhandahålla tredje man tjänster (se skälen 16—19, 25, 26 och 28).

(69) Tjänsteverksamhet som bedrivs i form av egenhantering utgör en metod för att tillhandahålla marktjänster. Handlingarna i ärendet visar att de flygbolag som ingår i samma koncern inte nödvändigtvis överlåter alla sina marktjänster till enbart de specialiserade dotterbolagen i den egna koncernen (se skäl 28). Vissa användare som har tillstånd endast till att bedriva egenhantering önskar för övrigt utöka sin verksamhet till att även kunna omfatta tillhandahållande av tjänster till tredje man, under förutsättning att ledningsenheten lämnar sitt medgivande (se skäl 25). Även om ledningsenheten godkänner verksamheten beror transportörens val på ekonomiska överväganden om kostnaden och lönsamheten för den marktjänsteverksamhet som övervägs. Den användare som väljer egenhantering måste särskilt kunna säkerställa tillräckligt stor volym för att täcka kostnaderna för sina investeringar.

(70) En tjänsteverksamhet som bedrivs i form av egenhantering av en transportör för detta bolags egna luftfartsverksamhet omfattas av tjänster från flygplatsens ledningsenhet i lika hög grad som den tjänsteverksamhet som bedrivs av leverantörer till tredje man.

Slutsats

(71) Efter genomgång av dessa överväganden är det lämpligt att i detta ärende beakta marknaden för flygplatsledningstjänster som tillhandahålls leverantörer och användare som bedriver marktjänster på flygplatserna i Paris (hädanefter kallad marknaden för flygplatsledningstjänster). Ett konkurrensbegränsande beteende på marknaden för flygplatsledningstjänster påverkar även marknaden för marktjänster på flygplatserna i Paris och indirekt även marknaden för transporttjänster till och från dessa flygplatser.

d) **Dominerande ställning**

(72) Enligt domstolens fasta rättspraxis kan ett företag som innehar ett lagligt monopol anses inneha en dominerande ställning i enlighet med artikel 86 i fördraget. En sådan dominerande ställning kännetecknas av att ett företag har stort ekonomiskt inflytande, som ger det möjlighet att hindra att effektiv konkurrens upprätthålls på marknaden genom att det i hög grad kan agera oberoende gentemot sina konkurrenter och kunder (se dom av den 9 november 1993, i mål C-322/81, Michelin [1]). Rättspraxis har även visat att tillämpningen av artikel 86 inte kan uteslutas genom det faktum att frånvaron eller begränsningen av konkurrens gynnas av lagar eller andra bestämmelser (se dom av den 4 maj 1988, i mål C-30/87, Bodson mot Pompes Funèbres [2]).

(73) ADP innehar det lagliga monopolet för driften av Orly- och CDG-flygplatserna. På dessa flygplatser tillhandahåller ADP vissa marktjänster direkt och har även rätt att bevilja andra företag tillstånd att bedriva marktjänstverksamhet.

(74) ADP beslutar följaktligen om det antal och om vilka leverantörer av marktjänster eller som skall godkännas och om vilka användare som skall tillåtas bedriva egenhantering (se skäl 54). När en leverantör nekas verksamhetstillstånd kan detta beslut lika gärna bero på överväganden om säkerheten för varor och personer som på kommersiella överväganden om marknaden för marktjänster (se skäl 27).

(75) ADP beslutar självständigt om de villkor som skall ges till de leverantörer som beviljas tillstånd inom ramen för affärsavtalen. I varje avtal bestäms dels de fastigheter som ställs till förfogande för leverantören och dels den marktjänstverksamhet som beviljas. ADP åtar sig även att kontrollera kvalitén på de tjänster som tillhandahålls tredje man. De godkända leverantörerna erlägger hyra för nyttjanderätten av fastigheter inom flygplatsområdet och en omsättningsbaserad avgift för rätten att bedriva marktjänsteverksamhet på flygplatsen.

(76) ADP har rätt att bevilja och definiera villkoren för verksamheten för de leverantörer som tillhandahåller marktjänster vid flygplatserna i Paris. De leverantörer som tillhandahåller marktjänster till tredje man, de användare som önskar bedriva egenhantering samt, sett i ett större perspektiv, de flygbolag för vilka marktjänsterna är oumbärliga,

[1] Rec. 1983, s. 3461.
[2] Rec. 1988, s. 2479, punkt 26.

befinner sig alltså i en avsevärd beroendesituation gentemot ADP. Kommissionen anser därför att ADP har en dominerande ställning på marknaden för flygplatsledningstjänster, vilken har beaktats i detta ärende.

e) **Väsentlig del av den gemensamma marknaden**

(77) Den marknad för flygplatsledningstjänster som beaktas i detta ärende omfattar de internationella flygplatserna inom Parisområdet, Orly och CDG. De är de två viktigaste franska flygplatserna avseende både inhemsk och internationell trafik.

