II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 11. juni 1998

om en procedure efter EF-traktatens artikel 86 (IV/35.613 — Alpha Flight Services/Aéroports de Paris)

(meddelt under nummer K(1998) 1417)

(Kun den franske udgave er autentisk)

(98/513/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning nr. 17 af 6. februar 1962 om anvendelse af bestemmelserne i traktatens artikel 85 og 86 ([1]), senest ændret ved tiltrædelsesakten for Østrig, Finland og Sverige, særlig artikel 3,

under henvisning til klage indgivet af Alpha Flight Services af 22. juni 1995 med påstand om, at Aéroports de Paris overtræder traktatens artikel 86 og anmodning om, at Kommissionen bringer denne overtrædelse til ophør,

efter at have givet de berørte virksomheder mulighed for at udtale sig vedrørende de af Kommissionens fremførte klagepunkter i overensstemmelse med artikel 19, stk. 1, i forordning nr. 17 og Kommissionens forordning nr. 99/63/EØF af 25. juli 1963 om udtalelser i henhold til artikel 19, stk. 1 og 2, i Rådets forordning nr. 17 ([2]),

efter at have hørt Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål vedrørende Virksomhedssammenslutninger, og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFREMSTILLING

a) Baggrund for beslutningen

(1) Denne beslutning vedrører de omsætningsafgifter, som forvaltningsorganet for Aéroports de Paris (ADP) opkræver for at udstede tilladelse til leverandører af visse ground handling-tjenester i Orly- og Roissy-Charles de Gaulle-lufthavnen (CDG).

(2) Den 22. juni 1995 indgav selskabet Alpha Flight Services SARL, (AFS), der leverer catering-tjenester i Orly-lufthavnen, en formel klage mod Aéroports de Paris på grund af sidstnævntes opkrævning af diskriminerende afgifter hos leverandører af catering-tjenester i modstrid med bestemmelserne i traktatens artikel 86.

b) Parterne

(3) ADP er et offentligt selvfinansierende selskab, der er opført i handelsregistret i Paris, og hvis aktiviteter er anlæg, drift og udvikling af transportfaciliteter til civil lufttransport med udgangspunkt i

([1]) EFT 13 af 21. 2. 1962, s. 204/62.
([2]) EFT 127 af 20. 8. 1963, s. 2268/63.

Paris-området, som har til formål at lette flyankomster og afgange, tilvejebringe navigationsvejledning, sikre ind- og udstigning og transport af passagerer samt lastning og losning af luftbefordret fragt og post. ADP administrerer Orly-lufthavnen og CDG.

(4) AFS er et datterselskab af det britiske selskab Alpha Airport Group, der leverer catering-tjenester i Orly-lufthavnen. Alpha Airport Group betjener luftfartsselskaber i en række lufthavne i EU, herunder London, Amsterdam og Orly. Omsætningen for AFS's catering-tjenester i Orly var i 1995 på ca. 150 mio. FRF.

(5) Kontraktforholdet mellem ADP og leverandører af ground handling-tjenester, herunder også visse luftfartsselskaber, der benytter egen-handling, er blevet gennemgået af Kommissionen i forbindelse med denne sag. Disse virksomheder er ikke omfattet af denne procedure, men vil blive citeret i nedenstående tekst.

c) **Handelsaftaler indgået af ADP**

(6) AFS og ADP indgik den 1. februar 1990 en handelsaftale for en periode på 25 år.

(7) AFS har siden 1974 haft aktiviteter i Orly, dengang under navnet Forte Airport Services. I 1988 offentliggjorde ADP et udbud for at få et enkelt selskab — ud over Air France — til at levere catering-tjenester til tredjemand i Orly-lufthavnen. Udbuddet gav tilbudsgiverne mulighed for at vælge mellem en »kort« tilladelse på ca. 5 år, der ikke krævede store investeringer, og en »lang« tilladelse, der krævede investeringer på et område i lufthavnen. I begge tilfælde var der i de finansielle betingelser kun tale om betaling af en afgift på basis af tjenesteleverandørens omsætning (se bilag 2 i ADP's bemærkninger af 25. august 1995, især artikel 12 i udbudsbetingelserne).

(8) Den 17. marts 1988 valgte ADP's bestyrelse selskabet Forte Airport Services. Den 21. maj 1992 indgik ADP og Forte Airport Services en aftale om en tilladelse for 25 år med tilbagevirkende kraft fra den 1. februar 1990, hvorved selskabet fik tilladelse til at levere catering-tjenester i Orly-lufthavnen samt tilladelse til at benytte bygninger på lufthavnsområdet. Tilladelsen blev ændret den 12. april 1995 for at tage højde for Forte Airport Services navneskift til AFS.

(9) Følgende fremgår bl.a. af aftalen mellem parterne:

— ifølge aftalens artikel 17 — aftalens genstand — får AFS tilladelse til at benytte en række anlæg i Orly-lufthavnen, der er beregnet til cateringvirksomhed, samt tilladelse til at bygge og udstyre en bygning til udførelsen af denne virksomhed

— ifølge aftalens artikel 18 — tilladelsens omfang — er tilladelsen begrænset til Orly-lufthavnen, og AFS får tilladelse til at levere en række catering-tjenester, der omfatter tilberedning, emballering, ombordbringning og fjernelse af madvarer, drikkevarer og andre artikler til passagerer og besætning. AFS kan ligeledes klargøre og rengøre flykabinerne. Endvidere får AFS tilladelse til at levere catering-tjenester, der ikke er beregnet til fly, eller som er beregnet til kunder uden for lufthavnsområdet. Ifølge de oplysninger, der fremkom under høringen den 16. april 1997, foretager AFS ikke klargøring og rengøring af kabinerne. Endvidere udgør de eksterne catering-tjenester kun en ubetydelig del af selskabets aktiviteter

— artikel 19-21 — omfattede anlæg og dertil knyttede betingelser — vedrører tilladelse til at benytte bygninger på i alt ca. 8 000 m^2 på Orly-lufthavnens område. Det foreskrives ligeledes, at ADP fører tilsyn med det arbejde, tjenesteleverandøren udfører i forbindelse med opførelsen af nye anlæg

— artikel 22 — driftsbetingelser — forpligter AFS til at overholde visse kvalitetskriterier, både hvad angår anlæggenes vedligeholdelse og luftfartsselskabernes tilfredshed. De godkendte tjenesteydelser skal til enhver tid leve op til kravet om effektiv og hurtig lufttransport. AFS forpligter sig til at opfylde en række bestemte betingelser, hvis misligholdelse vil kunne

betyde, at ADP beslutter hurtigt at give tilladelse til et eller flere andre selskaber, der forventes at kunne yde en bedre service. ADP har ret til at modtage bemærkninger og reklamationer fra AFS's kunder, bl.a. ved hjælp af kvalitetsundersøgelser

— i artikel 23 — finansielle betingelser — foreskrives det, at AFS til gengæld for brugsretten til bygninger og driftstilladelsen skal betale en afgift efter følgende principper:

i) der opkræves ingen statsafgift

ii) der betales en omsætningsbaseret afgift [...]. Der skal betales afgift af omsætningen for måltider fra anlæg i Rungis, der leveres direkte til andre kunder, der opererer fra ADP's lufthavne, hvad enten der er tale om luftfartsselskaber eller ej [1]. Afgiftssatsen svingede oprindelig mellem [...] afhængig af omsætningen. Disse satser blev alle sat ned til [...] den 26. februar 1993

iii) endelig har AFS betalt et engangsbeløb på [...] til ADP oven i afgiften.

(10) Det skal bemærkes, at AFS ligeledes benytter anlæg i Rungis uden for lufthavnsområdet. Disse anlæg vedrører ikke ADP (se AFS' skrivelse af 18. marts 1996 og artikel 23, stk. 2, i AFS's aftale).

(11) AFS har klaget over, at ADP opkræver forskellige afgifter hos AFS og Orly Air Traiteur (OAT), der er en konkurrerende catering-virksomhed i Orly. Kommissionen anmodede den 6. juli 1995 ADP om at oplyse om de betingelser, der er givet OAT. Følgende fremgår af ADP's svar og bemærkninger af henholdsvis 27. juli 1995 og 25. august 1995.

(12) [...] gav ADP's bestyrelse selskabet La Toque Dorée tilladelse til at levere cateringtjenester i Orly. Den 17. juli 1992 gav ADP luftfartsselskaberne i Orly skriftlig meddelelse om, at det som følge af den driftstilladelse, der var indrømmet La Toque Dorée, der senere blev OAT, kun var CARH (Air France), Forte Airport Services og La Toque Dorée, der havde tilladelse til at levere catering-tjenester til luftfartsselskaber i Orly.

(13) OAT er et datterselskab, hvor Air France har kapitalmajoriteten via datterselskabet Servair, der ligeledes leverer ground handling-tjenester i CDG-lufthavnen. [...]. De nærmere driftsbetingelser for OAT blev fastsat i skrivelse [...]. [...] ADP gav bevilling til OAT for 25 år med [...] fra december 1992 vedrørende ret til at drive cateringvirksomhed i Orly-lufthavnen og ret til at benytte bygninger beliggende i lufthavnen.

(14) Af aftalen med OAT fremgår følgende:

a) ifølge artikel 19 — aftalens genstand — får OAT tilladelse til dels at benytte et område i Orly-lufthavnen, der nærmere er betegnet i artikel 20, med henblik på at opføre og indrette anlæg til catering-virksomhed, dels at udøve de i artikel 24 fastsatte aktiviteter

b) artikel 20-23 — beskrivelse af anlæg, arbejdets omfang og diverse bestemmelser — OAT får tilladelse til at benytte et område [...] og dér opføre de nødvendige anlæg

c) artikel 24 — tilladte aktiviteter — OAT får tilladelse til at levere en række catering-tjenester, der omfatter tilberedning, emballering, ombordbringning og fjernelse af madvarer, drikkevarer og andre artikler til passagerer og besætning. Endvidere får OAT tilladelse til at levere catering-tjenester, der ikke er beregnet til fly, eller som er beregnet til kunder uden for lufthavnsområdet.

d) artikel 25 — driftsbetingelser — ADP kontrollerer kvaliteten af de tjenester, der leveres til luftfartsselskaberne (se artikel 22 i aftalen med AFS)

e) artikel 26 — finansielle betingelser — fastsætter vederlaget for to tilladelser som følger:

— på den ene side skal aftaleparten til gengæld for tilladelsen til at benytte ovennævnte areal betale en årlig statsafgift til ADP, der beregnes i forhold til det benyttede areal

— på den anden side skal aftaleparten til gengæld for driftstilladelsen betale en afgift til ADP, der beregnes som følger:

[1] Ved offentliggørelsen af denne beslutning udelades visse oplysninger af fortrolighedshensyn.

i) en afgift på [. . .] af den samlede omsætning med Compagnie Nationale Air France og Air Frances datterselskaber, Air Charter og Air Inter (de tjenester, som OAT leverer til Servair's datterselskaber eller datter-datterselskaber, der har en driftstilladelse fra ADP, indgår ikke i beregningen af omsætningen)

ii) en afgift på [. . .] af den samlede omsætning med ethvert andet luftfartsselskab.

(15) ADP angav i sine bemærkninger af 27. juli 1995, afsnit 2.3, at de finansielle betingelser, der indrømmes tjenesteleverandørerne, består af en fast afgift, der modsvarer benyttelse af ejendomme, og en variabel afgift, der baseres på omsætningen i lufthavnen; denne struktur anvendes i alle ADP's aftaler og udgør en sammenhængende helhed.

(16) Den 1. februar 1996 anmodede Kommissionen om oplysninger efter bestemmelserne i artikel 11 i forordning nr. 17 for at få yderligere oplysninger om de ground handling-virksomheder, der af ADP har fået tilladelse til at drive virksomhed i Orly og CDG og de afgifter, der opkræves hos disse virksomheder. ADP's svar på denne anmodning indeholder en udtømmende oversigt over de godkendte virksomheder for hver tjenestekategori. De tjenestekategorier, for hvilke der skal betales omsætningsafgift, er catering-, rengørings- og fragttjenester.

(17) ADP har givet nogle luftfartsselskaber tilladelse til at anvende egen-handling i forbindelse med deres lufttransport. De luftfartsselskaber, der har en økonomisk interesse i at anvende egen-handling, er selskaber med et vist aktivitetsniveau i lufthavnen. Et begrænset antal luftfartsselskaber bruger egenhandling for alle tre ovennævnte tjenestekategorier. Nogle luftfartsselskaber anvender egen-handling gennem særlige datterselskaber.

(18) I henhold til den ordning, som ADP anvender, er der forskellige afgiftssatser for tjenesteleverandørerne baseret på:

— ekstern omsætning (eller uden for koncernen) for tjenester til tredjemand

— intern omsætning (eller inden for koncernen) for tjenester til luftfartsselskaber i samme koncern. Der er tale om omsætning for egenhandling således at den tilsvarende sats normalt ligger under den eksterne sats, og i nogle tilfælde er nul.

(19) De eksterne og interne satser varierer fra tjenesteleverandør til tjenesteleverandør, således som det fremgår af nedenstående tabel:

Selskab	Ekstern afgift	Intern afgift (1)	
Catering			
AFS	[. . .]	[. . .]	Orly
OAT (Air France)	[. . .]	[. . .]	Orly
Servair (Air France)	[. . .]	[. . .]	CDG
Skychef	[. . .]	[. . .]	CDG
HRS (AOM underleverandør)	[. . .]	[. . .]	
Rengøring			
ACNA (Air France)	[. . .]	[. . .]	Orly
Euronetec	[. . .]	[. . .]	Orly
Servair (Air France)	[. . .]	[. . .]	CDG
Skychef	[. . .]	[. . .]	CDG
SAP (AOM underleverandør)	[. . .]	[. . .]	
Fragttjenester			
Air France (2)	[. . .]	[. . .]	
France Handling	[. . .]	[. . .]	
SFS	[. . .]	[. . .]	
Witra (Lufthansa underleverandør)	[. . .]	[. . .]	
Trafic (TWA underleverandør)	[. . .]	[. . .]	

Selskab	Ekstern afgift	Intern afgift (1)	
Alitalia, Lufthansa, Swissair	[. . .]	[. . .]	CDG
Air Canada, JAL, TWA	[. . .]	[. . .]	CDG
Fedex, UPS	[. . .]	[. . .]	CDG
Aéropostale	[. . .]	[. . .]	CDG

(1) Afgifter for egen-handling.
(2) ADP præciserede i sin skrivelse af 1. april 1996, at Air France kun udfører få ground handling-tjenester for tredjemand.

(20) De nævnte tjenesteleverandører betaler en statsafgift til ADP i forhold til det areal, de anvender på lufthavnsområdet. De anvendte satser varierer efter tjenesteleverandør.

(21) Ifølge de oplysninger, ADP fremsendte den 23. maj 1997 som svar på Kommissionens anmodning, var de omsætningsafgifter, som nogle tjenesteleverandører betalte i 1996, følgende (i 1 000 FRF):

Selskab	Ekstern omsætning	Ekstern afgift	Intern omsætning (1)	Intern afgift
Catering- og rengøringstjenester (2)				
AFS	[. . .]	[. . .]		
OAT	[. . .]	[. . .]	[. . .]	[. . .]
Skychef	[. . .]	[. . .]		
Servair	[. . .]	[. . .]	[. . .]	[. . .]
ACNA	[. . .]	[. . .]	[. . .]	[. . .]
Fragttjenester				
Witra	[. . .]	[. . .]		
Trafic (3)	[. . .]	[. . .]		

(1) Omsætning for egen-handling.
(2) Der anvendes en enhedssats for en tjenesteleverandør, der leverer flere tjenestekategorier.
(3) For perioden 1. april 1996-31. marts 1997.

(22) I bemærkningerne af 28. februar 1997 og i forbindelse med høringen den 16. april 1997 fremførte ADP, at man ikke opkræver de afgifter for fragttjenester, der foreskrives i aftalerne med ground handling-virksomhederne. ADP begrunder denne midlertidige fritagelse med de omhandlede tjenesteleverandørers økonomiske skrøbelighed. [. . .]

d) **Godkendelse af ground handling-virksomheder i de parisiske lufthavne**

(23) De handelsaftaler, som ADP har indgået med de omhandlede virksomheder, indeholder to tilladelser: dels en tilladelse til at benytte bygninger på det offentlige område, som ADP administrerer, og dels en tilladelse til at levere catering-, rengørings- og fragttjenester.

(24) Ud over disse driftstilladelser skal de tjenesteleverandører, der har adgang til flyene, gennemgå en godkendelsesprocedure, der giver ADP mulighed for at forbyde ikke-godkendte eksterne virksomheder adgang til lufthavnsanlæggene og luftfartsselskaberne.

(25) AFS anmodede i 1993 ADP om, at der blev indført strammere kontrolforanstaltninger for at forhindre, at virksomheder uden tilladelse til at levere cateringtjenester til tredjemand i Orly fik adgang til det reserverede område i lufthavnen. AFS klagede over, at brugere, der kun havde tilladelse til at udføre egen-handling, også leverede ground handling-tjenester til tredjemand. AFS anførte, at man ikke kunne konkurrere på prisen med en tjenesteleverandør, der ikke skulle betale afgifter, og at ikke-godkendte virksomheders adgang medførte et afgiftstab for ADP (bilag 13, 14, 15 og 20 i AFS's klage).

(26) Som svar på AFS anmodning mindede ADP den 31. maj 1994 om, at der var indført en godkendelsesprocedure for at bringe udøvelsen af ikke-godkendte aktiviteter på Orly-platformen til ophør (bilag 23 i AFS's klage). Under høringen den 16. april 1997 beskrev ADP godkendelsesproceduren, der består af en formular, der udleveres af ADP, og som er nødvendig for at få adgangstilladelse hos de kontrolførende politimyndigheder.