(78) ADP:s årsrapport för år 1996 visade att ADP genom att ta emot 59,1 miljoner passagerare och 1 244 000 ton fraktgods och post, kom på andra plats bland de europeiska flygplatserna beträffande trafik, på andra plats i världen beträffande internationell passagerartrafik och på tredje plats i Europa beträffande fraktgods och post. Fördelningen mellan flygplatserna med avseende på passagerartrafik var 31,76 miljoner passagerare för CDG och 27,37 miljoner passagerare för Orly.

(79) Passagerarna och godset från och till Parisområdet, vilket utgör en av de viktigaste ekonomiska zonerna i gemenskapen, använder luftfartstjänsterna från eller till Orly och CDG som är i förbindelse med alla de viktigaste inhemska och internationella flygplatserna. Orly och CDG spelar dessutom en särskild roll som centrala knutpunkter *(hubs)* som möjliggör för ett stort antal passagerare att förflytta sig bekvämt från en region i Frankrike till en region i en annan medlemsstat eller omvänt. Slutligen har de viktigaste internationella flygplatserna utanför gemenskapen förbindelse med någon av de två flygplatserna i Paris.

(80) Vad beträffar särskilt de linjer från gemenskapens flygplatser som trafikerar de två flygplatserna, härrörde 1996 63 % av passagerartrafiken på de två flygplatserna i Paris från inhemska linjer eller linjer inom gemenskapen. För fraktgods och posthantering härrörde 19 %, mätt i ton, av godstrafiken på de två flygplatserna från inhemsk trafik eller trafik inom gemenskapen.

(81) Ledningsverksamheten på flygplatserna i Paris är oumbärlig för att den nationella och internationella luftfartstjänsten från och till Parisområdet skall kunna fungera väl. Denna verksamhet syftar även till att säkerställa effektiv användning av luftfartens infrastruktur. ADP:s omsättning avseende verksamhetstillstånd, nyttjandet av fastigheter och flygplatstjänster var omkring 3,2 miljarder franc 1996. Denna verksamhet svarade för mer än 45 % av ADP:s totala omsättning (se punkt 53).

(82) Mot bakgrund av denna information bör ADP anses ha en dominerande ställning på en väsentlig del av den gemensamma marknaden.

f) **Missbruk av dominerande ställning**

(83) EG-domstolen påminde i sin dom av den 19 mars 1991 (i mål C-202/88, Frankrike mot kommissionen) [1] om att ett icke snedvridande konkurrenssystem enligt fördraget kan garanteras endast om det säkerställs att de ekonomiska aktörerna har lika möjligheter. Det framgår också av domstolens rättspraxis att ett företag inte får tillämpa konstgjorda prisskillnader som är till nackdel för kunderna och som snedvrider konkurrensen (dom den 6 oktober 1994 i mål T-83/91, Tetra Pak mot kommissionen [2] och dom av den 21 oktober 1997 i mål T 219/94, Deutsche Bahn [3], ännu ej offentliggjord i REG).

(84) Artikel 86 avser konkurrensbegränsande beteenden som företag tillämpar på eget initiativ. Enligt bestämmelserna i artikel 86 kan ett företag med en dominerande ställning på en väsentlig del av marknaden inte tillämpa olika villkor för likvärdiga transaktioner med vissa handelspartner, varigenom dessa får en konkurrensnackdel.

(85) ADP tar ut olika avgifter av konkurrerande leverantörer ifråga om vissa kategorier av marktjänster på samma flygplats. Med tanke på ADP:s dominerande ställning är det alltså lämpligt att utreda om, på en och samma flygplats i Paris, skillnader i de avgifter ADP tar ut av leverantörerna av marktjänster inom samma kategori skapar olika villkor för likvärdiga transaktioner och därigenom snedvrider konkurrensen på marknaden.

Tillstånd beviljade av ADP

(86) ADP har inrättat ett godkännandeförfarande för att kontrollera leverantörerna av marktjänsters tillträde till flygplatserna i Paris. Antalet leverantörer begränsas av ADP i syfte att säkerställa att flygplatsen fungerar effektivt och att dess ekonomiska intressen tillvaratas (se skälen 23 – 29). Den 1 april 1996 överlämnade ADP en förteckning över de

[1] Rec. 1991, s. I-1223, punkt 51.
[2] Rec. 1994, s. II-755, punkt 160.
[3] REG 1997, s. II-1689.

godkända leverantörerna med uppgift om de ekonomiska villkoren i de respektive avtalen (se skälen 16–22). ADP har angivit att samma avgiftsstruktur har tillämpats i alla affärsavtal som företaget har (se punkt 2.3 i ADP:s kommentarer av den 27 juli 1995).