(27) AFS anmodede endvidere ADP om driftstilladelse for CDG-lufthavnen. Den 24. maj 1995 meddelte ADP, at AFS's anmodning om godkendelse til CDG-lufthavnen ikke kunne efterkommes, bl.a. af følgende grunde (bilag 26 i AFS's klage):

»— på grund af sikkerhedskravene er det nødvendigt, at adgangen til det reserverede område begrænses til det, der er strengt nødvendigt for udførelsen af ground handling-tjenester, idet det er nødvendigt med en streng kontrol af personer og gods. Når man tager højde for den meget betragtelige indsats, politimyndighederne allerede har gjort i samarbejde med vores selskab, er det helt klart uhensigtsmæssigt at øge antallet af virksomheder inden for det reserverede område, idet man derved risikerer uopretteligt at skade kvaliteten og effektiviteten af ovennævnte kontrol;

— for at garantere sikkerheden for personer og gods er det ligeledes nødvendigt i betragtning af de mange ulykker, der kan konstateres på trods af de drastiske foranstaltninger, der er indført i den henseende, at begrænse antallet af køretøjer i det reserverede område. Godkendelse af endnu en virksomhed vil i betragtelig grad kunne øge risikoen for alle typer ulykker; Aéroports de Paris vil derfor ikke kunne give en sådan tilladelse uden at pådrage sig erstatningsansvar;

— endelig er det på det rent kommercielle plan ikke påvist, at cateringmarkedet, der på ingen måde er et monopolmarked, kan klare endnu en virksomhed. Hidtil har intet luftfartsselskab hverken udtrykt utilfredshed med ADP's administration eller udtrykt ønske om flere tjenesteleverandører på området.«

(28) Den 29. oktober 1996 meddelte AFS ADP, at et selskab, der opererer fra Orly, på basis af et udbud havde valgt en leverandør, der ikke var godkendt af ADP, selv om selskabet af ADP havde fået tilladelse til at anvende egen-handling. Som svar herpå anførte ADP, at dette ikke var i overensstemmelse med de gældende driftstilladelser, og at der var givet de nødvendige anvisninger til ADP's afdelinger for så hurtigt som muligt at bringe denne praksis til ophør (se AFS's kommentarer af 21. februar 1996).

(29) De godkendelsesprocedurer, som ADP har indført, giver derfor mulighed for effektivt at kontrollere adgangen til markedet for ground handling-tjenester i de parisiske lufthavne.

e) **Tvisten**

(30) I forbindelse med oprettelsen af OAT foreslog ADP sin bestyrelse at bevare de finansielle betingelser, der var aftalt med leverandøren. [. . .].

(31) I 1992 opstod der uenighed mellem AFS og ADP om beregning af den omsætningsbaserede afgift og om kvaliteten af AFS's tjenester. Efter indgåelse af en aftale om Force Airport Services' betaling af erstatning og på baggrund af den nye situation i kølvandet på dannelsen af OAT, blev ADP og AFS enige om at sænke AFS's afgift med [. . .]. Aftalen blev som følge heraf ændret den 26. februar 1993.

(32) AFS blev gennem korrespondance med sine kunder informeret om den afgift, som konkurrenten OAT betalte til ADP (se bilag 20 i AFS's klage). Det fremgår af korrespondancen, at nogle virksomheder nævnte den omsætningsafgift, konkurrenterne betalte til ADP, for at anmode AFS om lavere priser (bilag 16-19 i AFS's klage).

(33) Et luftfartsselskab bad f.eks. AFS om et pristilbud og anmodede samtidig AFS om, at »nævne eventuelle afgifter i Orly-lufthavnen«.

(34) Efter et tilbud fra AFS anførte en anden kunde, at »ADP-afgiften vækker bekymring [. . .] på grund af den konkurrenceforvridning, som den giver anledning til i et ellers velopbygget tilbud«. Luftfartsselskabet informerede AFS om et mere attraktivt pristilbud fra en konkurrerende tjenesteleverandør og anmodede AFS om en prisnedsættelse, der specifikt skulle afbøde virkningerne af omsætningsafgiften.

(35) AFS meddelte i flere skrivelser ADP, herunder skrivelse af 29. december 1993 (bilag 20 i klagen), at man ikke mente, at de omsætningsbaserede afgiftssatser for konkurrerende virksomheder i Orly-lufthavnen var ensartede, selv hvis man tog højde for eventuelle forskelle i statsafgifterne, og at disse forskelle skabte ulige konkurrencevilkår for de konkurrerende virksomheder. AFS nævnte over for ADP, at de forskellige afgiftssatser betød tab af kunder og krævede derfor, at der blev indført ensartede afgifter for konkurrerende virksomheder.

(36) Den 31. maj 1994 svarede ADP, at den sænkning af AFS's omsætningsafgift, der var gennemført den 26. februar 1993, i betragtning af de gældende grundafgifter betød, at der nu gjaldt samme sats for alle leverandører.

f) **Parternes hovedargumenter**

(37) Den 22. juni 1995 indgav AFS formel klage til Kommissionen mod ADP med den begrundelse, at ADP opkrævede urimelige afgifter hos cateringvirksomheder i strid med bestemmelserne i traktatens artikel 86. AFS mener, at hvis der blev anvendt samme omsætningsafgifter og statsafgifter som for OAT, ville selskabet kunne nedbringe det årlige afgiftsbeløb med ca. 3,5 mio. FRF.

(38) På en høring den 16. april 1997 fremlagde AFS endvidere konkrete eksempler på forhandlinger med luftfartsselskaber i EU, der er kunder hos AFS. Ifølge AFS viser disse eksempler omsætningsafgifternes konkurrenceforvridende virkning for de konkurrerende virksomheder: på den ene side kan et tilbud med for høje priser betyde tab af kunder, og på den anden side kan AFS blive tvunget til at indrette sit tilbud efter konkurrentens og give afkald på en del af overskuddet svarende til forskellen mellem afgiftssatserne. Denne forskel [. . .] kunne således betyde, at AFS ville miste [. . .] af sit overskud.

(39) [. . .].

(40) Kommissionen vedtog den 4. december 1996 en meddelelse om klagepunkter vedrørende ADP efter traktatens artikel 86. ADP anførte følgende i sine kommentarer til klagepunkterne af 28. februar 1997 og under høringen den 16. april 1997:

— ADP har ingen dominerende stilling i forhold til ground handling-virksomheder i de parisiske lufthavne, da ADP udelukkende stiller fast ejendom til rådighed

— ADP's handelsaftaler er i overensstemmelse med de franske regler om anvendelse af offentlig ejendom

— der gælder de samme finansielle betingelser for AFS og OAT, hvis der tages højde for de respektive grundskatter, og hvis man i OAT's tilfælde udelukker omsætningen med de virksomheder, der indgår i koncernen

— OAT og AFS er ikke i samme situation, væsentligst fordi de to virksomheder benytter forskellige bygninger på lufthavnsområdet

— endelig vil virksomheder, der benytter egenhandling, ikke kunne betragtes som udøvende deres aktivitet på det samme marked for ground handling-tjenester som de virksomheder, der leverer tjenester til tredjemand.

II. RETLIG VURDERING

a) **Gældende retsregler**

(41) AFS's klage i denne sag vedrører den afgiftsordning, som forvaltningsorganet for Aéroports de Paris anvender for catering-tjenester i de parisiske lufthavne Orly og CDG. ADP anvender imidlertid tilsvarende afgiftsordninger for andre ground handling-tjenester, som f.eks. rengøring af flyene og fragt- og posthåndtering.

(42) Der skal mindes om, at formålet med EF-traktatens artikel 59 er at fjerne restriktionerne for fri udveksling af tjenesteydelser, og ifølge traktatens artikel 61 skal dette mål nås inden for rammerne af den fælles transportpolitik.

(43) Det er formålet med Rådets direktiv 96/67/EF, at markedet for ground handling-tjenester i Fællesskabets lufthavne på visse betingelser gradvis skal åbnes fra den 1. januar 1998 og indtil den 31. december 2002 ([1]). Direktivet opstiller en ny retlig ramme, inden for hvilken konkurrencereglerne fortsat finder anvendelse.

([1]) EFT L 272 af 25. 10. 1996, s. 36.

(44) Med vedtagelsen af direktiv 96/67/EF har Rådet ønsket, at de virksomheder, der leverer ground handling-tjenester, og de brugere, der har tilladelse til at anvende egen-handling, får adgang til lufthavnsanlæggene, i det omfang denne adgang er nødvendig for udøvelsen af deres virksomhed, og for at sikre en reel og loyal konkurrence; dog kan der opkræves betaling for denne adgang. Det fremgår af direktivets artikel 16, stk. 3, at hvis der skal betales for denne adgang, skal den fastsættes efter relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende kriterier. Direktiv 96/67/EF berører imidlertid ikke anvendelsen af traktatens konkurrenceregler. Kommissionen overvåger fortsat, at disse regler overholdes (se betragtning 28 i direktivet).

(45) Hvad angår bestemmelserne i EF-traktatens artikel 85 og 86, blev transportsektoren undtaget fra anvendelsesområdet for forordning nr. 17 ved Rådets forordning nr. 141 ([1]), der senere blev erstattet af tre sektorforordninger vedrørende land-, sø- og lufttransport (EF-Domstolens dom af 11. marts 1997 i sag C-264/95 P, Kommissionen mod Union Internationale des Chemins de fer (UIC) ([2])).

(46) Det foreskrives i artikel 1 i Rådets forordning (EØF) nr. 3975/87 ([3]), senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2410/92 ([4]), at »i denne forordning fastlægges de nærmere retningslinjer for anvendelsen af traktatens artikel 85 og 86 på lufttransport« mellem to lufthavne i Fællesskabet.

(47) Forvaltningsorganets aktiviteter og ground handling-tjenester i lufthavnene er ikke omfattet af definitionen af lufttransport mellem to lufthavne i Fællesskabet. Disse aktiviteter falder således ikke ind under anvendelsesområdet for de særlige procedureforordninger for transportsektoren, men henhører under forordning nr. 17 hvad angår anvendelsen af traktatens artikel 85 og 86.

(48) Kommissionen anser derfor i dette tilfælde reglerne i forordning nr. 17 som værende den gældende retsforskrift.