(87) I princip görs en åtskillnad i ADP:s affärsavtal mellan tillståndet att bedriva en kategori av marktjänster på en flygplats och tillståndet att nyttja fastigheter som är belägna inom flygplatsen.

(88) Som exempel skiljer bestämmelserna i artiklarna 19 och 24 i avtalen med OAT tydligt mellan två tillstånd: å ena sidan nyttjandetillståndet för fastigheterna och å andra sidan tillståndet att bedriva en form av marktjänster (se skäl 14). Även avtalen med AFS innehåller två olika tillstånd. Faktum är att artiklarna 17 och 18 i kontraktet å ena sidan innehåller ett nyttjandetillstånd för fastigheter och å andra sidan ett tillstånd att bedriva cateringtjänst, begränsat till Orly-flygplatsen (se skäl 9).

(89) I ADP:s avtal definieras omfattningen av de beviljade marktjänsterna. Där anges att ADP kontrollerar i vilken utsträckning flygplatsens användare är tillfredsställda med kvalitén på leverantörernas tjänster. ADP kan tillgripa sanktioner om vissa kvalitetskriterier inte respekteras.

(90) Under förhöret den 16 april 1997 framkom det att ADP inte tar ut någon omsättningsbaserad avgift på den delen av cateringleverantörernas omsättning som härrör sig från cateringtjänster till kunder utanför flygplatsen [...]. ADP anser nämligen att marknaden på flygplatsens ramper inte berörs genom de tjänster som tillhandahålls järnvägsföretagen.

(91) I ljuset av dessa upplysningar kan det konstateras att de affärsavtal som har slutits mellan ADP och leverantörerna av marktjänster syftar till att förmedla två olika tillstånd: å ena sidan förfoganderätten över fastigheter på flygplatserna i Paris, å andra sidan tillståndet och villkoren för bedrivandet av marktjänster för de leverantörer som godkänts på dessa flygplatser.

Hyror för nyttjande av offentligt ägd mark

(92) Nyttjandet av tomter inom området för en flygplats som drivs av ADP ger anledning att ta ut en avgift för nyttjande av den som innehar denna nyttjanderätt. Eftersom Paris flygplatser är belägna på tomter som är offentligt ägda, kallas denna avgift markhyra eller hyra för nyttjande av offentligt ägd mark. Enligt fransk rätt skall hyran beräknas enligt hyresvärdet för en privat fastighet som är jämförbar med den offentligt ägda mark tillståndet gäller. Denna hyra fastställs med hänsyn till de särskilda egenskaperna för varje tomt och de anläggningar som ställts till förfogande och deras belägenhet på flygplatsområdet, vilket kan leda till betydande skillnader mellan de hyror som erläggs per ytenhet av de olika leverantörerna (se skälen 9, 14 och 20). För likadana ytor medför typen av yta (kontor, byggnad eller hangar) och ytans belägenhet på flygplatsområdet olika hyror för nyttjande.

(93) Det bör påpekas att vissa av de produkter som behövs för de marktjänster som utförs vid flygplatsramperna kan vara helt eller delvis framställda utanför flygplatsområdet. De som tillhandahåller sådana tjänster kan välja att etablera sig delvis innanför eller utanför flygplatsområdet. AFS använder exempelvis för sin verksamhet anläggningar utanför flygplatsområdet i kommunen Rungis (se skälen 10 och 65).

(94) I det ifrågavarande ärendet är det alltså troligt att två konkurrerande leverantörer av samma typ av tjänst på en och samma flygplats nyttjar olika stor yta på denna flygplats och olika anläggningar beroende på om de väljer att etablera sig delvis eller fullständigt inom flygplatsen. Detta val leder till vissa skillnader i beräkningsunderlaget för deras respektive hyror. För en given leverantör kan det faktum att en mindre hyra erläggs till ADP kompenseras genom att denna leverantör betalar högre hyror utanför flygplatsen.

(95) Dessa upplysningar tyder på att den verksamhet med att upplåta mark inom flygplatsområdet som berättigar ADP att ta ut hyror är skild från den bemyndigande- och kontrollverksamhet som äger rum inom flygplatsanläggningarna. Med avseende på denna verksamhet konkurrerar ADP med markägare och ägare av industriella och kommersiella anläggningar inom ett stort geografiskt område kring de berörda flygplatserna.

(96) I enlighet med de villkor som fastlades av ADP i samband med det anbudsförfarande som ledde fram till valet av AFS tas det inte ut någon hyra. I de ekonomiska villkoren i avtalet anges icke desto mindre att AFS åtar sig att betala ett belopp [. . .] utöver den omsättningsbaserade avgiften. Även i detta särskilda fall har man i de ekonomiska villkoren gjort tydlig skillnad mellan hyra och omsättningsbaserad avgift (se skäl 9).

(97) Enligt den information som lämnades av ADP den 1 april 1996 betalar samtliga övriga leverantörer av de berörda kategorierna av marktjänster till tredje man hyra i förhållande till den yta de nyttjar. Avsaknaden av årlig hyra som ersättning för att AFS nyttjar fastigheter förefaller alltså vara en engångsföreteelse inom ramen för den ordning för hyror som tillämpas av ADP.

(98) Kommissionen anser sig inte behöva ta ställning till storleken på de hyror som tas ut av de berörda leverantörerna av marktjänster inom ramen för detta ärende.

Omsättningsbaserade avgifter

(99) ADP har angivit att den struktur på de ekonomiska villkoren som avtalats med AFS och OAT, bestående av en fast del som motsvarar nyttjandet av fastigheter och en rörlig del motsvarande den omsättning som görs på flygplatsen, är den som tillämpas i alla ADP:s affärsavtal och utgör en odelbar helhet (se punkt 2.3 i ADP:s synpunkter från den 27 juli 1995). ADP hänvisar till myndigheternas rekommendationer avseende detta område och särskilt de franska skattemyndigheternas rekommendationer (bilaga 3 i ADP:s synpunkter från den 28 februari 1997).

(100) Handlingarna från skattemyndigheterna avser de avgifter som erläggs i skatt och som fastläggs enligt följande förfaranden: Procentsatser fastställs enligt lag eller enligt tabeller som upprättas av skattemyndigheterna på nationell eller regional nivå eller på departementsnivå eller i andra fall av skattemyndigheternas direktör. Dessa tillvägagångssätt berör alltså inte de avgifter som fastläggs av ADP på egen hand. Det bör dock påpekas att följande förtydliganden görs i skattemyndigheternas rekommendationer avseende uppdelningen av avgifter för nyttjande av offentlig egendom:

”Medan den fasta avgiften utgör ersättning för ensamrätten att nyttja den berörda fastigheten, utan hänsyn tagen till ändamålet med nyttjandet, motsvarar den andra delen av avgiften, eller den andra beståndsdelen av de totala kostnaderna för fastigheten, den faktiska användningen av densamma i den mån den används i vinstgivande syfte eller ger upphov till avsevärda ekonomiska fördelar, på ett sådant sätt att den totala kostnaden utgör ett rimligt pris för de tjänster som tillhandahålls.

Det är därför normalt att den andra delen av avgiften, eller den andra beståndsdelen av de totala kostnaderna för fastigheten, varierar med nyttjandegraden av en given fastighet. I detta avseende får den andra beståndsdelen inte beräknas som en procentsats av den fasta avgiften.

De fördelar som uppstår för innehavaren av nyttjanderätten till offentlig egendom kan exempelvis bedömas på grundval av de kostnadsbesparingar som uppstår genom att denna egendom nyttjas i stället för privat egendom. Företagets omsättning eller vinst kan användas som bedömningsunderlag, varvid man även i den mån annan information finns tillgänglig försöker undvika att basera bedömningen enbart på avgiftens andra del (eller den andra beståndsdelen av de totala kostnaderna). I praktiken kan problemet lösas på ett tillfredsställande sätt genom att man knyter beräkningen av avgiftens andra del till materiella uppgifter, som är lätta att kontrollera i samband med utövandet av de rättigheter som följer med nyttjanderätten och vars resultat ger en tillräckligt noggrann uppfattning av nyttjandegraden av den egendom som upplåtits.”

(101) I det ifrågavarande ärendet konstaterar kommissionen att den del av leverantörens omsättning som härrör från flygbolagen för de berörda tjänstekategorierna inte står i relation till nyttjandegraden av fastigheterna inom flygplatsområdet. Särskilt rengöringen av flygplan, lastning och lossning av såväl fraktgods som mat och dryck, samt transport, leverans och lagring inom säkerhetsområdet, utgör verksamhet som saknar anknytning till de fastigheter som upplåtits till leverantörerna av ADP. Dessutom framkom det under förhöret den 16 april 1997 att ADP inte tar ut någon omsättningsbaserad avgift på grundval av den del av leverantörernas omsättning som härrör från [. . .] företag utanför flygplatsområdet. De avgifter som tas ut av ADP uppfyller därför inte kraven i ovannämnda rekommendationer från myndigheterna.