([1]) EFT 124 af 28. 11. 1962, s. 2751/62.
([2]) Sml. 1997, s. I-1287, præmis 44.
([3]) EFT L 374 af 31. 12. 1987, s. 1.
([4]) EFT L 240 af 24. 8. 1992, s. 18.

b) **Begrebet virksomhed**

(49) Det fremgår af EF-Domstolens retspraksis, at begrebet virksomhed i Fællesskabets konkurrenceret omfatter enhver enhed, der udøver økonomisk virksomhed, uanset denne enheds retlige status og dens finansieringsmåde (se bl.a. dom af 23. april 1991, sag C-41-90, Hoefner og Elser mod Macrotron GmbH ([5])).

(50) Traktatens artikel 85 og 86 finder anvendelse på en offentlig enheds praksis, når det er fastslået, at staten via denne enhed udøver økonomisk virksomhed af industriel eller kommerciel art bestående af salg af varer og tjenester på markedet. Det er uden betydning, om staten handler direkte via en enhed, der er en del af den offentlige administration, eller via en enhed, der er tillagt særlige eller eksklusive rettigheder (se dom af 16. juni 1987 i sag 118/85, Kommissionen mod Italien ([6]), dom af 18. marts 1997 i sag C-343/95, Cali & Figli Srl mod SEPG) ([7]).

(51) ADP er et offentligt selvfinansierende selskab, der er opført i handelsregistret i Paris, og hvis aktiviteter er anlæg, drift og udvikling af transportanlæg til civil lufttransport med udgangspunkt i Paris-området, som har til formål at lette flyankomster og -afgange, tilvejebringe navigationsvejledning, sikre ind- og udstigning og transport af passagerer samt lastning og losning af luftbefordret fragt og post.

(52) Det foreskrives i artikel R.252-12 i den franske lov om civil luftfart, at ADP's bestyrelse fastsætter den overordnede politik for de parisiske lufthavne, træffer de foranstaltninger, der er nødvendige for at finansiere administrations- og vedligeholdelsesudgifter og forbedring af lufthavnene, og at ADP beslutter, hvilke grunde, bygninger og lufthavnsfaciliteter, der skal stilles til brugernes rådighed i form af en ret til midlertidig benyttelse af offentlige områder.

(53) Ifølge ADP's årsberetning for 1996 stammede ADP's omsætning bl.a. fra:

— kommercielle indtægter (omsætningsafgifter, brændstof og andre indtægter): 1 054 mio. FRF, dvs. 15 % af den samlede omsætning

([5]) Sml. 1991, s. I-1979, præmis 21.
([6]) Sml. 1987, s. 2599, præmis 7 og 8.
([7]) Sml. 1997, s. I-1547, præmis 16-18.

— brug af anlæg og materiel (parkering, transport, gateway-faciliteter, intern transport): 866 mio. FRF, dvs. 12,5 % af den samlede omsætning

— lufthavnsassistance (teknisk hjælp til parkerede fly, passagerregistrering): 1 253 mio. FRF, dvs. 18 % af den samlede omsætning

— grundafgifter (grunde, bygninger): 720 mio. FRF, dvs. 10 % af den samlede omsætning.

(54) Det fremgår af sagen, at ADP's aktiviteter vedrørende lufthavnsforvaltning bl.a. omfatter: godkendelse af leverandører af visse tjenester (se bl.a. betragtning 9, 14, 23-29), kontrol med køretøjers og personers færden og organisation af de aktiviteter, der foregår på de fælles anlæg (se betragtning 12 og 26-27), kontrol med kvaliteten af de ground handling-tjenester, der tilbydes luftfartsselskaberne (se betragtning 9, 14 og 30). I sin egenskab af forvalter af de parisiske lufthavne forhandler ADP egenhændigt aftaler med tjenesteleverandørerne (se betragtning 7, 8, 9, 12, 13, 14, 18-22).

(55) På basis af ovenstående mener Kommissionen, at ADP fastsætter betingelserne for levering af ground handling-tjenester for de virksomheder, der får driftstilladelse, og at disse aktiviteter må betragtes som virksomhedsaktiviteter efter traktatens artikel 86.

c) **Det relevante marked**

Lufthavnsforvaltning udført af forvaltningsorganet

(56) Sagen vedrører forvaltning og drift af de parisiske lufthavne. Det selskab, der forvalter en lufthavn, har bl.a. til opgave at administrere infrastrukturen og sikre, at den fungerer hensigtsmæssigt, bl.a. ved at koordinere og kontrollere alle de aktiviteter, der foregår i lufthavnen.

(57) Kommissionen har således allerede foretaget en sondring [1] mellem markedet for ground handling-tjenester og de af forvaltningsorganets aktiviteter, der vedrører administration og organisation af anvendelsen af infrastrukturen på følgende måde:

Det er karakteristisk for markedet for ground handling services, at levering af disse tjenesteydelser ofte er forbeholdt lufthavnen eller det nationale luftfartsselskab. Endvidere er selv-servicering ikke altid godkendt, eller forbeholdes visse luftfartsselskaber, som er valgt på grundlag af kriterier, der ofte ikke er ganske gennemskuelige.

I denne situation kan priserne ofte fastsættes efter forgodtbefindende og på lidet gennemskuelig måde. Endvidere har luftfartsselskaberne ikke altid mulighed for at opnå bedre servicekvalitet eller en tilpasning til kundernes specielle behov. En leverandør kan også give visse luftfartsselskaber fordele frem for andre, og denne risiko er endnu større, hvis leverandøren er det nationale luftfartsselskab, som er en direkte konkurrent til de selskaber, som er tvunget til at benytte dets serviceydelser.

Det er lufthavnenes opgave at administrere lufthavnens infrastruktur, dvs. de vedligeholder den, måske endda opbygger den, stiller den til brugernes rådighed og sikrer, at den fungerer hensigtsmæssigt, særlig ved at organisere og koordinere alle de aktiviteter, der foregår i lufthavnen. Lufthavnens egentlige drift lider således ikke under, at andre ground handling-leverandører får adgang til dette marked.

(58) De administrative opgaver, som ADP udfører for ground handling-leverandører og brugere i de parisiske lufthavne, vedrører bl.a.: udstedelse af driftstilladelse til de godkendte leverandører, kontrol og organisation af aktiviteter på de fælles lufthavnsanlæg samt kontrol med kvaliteten af ground handling-tjenesterne i de parisiske lufthavne (se betragtning 54). Til gengæld for disse tjenester, herunder især udstedelse af driftstilladelse, kan ADP kræve en afgift, der fastsættes i de omhandlede aftaler.

Lufthavnenes substituerbarhed

(59) Der er et særligt marked for administration og koordinering af de godkendte aktiviteter i de parisiske lufthavne, idet brugerne af disse lufthavne og leverandørerne af ground handling-tjenester, der er af afgørende betydning for de omhandlede lufttrafiktjenester, er nødt til at bruge Orly- og CDG-lufthavnen.

[1] KOM(94) 590 endelig udg., punkt 12-14.

(60) Indenlandske og internationale luftfartsselskaber med afgang fra eller ankomst i Paris-området anvender Orly- og CDG-lufthavnene. De andre lufthavne, der ville kunne klare en tilsvarende lufttrafik for de samme destinationer, ligger flere hundrede kilometer væk, og er normalt beliggende i andre medlemsstater. Orly og CDG har endvidere en særlig rolle i deres egenskab af nøgleplatform (»hubs«), der giver passagerer på en række indenlandske ruter mulighed for at finde en korrespondance med et andet indenlandsk, europæisk eller internationalt luftfartsselskab.

(61) For mange rejsende fra eller til Paris-området eller andre områder i Frankrig kan de indenlandske eller europæiske luftfartsselskaber, der anvender Orly- eller CDG-lufthavnen, derfor ikke udskiftes med tjenester i andre lufthavne i Fællesskabet. Det drejer sig om rejsende, der af arbejdsmæssige grunde benytter de specielt tilpassede hyppige daglige afgange, da rejsetiden og kvaliteten af de tilbudte tjenester er af afgørende betydning for opfyldelsen af erhvervslivets krav.

(62) Konkurrencen mellem lufthavne har kun betydning, når en lufthavn udgør et »knudepunkt«, dvs. et transitpunkt. I den forbindelse er der flere lufthavne, der konkurrerer om en del af den samlede trafik, nemlig den indirekte trafik der bruger den pågældende lufthavn som transitpunkt. Transittrafikken udgør imidlertid ikke al trafik i en lufthavn, og størstedelen af denne trafik er trafik, hvor den omhandlede lufthavn kan betragtes som udgangs- eller destinationssted. Ifølge IATA 1996 Analysis, der er offentliggjort i tidsskriftet Airline Business fra december 1996, udgør transittrafikken under 5 % af trafikken i Orly-lufthavnen og ca. 7 % af trafikken i CDG-lufthavnen.

(63) Luftfartsselskaber, der udbyder indenlandske eller europæiske afgange fra eller til Paris-området, har således intet andet valg end at anvende Orly- og CDG-lufthavnen og de ground handling-tjenester, der tilbydes i disse lufthavne. Spørgsmålet om de parisiske lufthavnes substituerbarhed er således ikke relevant i denne sag, da ADP er forvaltningsorganet for de internationale lufthavne i Paris-området.

Ground handling-tjenester i lufthavnene

(64) Ground handling-tjenesterne i Orly og CDG er af afgørende betydning for flytrafikken til og fra Paris-området. De bidrager væsentligt til en effektiv anvendelse af de omhandlede lufthavnsinfrastrukturer.

(65) Ground handling-tjenester er defineret i bilaget til direktiv 96/67/EØF, hvor de opdeles i 11 kategorier. De forskellige typer tjenester har følgende meget forskellige karakteristika ([1]), bl.a.:

— der kræves teknisk kompetence af forskellig art og af forskelligt omfang

— nogle tjenester, f.eks. bagagesortering, indebærer anvendelse af betydeligt materiel eller avancerede systemer

— operationer på standpladsen kræver megen plads, ligesom det i forbindelse med passagerbetjening er nødvendigt at have mange kontaktpunkter for kunderne i lufthavnen; andre tjenester, som f.eks. catering, kan for en stor dels vedkommende udføres uden for selve lufthavnsområdet

— nogle tjenester, f.eks. operationer på standpladsen, rengøring og catering, kræver, at personale og køretøjer færdes på de reserverede områder i lufthavnen, hvilket kræver et højt sikkerhedsniveau, og det er en af forvaltningsorganets vigtigste opgaver at sikre et sådant niveau.

(66) Denne sag vedrører især følgende tre kategorier ground handling-tjenester: håndtering af fragt og post (kategori nr. 4 i bilaget til direktiv 96/67/EF), rengøring og servicering af fly (kategori nr. 6 i bilaget til direktiv 96/67/EF) og catering (kategori nr. 11 i bilaget til direktiv 96/67/EF). Cateringtjenesterne, således som defineret i ADP's aftaler (artikel 18.1 i AFS's aftale og artikel 24.1 i OAT's aftale), indebærer endvidere elementer fra kategorien »forpladshandling« i direktiv 96/67/EF, herunder transport af mad- og drikkevarer til og fra flyet samt lastning og losning heraf (kategori 5.7 i bilaget til direktivet).

(67) Ground handling udgør en betydelig del af de europæiske luftfartsselskabers driftsudgifter. Størrelsen af disse udgifter kan sammenlignes med de afgifter for lufthavnsadgang, luftfartsselskaberne betaler. Luftfartsselskaberne i EU har en direkte interesse i en bedre kontrol med ground handling-udgifterne. Endvidere er ground handling et vægtigt parameter i luftfartsselskabernes differentieringsstrategi, hvad angår kvaliteten af deres tjenester, der går ud på at tilpasse kvaliteten af deres tjenester til kundernes behov.

(68) Nogle luftfartsselskaber har tilladelse til at benytte egen-handling. De øvrige anvender leverandører af ground handling-tjenester til tredjemand. Egenhandling betyder, at en bruger har tilladelse til selv

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

at udføre en kategori ground handlingtjenester. Luftfartsselskaber, der anvender egen-handling, vælger ofte at lade denne aktivitet udføre af et særligt datterselskab. Nogle brugere, der anvender egen-handling, har tilladelse til at levere tjenester til andre luftfartsselskaber. Andre brugere, der anvender egen-handling, har derimod ikke tilladelse til at tilbyde deres tjenester til tredjemand (se betragtning 16-19, 25, 26 og 28).

(69) Egen-handling er en form for ground handling-virksomhed. Det fremgår af sagen, at selskaber inden for samme koncern ikke nødvendigvis lader al deres ground handling foretage udelukkende af særlige datterselskaber i deres egen koncern (se betragtning 28). Nogle brugere, der har en tilladelse til begrænset anvendelse af egenhandling, ønsker at udvide deres aktiviteter til også at omfatte tredjemand, under forudsætning af forvaltningsorganets godkendelse (se betragtning 25). Under forbehold af forvaltningsorganets tilladelse vil luftfartsselskabernes valg under alle omstændigheder være baseret på økonomiske overvejelser vedrørende omkostninger og rentabilitet for den omhandlede ground handling-tjeneste. De brugere, der vælger egen-handling, skal bl.a. sikre sig et aktivitetsniveau, der er tilstrækkeligt til at dække investeringsomkostningerne.

(70) Den egen-handling, somet luftfartsselskab anvender til sine egne lufttransportaktiviteter, er omfattet af forvaltningsorganets tjenester på samme måde som leverandører af ground handling-tjenester til tredjemand.

Konklusion

(71) På baggrund af ovenstående skal der i denne sag tages højde for markedet for lufthavnsforvaltningstjenester til leverandører af ground handling-tjenester og brugere, der anvender egen-handling i de parisiske lufthavne (herefter kaldet markedet for lufthavnsforvaltning). Konkurrencebegrænsende adfærd på markedet for lufthavnsforvaltning har ligeledes følger for markedet for ground handling i de parisiske lufthavne og indirekte på markedet for lufttransport til og fra disse lufthavne.

d) **Dominerende stilling**

(72) Det fremgår af EF-Domstolens retspraksis, at en virksomhed, der har et lovbeskyttet monopol, kan betragtes som havende en dominerende stilling efter traktatens artikel 86. En sådan dominerende stilling er karakteriseret ved, at en virksomhed har en økonomisk magtposition, der sætter den i stand til at hindre, at der opretholdes en effektiv konkurrence på markedet, idet den på grundlag af en sådan position i vidt omfang kan handle uafhængigt over for konkurrenter og kunder (se dom af 9. november 1983, Michelin, C-322/81 [1]). Det fremgår ligeledes af retspraksis, at artikel 86 ikke bliver uanvendelig, fordi ophævelsen eller begrænsningen af konkurrencen fremmes af lovbestemmelser eller administrative forskrifter (se dom af 4. maj 1988 i sag C-30/87, Bodson mod Pompes Funèbres [2]).

(73) ADP har et lovbeskyttet monopol til drift af Orly- og CDG-lufthavnene. ADP leverer visse ground handling-tjenester direkte i disse lufthavne og har ligeledes beføjelser til at give andre virksomheder tilladelse til at levere ground handling-tjenester.

(74) Det er således ADP, der træffer beslutning om, hvor mange og hvilke leverandører af ground handling-tjenester eller brugere af egen-handling der skal have tilladelse (se betragtning 54). Afvisning af en leverandør kan begrundes med hensynet til sikkerhed for personer og gods eller kommercielle hensyn vedrørende markedet for ground handling-tjenester (se betragtning 27).

(75) ADP fastsætter selv betingelserne for de godkendte leverandører i de aftaler, der indgås. Det fastsættes i aftalen, hvilke lufthavnsbygninger der stilles til rådighed for aftaleparten, og hvilke ground handling-tjenester der er tilladte. ADP påtager sig ligeledes at kontrollere kvaliteten af de tjenester, der leveres til tredjemand. De godkendte leverandører betaler en statsafgift til gengæld for tilrådighedsstillelsen af bygninger i lufthavnen og en omsætningsafgift til gengæld for tilladelsen til at udøve ground handling-aktiviteter i lufthavnen.

(76) ADP har beføjelser til at give tilladelse og fastsætte driftsbetingelserne for leverandører af ground handling-tjenester i de parisiske lufthavne. Leverandører af ground handling-tjenester til tredjemand, brugere, der ønsker at anvende egen-handling, og generelt luftfartsselskaber, for hvilke ground handling-tjenester er nødvendige, er derfor

[1] Sml. 1983, s. 3461.
[2] Sml. 1988, s. 2479, præmis 26.

i høj grad afhængige af ADP. Kommissionen mener derfor, at ADP har en dominerende stilling på markedet for lufthavnsforvaltning, der er det relevante marked i denne sag.

e) **En væsentlig del af fællesmarkedet**

(77) Det marked for lufthavnsforvaltning, som denne sag vedrører, angår de internationale lufthavne i Paris-området, nemlig Orly og CDG. Det er de to største franske lufthavne for indenlandsk og international trafik.

(78) I ADP's årsberetning for 1996 blev det konstateret, at ADP med 59,1 mio. passagerer og 1 244 000 tons fragt og post, er den andenstørste europæiske lufthavn og den andenstørste, hvad angår international passagertrafik, samt at selskabet indtager en tredjeplads, hvad angår fragt- og posthåndtering. Fordelingen mellem de to lufthavnes passagertrafik var på 31,76 mio. passagerer for CDG og 27,37 mio. passagerer for Orly.

(79) Passager og gods til og fra det parisiske område, der er en af de vigtigste økonomiske zoner i EU, anvender luftfartsselskaber til eller fra Orly og CDG, der betjener alle de store indenlandske og europæiske lufthavne. Orly og CDG har endvidere en særlig rolle i deres egenskab af nøgleplatform (»hubs«), der giver dem mulighed for nem transfer af et stort antal passagerer, der ønsker at rejse fra et område i Frankrig til et område i en anden medlemsstat eller omvendt. Endelig betjenes de store internationale lufthavne uden for EU af luftfartsselskaber med udgangspunkt i de to europæiske lufthavne.

(80) Hvad angår den trafik mellem medlemsstaterne, der foregår i de to lufthavne, forholdt det sig i 1996 sådan, at 63 % af den samlede passagertrafik, der foregik via de to parisiske lufthavne, vedrørt indenlandsk eller europæisk lufttrafik. Samme år udgjorde indenlandsk og europæisk fragt udtrykt i tons ca. 19 % af godstransporten i de to lufthavne.

(81) Lufthavnsforvaltningen er nødvendig for de nationale og internationale luftfartsselskaber, der beflyver det parisiske område. De har ligeledes til formål at sikre en effektiv udnyttelse af infrastrukturen. ADP's omsætning fra tilladelser, brug af lufthavnsanlæg og ground handling-tjenester var i 1996 på ca. 3,2 mia. FRF. Disse aktiviteter udgjorde således over 45 % af ADP's samlede omsætning (se betragtning 53).