(102) Det bör för övrigt påpekas att rekommendationerna från myndigheterna inte föranleder ADP att bryta mot gemenskapens konkurrensregler. Fördragets konkurrensregler tillåter inte under några omständigheter de nationella myndigheterna att utfärda sådana regler som tvingar ADP att bryta mot reglerna i fördraget.

(103) I affärsavtalen görs tydlig skillnad mellan ersättningarna för de olika typerna av verksamhet som ADP bedriver. Exempelvis görs det i de ekonomiska villkoren i OAT:s tillstånd skillnad mellan ersättningarna för var och en av de två beståndsdelarna i tillståndet (se skäl 14):

— hyran (artikel 26.1) betalas till ADP för nyttjanderätten av den egendom som ställs till förfogande, och

— den omsättningsbaserade avgiften (artikel 26.2) betalas till ADP för tillståndet att utöva den verksamhet som beviljats.

(104) I fråga om AFS skiljer man också i avtalet mellan den omsättningsbaserade avgiften och hyran, även om den senare är noll (se skäl 9).

(105) ADP har angivit att en identisk avgiftsstruktur har tillämpats för samtliga affärsavtal som slutits med godkända leverantörer. Kommissionen anser därför att den rörliga omsättningsbaserade avgiften utgör en tillträdeskostnad som erläggs som ersättning för tillståndet att utöva verksamhet på flygplatsen. Denna avgift, som är baserad på leverantörens omsättning utgör betalning för de tjänster som tillhandahålls genom flygplatsledningen och som inte avser tillhandahållandet av fastigheter. Dessa tjänster från flygplatsledningen innefattar bland annat kontroll och organisation av marktjänsterna samt upplåtande av de anläggningar som används gemensamt av de användare och leverantörer som är verksamma på flygplatsen.

(106) Driften av gemensamma infrastrukturer kräver att all verksamhet som äger rum inom dessa organiseras och samordnas med upprätthållande av en tillräckligt hög grad av effektivitet och säkerhet. Särskilt catering, rengöring av flygplanen samt även fraktgods- och posttjänster kräver att personer och fordon rör sig inom de reserverade områden på flygplatsen som kräver en hög nivå av säkerhet (se skälen 27 och 65).

(107) Vad beträffar catering, rengöring och fraktgods får samtliga godkända leverantörer för en och samma tjänstekategori samma tjänster av flygplatsledningen, på samma sätt, i förhållande till den verksamhet som tillhandahålls av leverantören.

(108) Med tanke på den dominerande ställning som innehas av ADP får inte den omsättningsbaserade avgiften skapa olika villkor för likvärdiga leverantörer och därigenom leda till konkurrensnackdelar mellan leverantörer eller användare som tillhandahåller en och samma kategori av marktjänster.

Omsättningsbaserade avgifter som tillämpas för marktjänsteverksamhet till tredje man

(109) Den omsättningsbaserade avgiften utgör en viktig beståndsdel i strukturen på leverantörens kostnader. I det aktuella ärendet läggs den direkt på enhetspriset för tjänsterna ifråga. Som framgår av de delar av handlingarna i ärendet som berör kommersiella förhandlingar mellan lufttransportörer och tjänsteleverantörer påverkar en olaglig skillnad mellan de omsättningsbaserade avgifterna konkurrenssituationen mellan leverantörer av tjänster till tredje man i betydande omfattning (se skälen 30 – 32 och 38).

(110) Det framgår av detta material att den leverantör som betalar de högsta avgifterna inte kan erbjuda ett konkurrenskraftigt pris utan att äventyra sin vinstmarginal. Följaktligen kommer denna leverantör antingen att förlora kunder eller att sänka sin vinstmarginal för att kunna erbjuda ett konkurrenskraftigt pris och samtidigt kompensera för skillnaderna mellan omsättningsbaserade avgifter.

(111) För år 1995 var på grundval av jämförbar omsättning [...] den omsättningsbaserade avgift som AFS betalade mycket högre än motsvarande avgift för OAT. Faktum är att AFS betalade omkring [...] och OAT endast [...] i omsättningsbaserad avgift, med såväl koncernfinterna som externa avgifter inberäknade (se ADP:s skrivelse av den 9 november 1995 och ADP:s synpunkter av den 28 februari 1997, s. 12). Under år 1996 hade AFS en omsättning [...] och betalade omkring [...] i omsättningsbaserad avgift, motsvarande en genomsnittlig omsättningsbaserad avgift på [...]. Som jämförelse betalade OAT [...] i omsättningsbaserad avgift för en total omsättning på [...], vilket motsvarar en genomsnittlig avgift på [...] (se skäl 21).