(82) På denne baggrund må ADP anses for at indtage en dominerende stilling på en væsentlig del af fællesmarkedet.

f) **Misbrug af dominerende stilling**

(83) EF-Domstolen fastslog i sin dom af 19. marts 1991 (dom af 19. marts 1991 i sag C-202/88, Frankrig mod Kommissionen) ([1]), at et marked med frie konkurrencevilkår som omhandlet i traktaten forudsætter, at de forskellige erhvervsdrivende er sikret lige muligheder. Det fremgår endvidere af EF-Domstolens retspraksis, at en virksomhed ikke må benytte sig af kunstige forskelle i prisniveauerne, der kan stille dens kunder ringere og fordreje konkurrencen (dom af 6. oktober 1994 i sag T-83/91, Tetra Pak mod Kommissionen ([2]) og dom af 21. oktober 1997 i sag T-229/94, Deutsche Bahn mod Kommissionen ([3])).

(84) Artikel 86 vedrører konkurrencebegrænsende praksis indført af virksomheder på eget initiativ. Det foreskrives i artikel 86, at en virksomhed, der indtager en dominerende stilling på en væsentlig del af fællesmarkedet, ikke må anvende ulige vilkår for ydelser af samme værdi over for handelspartnerne, så de derved stilles ringere i konkurrencen.

(85) ADP anvender forskellige afgiftssatser for konkurrerende leverandører af visse ground handling-tjenester i samme lufthavn. På grund af ADP's dominerende stilling skal der derfor tages stilling til, om forskellene i de afgiftssatser, som ADP opkræver hos leverandører af samme ground handling-tjenester i samme lufthavn, skaber ulige vilkår for levering af de samme tjenester og dermed konkurrenceforvridning.

Tilladelser udstedt af ADP

(86) ADP har indført en godkendelsesprocedure for at kontrollere ground handling-leverandørers adgang til de parisiske lufthavne, således at selskabet bestemmer, hvor mange der kan få adgang for at sikre en hensigtsmæssig drift af lufthavnen og beskytte sine kommercielle interesser (se betragtning 23-29). Den 1. april 1996 fremsendte ADP

([1]) Sml. 1991, s. I-1223, præmis 51.
([2]) Sml. 1994, s. II-755, præmis 160.
([3]) Sml. 1997, s. II-1689.

listen over de godkendte leverandører med angivelse af de finansielle vilkår i de respektive aftaler (se betragtning 16-22). ADP anførte, at der anvendes samme takststruktur i alle aftaler (se afsnit 2.3 i ADP's kommentarer af 27. juli 1995).

(87) ADP skelner i princippet i sine handelsaftaler mellem tilladelse til at levere en vis kategori ground handling-tjenester i lufthavnen og tilladelse til at benytte bygninger i samme lufthavn.

(88) Eksempelvis skelnes der i artikel 19-24 i aftalen med OAT klart mellem de to tilladelser: dels tilladelse til at benytte bygninger og dels tilladelse til at udøve ground handling-virksomhed (se betragtning 14). I aftalen med AFS er der ligeledes tale om to forskellige tilladelser. Således gives der i aftalens artikel 17 og 18 tilladelse til at benytte bygninger og tilladelse til at levere catering-tjenester i Orly-lufthavnen (se betragtning 9).

(89) I ADP's aftaler fastsættes de tilladte ground handling-tjenester nøjagtigt. Det fastsættes, at ADP kontrollerer lufthavnsbrugernes tilfredshed og kvaliteten af leverandørernes tjenester. ADP har sanktionsmuligheder, hvis nogle af kvalitetskriterierne ikke overholdes.

(90) Under høringen den 16. april 1997 viste det sig, at ADP ikke opkræver omsætningsafgift af catering-leverandørernes omsætning, når de leverer til kunder uden for lufthavnsområdet, [...]. ADP mener nemlig ikke, at det vedrører markedet på lufthavnsplatformene, når der leveres tjenester til jernbaneselskaberne.

(91) På baggrund af ovenstående kan det konkluderes, at formålet med aftalerne mellem ADP og ground handling-leverandørerne er at udstede to forskellige tilladelser, nemlig på den ene side tilrådighedsstillelse af bygninger i de parisiske lufthavne, og på den anden side tilladelse til drift og fastsættelse af betingelserne for de godkendte leverandørers udøvelse af ground handling-virksomhed i de parisiske lufthavne.

Afgifter for benyttelse af statsejede grunde

(92) Benyttelse af grunde inden for lufthavnsområdet, der administreres af ADP, giver anledning til betaling af en grundafgift. Da ADP er beliggende på grunde, der tilhører staten, benævnes denne statsafgift eller afgift for benyttelse af statsejede grunde. Ifølge fransk ret skal afgiften beregnes på basis af lejeværdien af en privat ejendom, der kan sammenlignes med den statsejede grund, som tilladelsen gælder for. Afgiften beregnes efter hver grunds særlige karakteristika og det udstyr, der stilles til rådighed, samt beliggenheden på lufthavnsområdet, hvilket kan føre til store forskelle mellem de arealbaserede statsafgifter, som de forskellige bevillingshavere betaler (se betragtning 9, 14 og 20). For samme antal kvadratmeter og type bygninger (kontor, bygning, hangar) kan der således gælde forskellige afgiftssatser afhængig af beliggenheden på lufthavnsområdet.

(93) Det skal bemærkes, at nogle af de produkter, der er nødvendige for de ground handling-tjenester, der leveres i lufthavnene, kan fremstilles helt eller delvist uden for lufthavnsområdet. Leverandører af disse tjenester kan vælge at installere sig henholdsvis inden for eller uden for lufthavnen eller en kombination af begge. Eksempelvis udfører AFS en del af sin virksomhed uden for lufthavnsområdet i Rungis kommune (se betragtning 10 og 65).

(94) I det konkrete tilfælde med to konkurrerende leverandører af samme type ground handling-tjeneste i samme lufthavn kan disse således tænkes at benytte forskellige arealer og anlæg i lufthavnen afhængig af, om de ønsker at etablere sig helt eller delvist inden for lufthavnsområdet. Dette valg kan føre til visse forskelle i beregningen af deres respektive statsafgifter. For en given leverandørs vedkommende kan betaling af en lavere statsafgift til ADP derfor blive modsvaret af højere leje og grundafgifter udenfor lufthavnsområdet.

(95) På grundlag af ovenstående må det konkluderes, at tilrådighedsstillelsen af områder inden for lufthavnen, der begrunder ADP's opkrævning af statsafgifter, udgør en anden aktivitet end udstedelse af tilladelser og kontrol med de aktiviteter, der foregår på lufthavnsinfrastrukturen. ADP konkurrerer her med ejerne af grunde, industrianlæg og handelsfaciliteter i en stor geografisk zone omkring de omhandlede lufthavne.

(96) Ifølge de betingelser, som ADP fastlagde i den udbudsprocedure, der førte til godkendelse af AFS's tilbud, skal der ikke opkræves statsafgift. Det fastslås ikke desto mindre i aftalens finansielle betingelser, at AFS forpligter sig til at betale ADP [...] oven i omsætningsafgiften. Selv i dette særlige tilfælde skelnes der i de finansielle betingelser klart mellem statsafgift og omsætningsafgift (se betragtning 9).

(97) Ifølge de oplysninger, som ADP fremsendte den 1. april 1996, betaler alle de andre leverandører af ground handling-tjenester til tredjemand for de omhandlede tjenester en statsafgift baseret på det benyttede areal. Det faktum, at AFS ikke betaler en årlig statsafgift til gengæld for at benytte bygninger, ser således ud til at være en undtagelse fra den statsafgiftsordning, som ADP i øvrigt anvender.

(98) Kommissionen mener ikke, det er nødvendigt i denne sag at tage stilling til størrelsen af de statsafgifter, der opkræves hos ground handling-leverandørerne.

Omsætningsbaserede afgifter

(99) ADP har oplyst, at den struktur for de finansielle betingelser, der gælder for AFS og OAT med en fast afgiftsdel svarende til benyttelse af bygninger og en variabel afgiftsdel svarende til omsætningen i lufthavnen, er gældende for alle ADP's aftaler og udgør en sammenhængende helhed (se afsnit 2.3 i ADP's kommentarer af 27. juli 1995). ADP henviser til de offentlige myndigheders henstillinger på dette område, herunder de franske skattemyndigheders henstillinger (bilag 3 i ADP's kommentarer af 28. februar 1997).

(100) Retningslinjerne fra skattemyndighederne vedrører afgifter til statskassen, der beregnes på følgende måde: satserne er lovbestemte eller fastsat efter en skala udarbejdet af de nationale, regionale eller departementale skattemyndigheder eller i andre tilfælde af direktøren for skattemyndighederne. Disse retningslinjer vedrører altså ikke de afgifter, som ADP selv fastsætter. Det skal imidlertid nævnes, at det i skattemyndighedernes henstillinger vedrørende beregningen af afgifter for benyttelse af offentlig ejendom fastslås, at:

»den faste afgiftsdel udgør betaling for eneretten til at benytte den tilståede bygning uden hensyntagen til en eksisterende benyttelse, mens den anden del af den samlede afgift udgør betaling for den faktiske anvendelse af godet, i det omfang denne anvendelse giver anledning til overskud eller betydelige kontante fordele, således at den samlede afgift er en korrekt pris for den omhandlede tjeneste.

Det er derfor normalt, at det andet element eller den anden del af afgiften er forskellig efter anvendelsesgraden. I den henseende må den anden afgiftsdel ikke beregnes som en procentdel af den faste afgiftsdel.

De fordele, som bevillingshaveren har ved at anvende offentlig ejendom, fremgår f.eks. af de besparelser, der følger af at anvende de omhandlede bygninger i stedet for privatejede bygninger. Virksomhedens omsætning eller overskud kan bruges som vurderingselementer, samtidig med at man gradvis forsøger at inddrage andre data som vurderingselementer, og det forsøges — efterhånden som andre oplysninger bliver tilgængelige — ikke at lade det være det eneste grundlag for beregning af det andet element eller den anden del af afgiften. Problemet kan løses praktisk på tilfredsstillende vis ved at knytte beregningen af den anden afgiftsdel til materielle data, der let kan kontrolleres, og som direkte er knyttet til udøvelsen af de rettigheder, der følger af bevillingen, og hvis udsving giver en tilstrækkelig præcis ide om anvendelsesgraden af det tilståede gode.«

(101) I det konkrete tilfælde kan Kommissionen konstatere, at tjenesteleverandørernes omsætning med luftfartsselskaberne ikke hænger sammen med anvendelsesgraden for bygningerne på lufthavnsområdet. F.eks. er rengøring af fly, lastning og losning både hvad angår fragt, mad- og drikkevarer, transport, levering og oplagring på reserveret område ikke aktiviteter, der er knyttet til anvendelsen af de bygninger, som ADP giver leverandørerne brugsret til. Endvidere fremkom det under høringen den 16. april 1997, at ADP ikke opkræver omsætningsafgift af ground handling-leverandørernes omsætning med [...] selskaber uden for lufthavnsområdet. De afgifter, som ADP opkræver, svarer derfor ikke til bestemmelserne i ovennævnte nationale henstillinger.

(102) I øvrigt skal det bemærkes, at de gældende nationale henstillinger ikke betyder, at ADP overtræder EU's konkurrenceregler. Traktatens konkurrenceregler giver under ingen omstændigheder de nationale myndigheder mulighed for at indføre regler, der får ADP til at overtræde de traktatfæstede regler.

(103) I handelsaftalerne skelnes der klart mellem ADP's forskellige indtægtskilder. Et eksempel er de finansielle betingelser, der gælder for OAT's bevilling, hvor der skelnes mellem indtægterne fra de to tilladelser (se betragtning 14):

— statsafgiften (artikel 26.1) betales til ADP for tilladelsen til at benytte de tilståede bygninger, og

— omsætningsafgiften (artikel 26.2) betales til ADP for tilladelsen til at udøve den omhandlede virksomhed.

(104) I AFS's tilfælde skelnes der også i aftalen mellem omsætningsafgift og statsafgift, selv om sidstnævnte ikke opkræves (se betragtning 9).

(105) ADP har angivet, at der anvendes samme takststruktur i alle aftaler med godkendte leverandører. Kommissionen mener herefter, at den variable omsætningsafgift er en adgangsafgift, der opkræves som betaling for udstedelse af driftstilladelse inden for lufthavnsområdet. Denne afgift, der er baseret på leverandørens omsætning, udgør betaling for de tjenester, som forvaltningsorganet yder; hvilket intet har at gøre med tilrådighedsstillelsen af bygninger. Forvaltningsorganets tjenester omfatter bl.a. kontrol med og organisation af ground handling-aktiviteter samt tilrådighedsstillelse af infrastruktur, der anvendes af både brugere og tjenesteleverandører i lufthavnen.

(106) Administrationen af fælles infrastruktur kræver, at man organiserer og koordinerer alle de aktiviteter, der finder sted i lufthavnen, så de kan udføres tilstrækkelig effektivt og sikkert. Catering-tjenester, rengøring af fly og fragt- og posthåndtering betyder, at der på det reserverede område færdes personer og biler, hvilket kræver et højt sikkerhedsniveau (se betragtning 27 og 65).

(107) Hvad angår catering, rengøring af fly og fragthåndtering, får alle de leverandører, der er godkendt for en tjenestekategori, samme service af forvaltningsorganet i forhold til omfanget af deres aktiviteter.

(108) På baggrund af ADP's dominerende stilling må betaling af en omsætningsafgift ikke skabe ulige vilkår for ydelser af samme værdi, således at leverandører og brugere, der udfører de samme ground handling-aktiviteter, stilles ulige i konkurrencen.

Omsætningsbaserede afgifter for ground handling-tjenester til tredjemand

(109) Omsætningsafgiften er en væsentlig faktor i leverandørens omkostningsstruktur. I det konkrete tilfælde skal afgiften lægges direkte til enhedsprisen for de omhandlede tjenester. Som det fremgår af dokumenterne vedrørende forhandlingerne mellem luftfartsselskaber og tjenesteleverandører, vil en uberettiget forskel mellem omsætningsafgifterne påvirke konkurrencen mellem leverandørerne af tjenester til tredjemand i betydelig grad (se betragtning 30-32 og 38).

(110) Det fremgår af ovenstående, at den leverandør, der betaler den højeste afgift ikke kan tilbyde en konkurrencedygtig pris og samtidig bevare sin fortjenstmargen. Det vil sige, at leverandøren enten vil miste kunder eller være tvunget til at nedsætte sin fortjenstmargen for at kunne tilbyde en konkurrencedygtig pris, der kompenserer for forskellige omsætningsafgifter.

(111) I 1995 var situationen den, at på basis af sammenlignelige omsætninger på [...] var den omsætningsafgift, som AFS betalte, meget højere end den omsætningsafgift, som OAT betalte. Således betalte AFS [...], mens OAT kun betalte [...] inklusive afgifter inden for koncernen og uden for koncernen (se ADP's skrivelse af 9. november 1995 og ADP's bemærkninger af 28. februar 1997, s. 12). I 1996 havde AFS en omsætning [...] og betalte [...] i omsætningsafgift, dvs. en gennemsnitlig afgift [...]. Til sammenligning betalte OAT [...] i omsætningsafgift baseret på en samlet omsætning [...], dvs. en gennemsnit afgift på [...] (se betragtning 21).

(112) AFS nyder godt af særlige finansielle betingelser, da der ifølge aftalen med ADP ikke skal betales årlig statsafgift. På basis af sammenlignelige omsætninger og selv hvis OAT's statsafgift inddrages, vil sidstnævntes samlede afgift i 1995 andrage [...] sammenlignet med [...] for AFS, selv om OAT benytter et meget større lufthavnsareal end AFS (se betragtning 9 og 14). Endvidere har AFS betalt et engangsbeløb på [...] oven i afgiften. Forskellen i de omsætningsafgifter, der betales af henholdsvis [...], er således meget større end indarbejdelse af en statsafgift i AFS's årlige omsætningsafgift vil berettige til.

(113) [...].

(114) En sammenligning af de omsætningsafgifter, som leverandørerne har betalt i 1996, viser, at forskelle i afgiftssatserne, der i første omgang kan forekomme ret beskedne, fører til store forskelle i de faktisk betalte beløb. Ud over eksemplet AFS og OAT gælder der forskellige omsætningsafgifter for alle leverandører af de tre tjenestekategorier, som denne sag vedrører (se betragtning 19 og 21). På basis af omsætningen med leverandører af catering- og rengøringstjenester i samme lufthavn vil en sats, der blot ligger nogle procent under, betyde, at årsafgifterne nedsættes med flere millioner franske franc. Gennemsnitssatsen for eksterne afgifter, som de i betragtning 21 nævnte leverandører af catering- og rengøringstjenester til tredjemand skal betale er på [...] ([1]), men de eksterne omsætningsafgifter, som betales individuelt af leverandørerne, svinger fra [...].

(115) Hvad angår fragthåndtering, opkræver ADP ikke den omsætningsafgift, der nævnes i aftalerne med visse leverandører af ground handling-tjenester til tredjemand. Der foreskrives ikke desto mindre betaling af en omsætningsafgift i aftalerne. Én leverandør af tjenester til tredjemand betaler ikke afgift, mens de andre leverandører af tjenester til tredjemand betaler en omsætningsafgift [...]. Kun to leverandører, der udelukkende fungerer som underleverandører for visse selskaber, betaler i praksis en omsætningsafgift og stilles derfor dårligere (se betragtning 19, 21 og 22).

Omsætningsbaserede afgifter for egen-handling

(116) Hos nogle selskaber eller deres særlige datterselskaber opkræver ADP en afgift i forbindelse med egen-handling. Denne afgift kaldes intern afgift (se betragtning 17-19 [...]). Det forhold, at der eksisterer forskellige afgiftssatser for tjenester til tredjemand (ekstern afgift) og for egen-handling (intern afgift), kan være afgørende for, om en bruger vælger en leverandør af tjenester til tredjemand eller egen-handling (se betragtning 69).

(117) Når et luftfartsselskab eller et af de særlige datterselskaber af ADP får tilladelse til at udføre egen-handling for nogle af de omhandlede tjenester og samtidig får tilladelse til at levere samme tjeneste til tredjemand, yder ADP den samme administrative service som for alle ground handling-tjenester. En intern omsætningsafgift baseret på omsætningen for egen-handling, der er lavere end satsen for tredjemandsleverandørernes omsætning, favoriserer egen-handling udført af selskaber inden for samme koncern.

(118) På basis af tallene i betragtning 21 var de samlede omsætningsafgifter betalt af leverandører, der benytter egen-handling, og som betaler en intern afgift, i 1996 på ca. [...] ([2]) af den samlede omsætning for de implicerede leverandører. Hvis der tages højde for omsætningen for brugere, der anvender egen-handling og ikke betaler omsætningsafgift, vil den tilsvarende sats være under [...]. De samlede eksterne omsætningsafgifter betalt af leverandører af ground handling-tjenester til tredjemand beløb sig derimod til ca. [...] af disse leverandørers samlede eksterne omsætning (se betragtning 114).

(119) De selskaber, der anvender egen-handling, får således uden nogen objektiv begrundelse en billigere ground handling. Der skal imidlertid tages højde for den særlige situation, der gælder for selskaber, der ifølge aftalen med ADP udelukkende har tilladelse til at benytte egen-handling.

(120) En begrænsning, der udelukker levering af tjenester til tredjemand, kan medføre økonomiske ulemper. Det vil være tilfældet, hvis disse leverandører med begrænsede rettigheder ikke kan udvide deres handling-aktiviteter tilstrækkeligt til at få samme afkast af deres investeringer som leverandørerne af

([1]) Eksterne afgifter betalt af leverandører af catering- og rengøringstjenester som nævnt i betragtning 21 i forhold til de samme leverandørers eksterne omsætning.

([2]) Interne afgifter betalt af leverandører af catering- og rengøringstjenester som nævnt i betragtning 21 i forhold til de samme leverandørers interne omsætning.

tjenester til tredjemand. Da ADP imidlertid giver alle leverandører samme administrative service, skal eventuelle forskelle i betingelserne for leverandører med en begrænset driftstilladelse være baseret på objektive og ikke-diskriminerende kriterier. I det konkrete tilfælde konstaterer Kommissionen, at den manglende opkrævning af afgift hos brugere, der kun har tilladelse til egen-handling, giver en diskriminerende omkostningsmæssig fordel for deres egen-handling og følgelig for lufttransporten (se betragtning 19).

(121) Det er muligt, at omsætningen for en leverandør af visse egen-handling tjenester ikke kan bestemmes præcist eller med samme sikkerhed som de andre leverandørers. I det tilfælde kan den omsætningsafgift, der opkræves hos leverandører eller brugere, beregnes som direkte i forhold til leverandørernes aktivitetsniveau, herunder: antal betjente passagerer hvad angår catering; antal rengjorte fly hvad angår rengøringstjenester; hvad angår fragt og post antal tons håndteret fragt eller post.

(122) Kommissionen mener derfor, at nulafgiften eller de meget lave satser, som ADP anvender for de egen-handling aktiviteter, der udføres af selskaberne, betyder, at betaling for ADP's administrative service, der ydes til alle ground handling-leverandører, herunder selskaber, der benytter egen-handling, overføres til leverandører af ground handling-tjenester til tredjemand. Det er således dyrere at benytte leverandører af ground handling-tjenester til tredjemand end egen-handling.

(123) Kommissionen bemærker, at de selskaber, der benytter egen-handling, er de selskaber, der har tilstrækkelig mange lufttransportaktiviteter i de parisiske lufthavne. Det drejer sig især om de store nationale luftfartsselskaber. En række luftfartsselskaber fra andre medlemsstater har ikke tilstrækkelige lufttransportaktiviteter til at begrunde anvendelse af egen-handling. Disse selskaber er derfor nødt til at anvende leverandører af ground handling-tjenester til tredjemand, der er dyrere, og de påvirkes derfor af de diskriminerende følger af ADP's omsætningsbaserede afgiftssystem.

Konklusion vedrørende omsætningsafgifterne

(124) For at undgå konkurrenceforvridning mellem leverandører og brugere er det derfor nødvendigt at indføre en ikke-diskriminerende ordning for omsætningsafgifter for alle virksomheder, der har tilladelse til i samme lufthavn at udføre en given ground handling-tjeneste, herunder egen-handling.

(125) I det konkrete tilfælde anvender ADP ikke en omsætningsbaseret afgiftsordning, der på forhånd fastsætter satserne for den omsætningsbaserede afgift. Til gengæld for den administrative service, ADP yder, anvendes der forskellige afgiftssatser for leverandører og brugere, der udfører samme type ground handling-tjeneste (se betragtning 16-22). De omsætningsbaserede afgifter i samme lufthavn er således forskellige fra leverandør til leverandør og fra bruger til bruger, hvilket har mærkbare følger for prisen på de omhandlede tjenester og dermed på luftfartsselskabernes omkostningsstruktur. Disse diskriminerende forhold skaber konkurrenceforvridning på markedet for lufttransporttjenester.

(126) På baggrund af ovenstående mener Kommissionen, at de omhandlede omsætningsafgifter for de implicerede ground handling-leverandører skaber ulige vilkår for ydelser af samme værdi leveret af ADP. Afgiftsforskellene skaber konkurrenceforvridning mellem leverandører og brugere, der udbyder ground handling-tjenester i de parisiske lufthavne, og også mellem brugere, der udbyder konkurrerende lufttransporttjenester fra Paris. I det konkrete tilfælde medfører det misbrug af ADP's dominerende stilling på markedet for luftforvaltningstjenester i de parisiske lufthavne.

(127) I AFS's tilfælde vil Kommissionen imidlertid ikke gøre indsigelse mod det forhold, at der i den samlede afgift inkluderes en statsafgift. Denne afgift berettiger dog ikke til de forskelle i omsætningsafgifterne, der er konstateret i denne sag (se betragtning 112).

g) **Påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne**

(128) Ovenstående analyse viser, at de omhandlede omsætningsafgifter skaber konkurrenceforvridning mellem indenlandske og europæiske lufttransporttjenester til og fra de parisiske lufthavne (se bl.a. betragtning 71 og 126 ovenfor).

(129) I betragtning af de afgiftsbeløb, der er tale om, udgør ground handling-tjenester en ikke ubetydelig del af luftfartsselskabernes driftsomkostninger. De har ligeledes afgørende betydning for kvaliteten af den service, der tilbydes passagerne. De betingelser, der tilbydes ground handling-leverandørerne i lufthavnene, har således stor betydning for omkostningsstrukturen og kvaliteten af lufttransporttjenesterne til og fra de parisiske lufthavne.

(130) Hvis f.eks. en bruger, der har tilladelse til at anvende egen-handling, uden objektiv grund betaler en lavere omsætningsafgift end konkurrerende brugere, der ligeledes enten anvender egenhandling eller leverandører af ground handling-tjenester til tredjemand, vil en sådan forskel have indflydelse på lufttransporttjenesten, da den påvirker tjenestens kostpris.

(131) Diskriminerende forskelle i de omsætningsafgifter, som leverandørerne betaler, vil på grund af deres indflydelse på priserne påvirke kundernes valg af luftfartsselskab, uden at disse prisforskelle afspejler de konkurrerende leverandørers relative effektivitet (se betragtning 30-33 og 38). De omhandlede tjenesters kvalitet og effektivitet vil kunne blive mærkbart påvirket af konkurrenceforvridning mellem leverandørerne.

(132) Det skal understreges, at kvalitetsniveauet for ground handling-tjenester er et vigtigt parameter i de europæiske luftfartsselskabers differentieringsstrategi og forsøg på at tilpasse kvaliteten af deres tjenester til kundernes behov (se bilag nr. 4-6 i ADP's bemærkninger af 25. august 1995). Udbuddet af europæiske ground handling-tjenester til og fra de parisiske lufthavne vil derfor blive påvirket af konkurrenceforvridningen mellem leverandører af ground handling-tjenester.

(133) I betragtning af den passager- og fragtstrøm, der betjenes og håndteres af indenlandske og europæiske ground handling-leverandører enten til eller fra de omhandlede parisiske lufthavne (se betragtning 77-80), må det antages, at det misbrug af dominerende stilling, der er konstateret i denne sag, vil kunne påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

h) **Konklusion**

(134) Det fremgår af ovennævnte analyse, at den ordning for omsætningsafgifter, ADP anvender for visse typer ground handling-tjenester i Orly- og CDG-lufthavnene, herunder catering, rengøring af fly og fragthåndtering, er diskriminerende og påvirker konkurrencen mellem leverandørerne af de omhandlede ground handling-tjenester, og indirekte konkurrencen mellem de europæiske luftfartsselskaber, der anvender Orly og CDG-lufthavnene.

(135) Kommissionen mener derfor, at den omhandlede afgiftsordning forvrider konkurrencen på det relevante marked, hvilket er en overtrædelse af bestemmelserne i EF-traktatens artikel 86 —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Aéroports de Paris har overtrådt bestemmelserne i EF-traktatens artikel 86 ved at bruge sin dominerende stilling som forvaltningsorgan for de parisiske lufthavne til at pålægge leverandører og brugere af ground handling-tjenester eller egen-handling vedrørende catering (herunder ombordbringning og fjernelse af mad- og drikkevarer i fly), rengøring af fly og fragthåndtering, diskriminerende omsætningsafgifter i de parisiske lufthavne Orly og Roissy-Charles de Gaulle.

Artikel 2

Aéroports de Paris skal bringe den i artikel 1 nævnte overtrædelse til ophør og tilbyde de implicerede ground handling-leverandører en ikke-diskriminerende afgiftsordning inden udløbet af en frist på to måneder fra denne beslutnings meddelelse.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Aéroports de Paris, 291, bd Raspail, F-75675 Paris Cedex 14.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. juni 1998.

På Kommissionens vegne

Karel VAN MIERT

Medlem af Kommissionen