(112) AFS åtnjuter särskilda ekonomiska villkor eftersom den hyra som anges i affärsavtalet med ADP är noll. För lika stor omsättning uppgick däremot den totala avgift som OAT betalade, även om man räknar med hyran, till [...], jämfört med [...] för AFS, medan OAT använder en mycket större yta på flygplatsen än AFS (se skälen 9 och 14). Dessutom betalade AFS ett engångsbelopp [...] till ADP utöver avgiften när avtalet ingicks. Skillnaden mellan de omsättningsbaserade avgifter som erlagts av respektive leverantör [...] är alltså betydligt större än vad som skulle vara berättigat om en hyra skulle läggas till den årliga omsättningsbaserade avgift som betalas av AFS.

(113) [...]

(114) Jämförelsen mellan de omsättningsbaserade avgifter som betalades av leverantörerna under 1996 visar att de procentuella skillnaderna, som vid första anblicken förefaller ganska begränsade, leder till stora skillnader mellan de belopp som faktiskt erläggs. Utöver exemplet med AFS och OAT omfattar skillnader i omsättningsbaserad avgift samtliga leverantörer inom alla de tre kategorier av markservice som berörs av detta ärende (se skälen 19 och 21). På grundval av omsättningarna för de företag som tillhandahåller catering- och rengöringstjänster på samma flygplats, leder en procentsats som ligger några procent lägre till att de årliga avgifterna minskar med flera miljoner franc. Den genomsnittliga procentsatsen för de externa avgifter som erläggs av de företag som tillhandahåller catering- och rengöringstjänster och är upptagna i förteckningen under punkt 21 är [...] ([1]) men de enskilda företagens procentsats för den externa omsättningsbaserade avgiften varierar mellan [...].

(115) Avseende fraktgodstjänster begär ADP från vissa av de företag som levererar marktjänster till tredje man ingen betalning av omsättningsbaserade avgifter trots att dessa anges i deras affärsavtal. En leverantör till tredje man betalar ingen avgift alls medan en annan betalar [...]. Enbart två leverantörer vilkas verksamhet är begränsad till att vara underleverantörer för vissa bolag betalar i praktiken omsättningsbaserade avgifter och anser sig därigenom förfördelade (se skälen 19, 21 och 22).

Omsättningsbaserade avgifter för egenhantering

(116) ADP begär från vissa flygbolag, eller från deras specialiserade dotterbolag, en avgift för egenhantering. Denna avgift kallas intern avgift (se skälen 17–19 [...]). Det faktum att olika avgiftssatser tillämpas för de tjänster som tillhandahålls tredje man (extern avgift) och för egenhantering (intern avgift) kan avgöra valet för en användare som jämför fördelarna med att anlita en leverantör av tjänster till tredje man med att bedriva egenhantering (se skäl 69).

(117) I de fall som ett flygbolag eller dess specialiserade dotterbolag har fått tillstånd av ADP att bedriva egenhantering för en av de berörda tjänstekategorierna och samtidigt dessutom har tillstånd att leverera samma tjänster till tredje man, tillhandahåller ADP samma flygplatsledningstjänster för all marktjänsteverksamhet som leverantören har. Om den interna avgift som tas ut för den omsättning som görs för egenhantering är mindre än den avgift som tas ut på den omsättning som görs med bolag utanför den egna gruppen, främjas alltså egenhanteringen för bolag inom samma koncern.

(118) Faktum är att på grundval av de belopp som förekommer under skäl 21 uppgick 1996 det totala beloppet för de omsättningsbaserade avgifter som betalades av de leverantörer som bedriver egenhantering och betalar en intern avgift till omkring [...] ([2]) av de berörda leverantörernas sammanlagda omsättning. Om man skulle räkna med omsättningen hos de användare som bedriver egenhantering och inte betalar någon omsättningsbaserad avgift skulle motsvarande procentsats vara lägre än [...]. De sammanlagda omsättningsbaserade avgifterna från de leverantörer som tillhandahåller tjänster till tredje man uppgick däremot till omkring [...] av dessa leverantörers sammanlagda externa omsättning (se skäl 114).

(119) Av detta följer att de bolag som bedriver egenhantering utan något objektivt motiv får sina marktjänster till en lägre kostnad. Man bör emellertid ta hänsyn till den speciella situation som råder för bolag vilkas verksamhetstillstånd är begränsade till enbart egenhantering genom de avtal som har utfärdats av ADP.

(120) En begränsning som utesluter att tjänster tillhandahålls tredje man kan i själva verket leda till ekonomiska nackdelar. Detta skulle bli fallet om leverantörer med begränsade tillstånd inte skulle kunna utveckla volymen på sin tjänsteverksamhet tillräckligt för att deras investeringar skulle bli lönsamma

([1]) Summan av externa avgifter betalda av de leverantörer av catering och rengöring som är nämnda under skäl 21, i förhållande till summan av samma leverantörers externa omsättning.

([2]) Summan av interna avgifter betalda av de leverantörer av catering och rengöring som är nämnda under skäl 21, i förhållande till summan av samma leverantörers externa omsättning.

på samma sätt som för leverantörer som tillhandahåller tjänster till tredje man. Eftersom ADP emellertid tillhandahåller samma flygplatsledningstjänster till alla leverantörer, måste en eventuell skillnad i de villkor som har beviljats leverantörer med begränsade tillstånd vara berättigad på grundval av objektiva och icke-diskriminerande orsaker. I det ifrågavarande ärendet konstaterar kommissionen att avsaknaden av avgiftsplikt för de användare som har verksamhetstillstånd som är begränsade till att enbart bedriva egenhantering utgör en diskriminerande fördel i fråga om kostnaderna för deras egenhantering och därigenom för deras lufttransport (se skäl 19).

(121) Det är möjligt att omsättningen för en leverantör för vissa tjänster som tillhandahålls genom egenhantering inte kan beräknas lika exakt eller med samma säkerhet som andra leverantörers omsättning. I så fall kan den omsättningsbaserade avgift som leverantörerna eller användarna skall betala beräknas i direkt förhållande till leverantörernas verksamhetsvolym, t.ex. i fråga om catering utifrån antalet passagerare som serveras, i fråga om rengöring utifrån antalet flygplan som omfattas eller i fråga om fraktgods utifrån antalet ton fraktgods eller post som hanteras.

(122) Av dessa skäl anser kommissionen att de nollavgifter eller mycket låga avgifter som tillämpas av ADP för sådan verksamhet som bedrivs av bolagen i form av egenhantering leder till att det är de leverantörer som tillhandahåller marktjänster till tredje man som får bära kostnaderna för den driftstjänst som tillhandahålls av ADP för all berörd marktjänst, även den som bedrivs som egenhantering. Detta leder till att marktjänst till tredje man är dyrare än egenhantering.

(123) Kommissionen noterar att de bolag som bedriver egenhantering är de som utvecklar tillräckligt stora volymer på sin lufttransportverksamhet på flygplatserna i Paris. Det rör sig framför allt om de största inhemska flygbolagen. Många transportörer från andra medlemsstater har däremot volymer som är otillräckliga för lönsam egenhantering. Dessa bolag är tvungna att anlita den dyrare marktjänst som tillhandahålls tredje man och drabbas därigenom av diskriminerande effekter genom de omsättningsbaserade avgifter som tillämpas av ADP.

Slutsatser beträffande de omsättningsbaserade avgifterna

(124) För att säkerställa lojal konkurrens mellan leverantörer eller användare krävs mot bakgrund av ovanstående att en icke diskriminerande ordning för omsättningsbaserade avgifter tillämpas för samtliga de företag som har tillstånd att bedriva en viss typ av tjänsteverksamhet på en och samma flygplats, även om verksamheten sker i form av egenhantering.

(125) I det ifrågavarande ärendet tillämpar ADP inte någon ordning för omsättningsbaserade avgifter som gör det möjligt att på ett förutbestämt sätt fastlägga avgiftssatsen för den avgift som baseras på omsättningen. Som ersättning för de förvaltningstjänster som tillhandahålls av ADP, varierar avgiftssatserna individuellt mellan de leverantörer eller användare som bedriver verksamhet inom en och samma tjänstekategori (se skälen 16 – 22). De omsättningsbaserade avgifter som tillämpas inom en och samma flygplats varierar alltså från en leverantör eller användare till en annan vilket har avsevärda effekter på priset för de berörda tjänsterna och därigenom även på de totalkostnader som bärs av transportörerna. Denna diskriminering har alltså konkurrensbegränsande effekter på marknaden för luftfartstjänster.

(126) Mot bakgrund av ovanstående fakta anser kommissionen att ADP genom de ifrågavarande omsättningsbaserade avgifterna tillämpar olika villkor för likvärdiga transaktioner med avseende på leverantörerna av marktjänster inom de berörda kategorierna. Dessa olikheter i avgifter sätter konkurrensen ur spel mellan leverantörer eller användare som tillhandahåller marktjänster på flygplatserna i Paris och även mellan användare som tillhandahåller konkurrerande luftfartstjänster från Paris. Olikheterna utgör i det ifrågavarande fallet missbruk av den dominerande ställning som innehas av ADP på marknaden för förvaltningstjänst på flygplatserna i Paris.

(127) Beträffande det särskilda fallet i fråga om AFS, motsätter sig kommissionen dock inte att hyra införs i företagets totala avgift. Denna hyra motiverar emellertid inte de skillnader i omsättningsbaserade avgifter som har konstaterats i det ifrågavarande ärendet (se skäl 112).

g) **Påverkan av handeln mellan medlemsstater**

(128) Ovanstående analys har visat att de ifrågavarande omsättningsbaserade avgifterna har satt konkurrensen ur spel mellan inhemska luftfartstjänster och luftfartstjänster från gemenskapen på trafiken från eller till flygplatserna i Paris (se särskilt skälen 71 och 126).

(129) Med tanke på storleken på de berörda avgiftsbeloppen utgör marktjänsten en icke obetydlig del av flygbolagens driftskostnader. Den utgör även ett avgörande inslag när det gäller att bedöma kvalitén på de tjänster som tillhandahålls passagerarna. De villkor som erbjuds av leverantörerna av marktjänster på flygplatserna påverkar alltså i betydande omfattning driftskostnadernas struktur och kvalitén på luftfartstjänsterna till och från flygplatserna i Paris.

(130) Särskilt om en användare som har tillstånd att bedriva egenhantering utan berättigande betalar en omsättningsbaserad avgift som är lägre än den som betalas av de konkurrerande användarna, antingen dessa också bedriver egenhantering eller anlitar tjänster från leverantörer till tredje man, påverkar denna skillnad luftfartstjänsten genom den effekt som uppstår på kostnaden för denna transporttjänst.

(131) Dessutom påverkar de diskriminerande skillnaderna mellan de avgifter som betalas av leverantörerna genom sin effekt på priserna de val som transportörerna träffar som kunder, utan att dessa prisskillnader återspeglar de konkurrerande leverantörernas relativa effektivitet (se skälen 30 – 33 och 38). Det är troligt att de berörda tjänsternas kvalitets- och effektivitetsnivå påverkas i betydande omfattning av att konkurrensen mellan leverantörerna, snedvrids.

(132) Det bör betonas att kvalitetsnivån på marktjänsterna utgör en viktig aspekt av differentieringsstrategin för de luftfartstjänster som tillhandahålls av gemenskapens flygbolag, som strävar efter att anpassa kvalitén på sin verksamhet till kundernas behov (se bilagorna 4 – 6 i ADP:s synpunkter från den 25 augusti 1995). Därav följer att de luftfartstjänster från eller till flygplatserna i Paris som erbjuds inom gemenskapen påverkas av att konkurrensen mellan leverantörerna av marktjänster är snedvriden.

(133) Mot bakgrund av den stora volymen av passagerare eller fraktgods i trafik från eller till de berörda flygplatserna i Paris på inhemska flyglinjer eller flyglinjer inom gemenskapen (se skälen 77 – 80), kan det antas att det missbruk av en dominerande ställning som har fastställts i detta ärende kommer att påverka handeln mellan medlemsstater.

h) **Slutsats**

(134) Ovanstående analys leder fram till att de omsättningsbaserade avgifter som tillämpas av ADP för vissa kategorier av marktjänster på flygplatserna Orly och CDG, särskilt catering, rengöring och skötsel av flygplanen och fraktgods och posthantering, medför diskriminerande avgiftsatser och snedvrider konkurrensen mellan de leverantörer som tillhandahåller de berörda tjänstekategorierna och indirekt även mellan de av gemenskapens flygbolag som trafikerar flygplatserna Orly och CDG.

(135) Därför anser kommissionen att den ifrågavarande avgiftsordningen snedvrider konkurrensen på den berörda marknaden i strid mot artikel 86 i fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Aéroports de Paris har överträtt bestämmelserna i artikel 86 i EG-fördraget genom att använda sin dominerande ställning som ledningsenhet för flygplatserna i Paris för att av de leverantörer eller användare som tillhandahåller marktjänster eller bedriver marktjänsteverksamhet i form av egenhantering inom områdena catering (inklusive lastning och lossning av mat och dryck ombord på flygplanen), rengöring och skötsel av flygplanen samt fraktgodstjänster, ta ut diskriminerande omsättningsbaserade avgifter på Parisflygplatserna Orly och Roissy-Charles de Gaulle.

Artikel 2

Aéroports de Paris skall upphöra med den överträdelse som anges i artikel 1 genom att erbjuda de berörda leverantörerna av marktjänster en icke diskriminerande avgiftsordning före utgången av en tidsfrist på två månader räknad från tillkännagivandet av detta beslut.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Aéroports de Paris, 291, bd Raspail F-75675 Paris Cedex 14.

Utfärdat i Bryssel den 11 juni 1998.

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen