II

*(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)*

# ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**της 11ης Ιουνίου 1998**

**σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 86 της συνθήκης ΕΚ (IV/35.613 — Alpha Flight Services/Aéroports de Paris)**

*[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1998) 1417]*

**(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)**

(98/513/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό αριθ. 17 του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτο κανονισμό εφαρμογής των άρθρων 85 και 86, της συνθήκης [1], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας, και ιδίως το άρθρο 3,

την καταγγελία που υπέβαλε η Alpha Flight Services στις 22 Ιουνίου 1995 όσον αφορά παράβαση του άρθρου 86 της συνθήκης από την Aéroports de Paris ζητώντας από την Επιτροπή να θέσει τέλος στην εν λόγω παράβαση,

αφού παρείχε στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις την ευκαιρία να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους σχετικά με το αντικείμενο των αιτιάσεων που ελήφθησαν υπόψη από την Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 19, παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17 και τον κανονισμό αριθ. 99/63/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 1963, περί των ακροάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 19, παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού αριθ. 17 του Συμβουλίου [2],

μετά από διαβουλεύσεις με τη συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων,

Εκτιμώντας:

### I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

#### α) **Αντικείμενο της απόφασης**

(1) Η παρούσα απόφαση αφορά το καθεστώς εμπορικών τελών που εφαρμόζει ο φορέας εκμετάλλευσης των παρισινών αερολιμένων, Aéroports de Paris (ADP), για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας στους φορείς παροχής ορισμένων κατηγοριών υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες του Orly και του Roissy Charles-de-Gaulle (CDG).

(2) Στις 22 Ιουνίου 1995, η εταιρεία Alpha Flight Services S.A.R.L. (AFS), η οποία παρέχει υπηρεσίες τροφοδοσίας (catering) στο αεροδρόμιο του Paris-Orly, υπέβαλε επίσημη καταγγελία κατά της Aéroports de Paris για το λόγο ότι η εν λόγω εταιρεία επέβαλε άνισα τέλη στους φορείς παροχής υπηρεσιών τροφοδοσίας κατά παράβαση του άρθρου 86 της συνθήκης.

#### β) **Οι συμβαλλόμενοι**

(3) Η ADP αποτελεί δημόσιο οργανισμό με χρηματοοικονομική αυτονομία που είναι εγγεγραμμένος στο εμπορικό μητρώο του Παρισιού και αναπτύσσει δραστηριότητες διαρρύθμισης, εκμετάλλευσης και

[1] ΕΕ 13 της 21. 2. 1962, σ. 204/62.
[2] ΕΕ 127 της 20. 8. 1963, σ. 2268/63.

ανάπτυξης του συνόλου των εγκαταστάσεων πολιτικής αεροπορίας με επίκεντρο την περιοχή του Παρισιού που έχουν ως στόχο να διευκολύνουν την άφιξη και την αναχώρηση των αεροσκαφών, να κατευθύνουν την αεροναυτιλία και να εξασφαλίσουν την επιβίβαση, αποβίβαση και επίγεια μεταφορά των επιβατών, των εμπορευμάτων και του ταχυδρομείου που μεταφέρεται αεροπορικά. Η ADP είναι κατά συνέπεια ο κύριος φορέας εκμετάλλευσης των αερολιμένων του Orly και του CDG.

(4) Η AFS είναι θυγατρική της βρετανικής εταιρείας Alpha Airport Group, που παρέχει υπηρεσίες τροφοδοσίας στον αερολιμένα του Orly. Η Alpha Airport Group παρέχει υπηρεσίες ανεφοδιασμού στις αεροπορικές εταιρείες σε διάφορους κοινοτικούς αερολιμένες, ιδίως το Λονδίνο, το Άμστερνταμ και το Orly. Ο κύκλος εργασιών της AFS από τις δραστηριότητες τροφοδοσίας στο Orly ανήλθε το 1995 σε 150 περίπου εκατομμύρια γαλλικά φράγκα (FRF).

(5) Οι συμβατικές σχέσεις μεταξύ της ADP και των άλλων φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους, συμπεριλαμβανομένων ορισμένων αεροπορικών εταιρειών που αυτοεξυπηρετούνται, εξετάστηκαν από την Επιτροπή στο πλαίσιο της εν λόγω υπόθεσης. Μολονότι οι εν λόγω επιχειρήσεις δεν αποτελούν αντικείμενο της διαδικασίας, θα αναφερθούν στη συνέχεια του κειμένου.

γ) **Οι εμπορικές συμβάσεις της ADP**

(6) Η AFS και η ADP έχουν συνάψει εμπορική σύμβαση διάρκειας 25 ετών η οποία άρχισε να ισχύει από την 1η Φεβρουαρίου 1990.

(7) Η AFS ασκεί τις δραστηριότητές της στο Orly από το 1974, τότε με την επωνυμία Forte Airport Services. Το 1988, η ADP προκήρυξε διαγωνισμό προκειμένου να επιλέξει μια ακόμη εταιρεία πέραν της Air France για την παροχή υπηρεσιών τροφοδοσίας σε τρίτους στο Orly. Οι προσφέροντες είχαν τη δυνατότητα να επιλέξουν μεταξύ μιας παραχώρησης «σύντομης διάρκειας» περίπου πέντε ετών η οποία δεν απαιτούσε σημαντικές επενδύσεις και μιας παραχώρησης «μεγάλης διάρκειας» η οποία απαιτούσε επενδύσεις σε γήπεδο του αερολιμένα. Και στις δύο περιπτώσεις, οι χρηματοοικονομικοί όροι της ADP περιελάμβαναν μόνο την καταβολή τέλους υπολογιζόμενου βάσει του κύκλου εργασιών του φορέα παροχής (βλέπε το παράρτημα 2 των παρατηρήσεων της ADP της 25ης Αυγούστου 1995, και ιδίως το άρθρο 12 της συγγραφής υποχρεώσεων).

(8) Στις 17 Μαρτίου 1988, το διοικητικό συμβούλιο της ADP επέλεξε την εταιρεία Forte Airport Services. Στις 21 Μαΐου 1992, η ADP και η εταιρεία Forte Airport Services υπέγραψαν 25ετή παραχώρηση η οποία άρχισε να ισχύει αναδρομικά από την 1η Φεβρουαρίου 1990 και χορηγούσε άδεια παροχής υπηρεσιών τροφοδοσίας στο αεροδρόμιο του Orly, καθώς και άδεια κατοχής των ακινήτων που βρίσκονται στο εν λόγω αεροδρόμιο. Η παραχώρηση τροποποιήθηκε στις 12 Απριλίου 1995 προκειμένου να ληφθεί υπόψη η αλλαγή της εταιρικής επωνυμίας της Forte Airport Services σε Alpha Flight Services (AFS).

(9) Η εμπορική σύμβαση της AFS θέτει, μεταξύ άλλων, τους ακόλουθους όρους:

— άρθρο 17, αντικείμενο της σύμβασης — η ADP εξουσιοδοτεί την AFS να χρησιμοποιεί στον αερολιμένα του Orly ένα σύνολο αγαθών που προορίζονται για την παροχή υπηρεσιών τροφοδοσίας καθώς και να κατασκευάσει και να εξοπλίσει το κτίριο που είναι απαραίτητο για το σκοπό αυτό,

— άρθρο 18, έκταση της άδειας — η χορηγηθείσα άδεια περιορίζεται στο αεροδρόμιο του Orly και η AFS έχει το δικαίωμα να παρέχει κατάλογο υπηρεσιών τροφοδοσίας που περιλαμβάνουν την παρασκευή, τη συσκευασία και τη μεταφορά των τροφίμων, των ποτών και των ειδών που προβλέπονται για τους επιβάτες και το πλήρωμα. Η AFS μπορεί επίσης να παρέχει υπηρεσίες προετοιμασίας και καθαρισμού των θαλάμων των αεροσκαφών. Επιπλέον, η AFS έχει το δικαίωμα να παρασκευάζει έτοιμα φαγητά που δεν προορίζονται για κατανάλωση κατά τη διάρκεια της πτήσης ή που προορίζονται για πελάτες εκτός του αερολιμένα. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν κατά την ακρόαση της 16ης Απριλίου 1997, η AFS δεν παρείχε υπηρεσίες προετοιμασίας και καθαρισμού των θαλάμων. Επιπλέον, η παρασκευή έτοιμων φαγητών με προορισμό εκτός του αερολιμένα αντιπροσώπευε αμελητέο μέρος των δραστηριοτήτων της,

— άρθρα 19 έως 21, καθορισμός των αγαθών και των όρων σχετικά με τις εργασίες — οι εν λόγω διατάξεις αφορούν την άδεια κατοχής ακινήτων εμβαδού περίπου 8 000 $m^2$ στο αεροδρόμιο του Orly. Επίσης, οι εν λόγω διατάξεις αναθέτουν στην ADP τον έλεγχο των εργασιών για την κατασκευή των νέων εγκαταστάσεων,

— άρθρο 22, όροι σχετικά με την εκμετάλλευση — οι εν λόγω διατάξεις υποχρεώνουν την AFS να σέβεται ορισμένα ποιοτικά κριτήρια τόσο για τη συντήρηση των εγκαταστάσεων όσο και για την εξυπηρέτηση των αεροπορικών εταιρειών. Προβλέπεται ότι η ποιότητα των εγκεκριμένων υπηρεσιών θα πρέπει πάντα να ανταποκρίνεται στις ανάγκες και τις επιταγές της αποτελεσματικότητας και της ταχύτητας των αερομεταφορών. Ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να ανταποκρίνεται

σε συγκεκριμένα κριτήρια, και, εφόσον αυτό δεν συμβαίνει, η ADP μπορεί να προωθήσει τη γρήγορη εγκατάσταση ενός ή περισσότερων δικαιούχων που ενδέχεται να παρέχουν υπηρεσίες καλύτερης ποιότητας. Η ADP μπορεί να συγκεντρώνει τις παρατηρήσεις και τα παράπονα των πελατών της AFS, διενεργώντας κυρίως έρευνες ποιότητας,

— άρθρο 23, χρηματοοικονομικοί όροι — σε αντάλλαγμα της άδειας κατοχής και εκμετάλλευσης πού παραχωρεί η ADP, η AFS δεσμεύεται να καταβάλει τέλος που καθορίζεται σύμφωνα με τους ακόλουθους όρους:

i) δεν εισπράττεται κανένα τέλος που συνδέεται με τη χρήση των εγκαταστάσεων,

ii) προβλέπεται εμπορικό τέλος το οποίο υπολογίζεται κατ' αναλογία προς τον κύκλο εργασιών [...] που πραγματοποιεί η AFS, [...]. Ο κύκλος εργασιών που αφορά την προετοιμασία στις εγκαταστάσεις του Rungis και την παροχή υπηρεσιών άμεσα σε κάθε άλλο πελάτη που είναι εγκατεστημένος στο αεροδρόμιο της ADP, είτε πρόκειται για αεροπορικές εταιρείες είτε όχι, υπόκειται στην καταβολή τέλους [1]. Ο συντελεστής του εμπορικού τέλους κυμαινόταν αρχικά [...] συναρτήσει του πραγματοποιηθέντος κύκλου εργασιών. Οι εν λόγω συντελεστές μειώθηκαν ενιαία σε [...] στις 26 Φεβρουαρίου 1993,

iii) τέλος, ο φορέας εκμετάλλευσης κατέβαλε αρχικά στην ADP ποσό [...] FRF πέραν της εισφοράς.

(10) Δέον να σημειωθεί ότι η AFS κατέχει επίσης τις εγκαταστάσεις στο Rungis, εκτός της ζώνης του αεροδρομίου. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις δεν αποτελούν ιδιοκτησία της ADP (βλέπε την αλληλογραφία της AFS της 18ης Μαρτίου 1996 και το άρθρο 23.2 της σύμβασης της AFS).

(11) Η AFS κατήγγειλε ότι η ADP επιβάλλει διαφορετικά εμπορικά τέλη στην εταιρεία Orly Air Traiteur (OAT), που είναι ανταγωνιστής της AFS όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών τροφοδοσίας στο Orly. Στις 6 Ιουλίου 1995, η Επιτροπή ζήτησε από την ADP πληροφορίες όσον αφορά τους όρους της σύμβασής της με την OAT. Από την απάντηση και τις παρατηρήσεις της ADP της 27ης Ιουλίου 1995 και της 25ης Αυγούστου 1995 προκύπτουν τα ακόλουθα στοιχεία.

(12) [Στις 9 Ιουλίου 1992], το διοικητικό συμβούλιο της ADP χορήγησε στην εταιρεία La Toque Doree, στη συνέχεια OAT, την άδεια να παρέχει υπηρεσίες τροφοδοσίας στο Orly. Στις 17 Ιουλίου 1992, η ADP υπενθύμισε ταχυδρομικά στις αεροπορικές εταιρείες του Orly ότι μετά την άδεια λειτουργίας που χορήγησε στην La Toque Doree, στη συνέχεια DAT, μόνο η CARH (Air France), η Forte Airport Services και η La Toque Doree είχαν το δικαίωμα να παρέχουν υπηρεσίες τροφοδοσίας για τις εταιρείες του Orly.

(13) Η OAT ανήκει κατά πλειοψηφία στον όμιλο Air France, του οποίου αποτελεί θυγατρική μέσω της θυγατρικής του Servair, η οποία παρέχει επίσης υπηρεσίες εδάφους στο CDG. [...]. Οι όροι εκμετάλλευσης της OAT καθορίζονται σε επιστολή της [5ης Αυγούστου 1992]. [...], η ADP χορήγησε στην OAT παραχώρηση 25ετούς διάρκειας, η οποία άρχιζε να ισχύει [...] τον Δεκέμβριο του 1992, και αφορούσε την άδεια εκμετάλλευσης των υπηρεσιών τροφοδοσίας στο αεροδρόμιο του Orly και την κατοχή ακινήτων που βρίσκονται στον αερολιμένα.

(14) Η σύμβαση της OAT ορίζει κυρίως τα εξής:

α) άρθρο 19, αντικείμενο της σύμβασης — η ADP εξουσιοδοτεί την OAT, αφενός, να χρησιμοποιεί στον αερολιμένα του Orly γήπεδο καθοριζόμενο στο άρθρο 20 με σκοπό την κατασκευή και τη διαρρύθμιση εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών τροφοδοσίας και, αφετέρου, να ασκεί στον αερολιμένα του Orly τις δραστηριότητες που καθορίζονται στο άρθρο 24·

β) άρθρα 20 έως 23, καθορισμός των αγαθών, έκταση των εργασιών και διάφορες διατάξεις — η OAT έχει συνεπώς την άδεια να καταλάβει γήπεδο [...] και να κατασκευάσει εκεί τις εγκαταστάσεις με τον απαραίτητο εξοπλισμό·

γ) άρθρο 24, εγκεκριμένη δραστηριότητα — ο δικαιούχος της σύμβασης εξουσιοδοτείται να ασκεί μια σειρά δραστηριοτήτων τροφοδοσίας, συμπεριλαμβανόμενης της προετοιμασίας, της συσκευασίας και της μεταφοράς στα αεροσκάφη των γευμάτων, των ποτών και των ειδών που προορίζονται για τους επιβάτες ή το πλήρωμα. Ο OAT εξουσιοδοτείται να παρέχει υπηρεσίες παρασκευής έτοιμων φαγητών που δεν θα καταναλωθούν στη διάρκεια της πτήσης ή προορίζονται για πελάτες εκτός του αερολιμένα·

δ) άρθρο 25, όροι εκμετάλλευσης — έλεγχος από την ADP της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται στις αεροπορικές εταιρείες (βλέπε το άρθρο 22 της σύμβασης AFS)·

ε) άρθρο 26, χρηματοοικονομικοί όροι — οι εν λόγω όροι διαφοροποιούν τους όρους πληρωμής για τις δύο άδειες με τον ακόλουθο τρόπο:

— αφενός, σε αντάλλαγμα της άδειας κατοχής του γηπέδου, ο δικαιούχος δεσμεύεται να καταβάλει στην ADP ετήσιο τέλος ανάλογο της κατεχόμενης επιφάνειας,

— αφετέρου, σε αντάλλαγμα της άδειας χορηγηθείσας λειτουργίας, ο δικαιούχος δεσμεύεται να καταβάλει στην ADP εμπορικό τέλος που αποτελείται από:

[1] Το κείμενο εντός [. . .] δεν δημοσιεύεται για λόγους επαγγελματικού απορρήτου.

i) [...] του συνολικού κύκλου εργασιών με την Compagnie Nationale Air France και τις θυγατρικές εταιρείες του ομίλου Air France, Air Charter, Air Inter (οι συναλλαγές που πραγματοποιεί η OAT με τις θυγατρικές ή τις υποθυγατρικές της Servair, που κατέχουν άδεια εμπορικής εκμετάλλευσης με την ADP, εξαιρούνται του κύκλου εργασιών),

ii) [...] επί του συνολικού κύκλου εργασιών με κάθε άλλη αεροπορική εταιρεία.

(15) Στις παρατηρήσεις της 27ης Ιουλίου 1995, παράγραφος 2.3, η ADP αναφέρει ότι η διάρθρωση των χρηματοοικονομικών όρων της σύμβασης με τους φορείς παροχής αποτελείται από ένα πάγιο τμήμα που αντιστοιχεί στην κατοχή των ακινήτων και από ένα μεταβλητό που αντιστοιχεί στον κύκλο εργασιών που πραγματοποιείται στον αερολιμένα και ότι η εν λόγω διάρθρωση εφαρμόζεται σε όλες τις εμπορικές συμβάσεις της ADP και αποτελεί αδιαίρετο σύνολο.

(16) Την 1η Φεβρουαρίου 1996, η Επιτροπή ζήτησε, βάσει των διατάξεων του άρθρου 11 του κανονισμού 17, πληροφορίες από την ADP προκειμένου να διευκρινιστεί η ταυτότητα των φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια η ADP στο Orly και το CDG και τα τέλη που επιβάλλονται στους εν λόγω φορείς. Η σχετική απάντηση της ADP περιλαμβάνει τον εξαντλητικό κατάλογο των εξουσιοδοτημένων φορέων παροχής για κάθε κατηγορία παρεχόμενης υπηρεσίας. Οι εν λόγω κατηγορίες, για τις οποίες επιβάλλεται τέλος επί του κύκλου εργασιών, περιλαμβάνουν τις υπηρεσίες τροφοδοσίας, τις υπηρεσίες καθαρισμού και τις υπηρεσίες φορτίου.

(17) Ορισμένοι μεταφορείς έχουν λάβει από την ADP άδεια εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων όσον αφορά τις δικές τους αεροπορικές γραμμές. Η εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων συμφέρει οικονομικά τους μεταφορείς των οποίων ο όγκος δραστηριότητας στο αεροδρόμιο είναι σημαντικός. Για το λόγο αυτό, περιορισμένος αριθμός μεταφορέων εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων όσον αφορά και τις τρεις προαναφερθείσες στο σημείο 16 κατηγορίες υπηρεσιών. Ορισμένοι μεταφορείς αυτοεξυπηρετούνται μέσω ειδικευμένων θυγατρικών.

(18) Σύμφωνα με το καθεστώς που έχει υιοθετήσει η ADP, οι συντελεστές εμπορικού τέλους που εφαρμόζονται στους φορείς παροχής διαφέρουν ανάλογα με:

— τον εξωτερικό κύκλο εργασιών (ή εκτός του ομίλου) όσον αφορά τις παρεχόμενες υπηρεσίες σε τρίτους,

— τον εσωτερικό κύκλο εργασιών (ή εντός του ομίλου) όσον αφορά τις υπηρεσίες που παρέχονται στις αεροπορικές εταιρείες του ίδιου ομίλου. Πρόκειται κατά συνέπεια για τον κύκλο εργασιών που σχετίζεται με την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων, δεδομένου ότι ο αντίστοιχος συντελεστής είναι γενικά κατώτερος του εξωτερικού συντελεστή και, σε ορισμένες περιπτώσεις, μηδενικός.

(19) Οι συντελεστές των εξωτερικών και εσωτερικών τελών ποικίλουν ανάλογα με την ταυτότητα του φορέα παροχής, όπως προκύπτει από τον ακόλουθο ανακεφαλαιωτικό πίνακα:

| Εταιρεία | Εξωτερικό τέλος | Εσωτερικό τέλος [1] | |
|---|---|---|---|
| *Υπηρεσία «τροφοδοσία»* | | | |
| AFS | [. . .] | [. . .] | Orly |
| OAT (Groupe Air France) | [. . .] | [. . .] | Orly |
| Servair (Groupe Air France) | [. . .] | [. . .] | CDG |
| Skychef | [. . .] | [. . .] | CDG |
| HRS (υπεργολάβος AOM) | [. . .] | [. . .] | |
| *Υπηρεσία «καθαρισμός»* | | | |
| ACNA (Groupe Air France) | [. . .] | [. . .] | Orly |
| Euronetec | [. . .] | [. . .] | Orly |
| Servair (Groupe Air France) | [. . .] | [. . .] | CDG |
| Skychef | [. . .] | [. . .] | CDG |
| SAP (υπεργολάβος AOM) | [. . .] | [. . .] | |
| *Υπηρεσία «φορτίο»* | | | |
| Air France [2] | [. . .] | [. . .] | |
| France Handling | [. . .] | [. . .] | |
| SFS | [. . .] | [. . .] | |
| Witra (υπεργολάβος Lufthansa) | [. . .] | [. . .] | |
| Trafic (υπεργολάβος TWA) | [. . .] | [. . .] | |

| Εταιρεία | Εξωτερικό τέλος | Εσωτερικό τέλος (1) | |
|---|---|---|---|
| Alitalia, Lufthansa, Swissair | [. . .] | [. . .] | CDG |
| Air Canada, JAL, TWA | [. . .] | [. . .] | CDG |
| Fedex, UPS | [. . .] | [. . .] | CDG |
| Aéropostale | [. . .] | [. . .] | CDG |

(1) Τέλος για τις δραστηριότητες αυτοεξυπηρέτησης.
(2) Σε επιστολή της ADP της 1ης Απριλίου 1996 διευκρινίζεται ότι η Air France παρείχε ελάχιστες υπηρεσίες εξυπηρέτησης σε τρίτους.

(20) Εξάλλου, οι φορείς παροχής των εν λόγω υπηρεσιών καταβάλλουν στην ADP δημόσια τέλη ανάλογα με την επιφάνεια που καταλαμβάνουν εντός του περιμέτρου του αερολιμένα. Οι εφαρμοζόμενοι συντελεστές ποικίλουν ανάλογα με το φορέα παροχής.

(21) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαβίβασε η ADP στις 23 Μαΐου 1997 σε απάντηση σχετικής αίτησης της Επιτροπής, τα ποσά των μεταβλητών εμπορικών τελών που κατέβαλαν ορισμένοι φορείς παροχής υπηρεσιών το 1996 ήταν τα ακόλουθα (σε χιλιάδες γαλλικά φράγκα):

| Εταιρεία | Εξωτερικός κ.ε. | Εξωτερικό τέλος | Εσωτερικός κ.ε. (1) | Εσωτερικό τέλος |
|---|---|---|---|---|
| *Υπηρεσίες «τροφοδοσία» και «καθαρισμός»* (2) | | | | |
| AFS | [. . .] | [. . .] | | |
| OAT | [. . .] | [. . .] | [. . .] | [. . .] |
| Skychef | [. . .] | [. . .] | | |
| Servair | [. . .] | [. . .] | [. . .] | [. . .] |
| ACNA | [. . .] | [. . .] | [. . .] | [. . .] |
| *Υπηρεσία «φορτίο»* | | | | |
| Witra | [. . .] | [. . .] | | |
| Trafic (3) | [. . .] | [. . .] | | |

(1) Κύκλος εργασιών όσον αφορά την αυτοεξυπηρέτηση.
(2) Εφαρμόζεται ενιαίος συντελεστής για τον ίδιο φορέα που παρέχει υπηρεσίες διαφόρων κατηγοριών.
(3) Κατά την περίοδο από 1 Απριλίου 1996 έως 31 Μαρτίου 1997.

(22) Στις παρατηρήσεις της 28ης Φεβρουαρίου 1997 και κατά την ακρόαση της 16ης Απριλίου 1997, η ADP ισχυρίστηκε ότι δεν ζητά την πληρωμή των εμπορικών τελών που προβλέπονται από τις συμβάσεις των φορέων παροχής υπηρεσιών όσον αφορά το φορτίο. Η ADP θεωρεί δικαιολογημένη την εν λόγω προσωρινή εξαίρεση λόγω της οικονομικής αστάθειας των συγκεκριμένων φορέων παροχής. [...].

δ) **Έγκριση των φορέων παροχής υπηρεσιών στους παρισινούς αερολιμένες**

(23) Οι εμπορικές συμβάσεις που έχει συνάψει η ADP με κάθε φορέα παροχής υπηρεσιών συνεπάγονται τη χορήγηση δύο αδειών: αφενός, την άδεια κατοχής των ακινήτων που ανήκουν στο δημόσιο και διαχειρίζεται η ADP και, αφετέρου, την άδεια λειτουργίας για τις κατηγορίες υπηρεσιών που αφορούν την τροφοδοσία, τον καθαρισμό των αεροσκαφών και το φορτίο.

(24) Εκτός από τις άδειες λειτουργίας, οι φορείς παροχής υπηρεσιών με πρόσβαση στα αεροσκάφη υποβάλλονται σε μια διαδικασία έγκρισης που επιτρέπει στην ADP να απαγορεύει στις μη εξουσιοδοτημένες εξωτερικές επιχειρήσεις την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις του αερολιμένα και τις αεροπορικές εταιρείες.

(25) Το 1993, η AFS ζήτησε την εφαρμογή αυστηρότερων μέτρων ελέγχου ώστε οι μη εξουσιοδοτημένες επιχειρήσεις να μην έχουν πρόσβαση στην κλειστή ζώνη του αερολιμένα και να μην παρέχουν στο Orly υπηρεσίες τροφοδοσίας σε τρίτους. Η AFS κατήγγειλε την παροχή υπηρεσιών σε τρίτους από χρήστες των οποίων η άδεια αφορούσε μόνο την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων. Η AFS έκρινε ότι δεν ήταν σε θέση να ανταγωνιστεί σε επίπεδο τιμών ένα φορέα παροχής ο οποίος δεν υποχρεούται να καταβάλει τέλη αερολιμένα και ότι η πρόσβαση μη εγκεκριμένων φορέων παροχής συνεπάγεται μείωση των κερδών της ADP όσον αφορά τα τέλη (παραρτήματα 13, 14, 15 και 20 της καταγγελίας της AFS).

(26) Στις 31 Μαΐου 1994, απαντώντας στο αίτημα της AFS, η ADP υπενθύμισε ότι η εφαρμογή μιας διαδικασίας έγκρισης λειτουργίας στην εξέδρα του Orly αντανακλά την πρόθεσή της να σταματήσει τις μη εξουσιοδοτημένες δραστηριότητες (παράρτημα 23 της καταγγελίας της AFS). Κατά τη διάρκεια της ακρόασης της 16ης Απριλίου 1997, η ADP περιέγραψε τη διαδικασία έγκρισης: για τη χορήγηση άδειας πρόσβασης εκ μέρους των αστυνομικών αρχών που είναι υπεύθυνες για τους ελέγχους απαιτείται η υποβολή εντύπου από την ADP.

(27) Εξάλλου, η AFS ζήτησε από την ADP άδεια λειτουργίας στον αερολιμένα του CDG. Στις 24 Μαΐου 1995, η ADP δήλωσε ότι το εν λόγω αίτημά της δεν έγινε δεκτό, ιδίως για τους ακόλουθους λόγους (παράρτημα 26 της καταγγελίας της AFS):

«— για λόγους ασφάλειας επιβάλλεται η πρόσβαση στην κλειστή ζώνη να περιορίζεται αυστηρά στις ανάγκες των υπηρεσιών εδάφους, δεδομένου ότι απαιτείται ο αποτελεσματικός έλεγχος των προσώπων και των εμπορευμάτων. Εάν ληφθούν υπόψη τα ιδιαίτερα σημαντικά μέσα που έχουν ήδη θέσει σε λειτουργία οι αστυνομικές αρχές σε συνεργασία με τον οργανισμό μας, θεωρούμε ότι είναι εντελώς παράλογο να αυξηθεί ο αριθμός των ατόμων που έχουν πρόσβαση στην απαγορευμένη ζώνη, με κίνδυνο να θιγεί ανεπανόρθωτα η ποιότητα και η αποτελεσματικότητα των προαναφερθέντων ελέγχων·

— επιπλέον, η ανάγκη να εξασφαλισθεί η ασφάλεια προσώπων και εμπορευμάτων επιβάλλει, λαμβάνοντας υπόψη τον σημαντικό αριθμό ατυχημάτων παρά τα δρακόντεια μέτρα που λαμβάνονται στον τομέα αυτό, να περιοριστεί ο αριθμός των οχημάτων που μπορούν να κυκλοφορήσουν στην κλειστή ζώνη. Η παρουσία ενός νέου φορέα είναι πιθανό να αυξήσει σημαντικά τους κινδύνους ατυχήματος κάθε φύσης: κατά συνέπεια η Aéroports de Paris δεν μπορεί να χορηγήσει ανάλογη άδεια χωρίς να αναλάβει την ευθύνη·

— τέλος, σε αυστηρά εμπορικό επίπεδο, δεν είναι κατά κανένα τρόπο βέβαιο ότι η αγορά της τροφοδοσίας, η οποία δεν έχει μονοπωλιακό χαρακτήρα, είναι έτοιμη να δεχθεί μια νέα επιχείρηση. Μέχρι στιγμής, καμία αεροπορική εταιρεία δεν έχει εκφράσει τη δυσαρέσκειά της όσον αφορά την οργανωτική δραστηριότητα της Aéroports de Paris, ούτε έχει ζητήσει αύξηση τον αριθμού των φορέων παροχής υπηρεσιών στον τομέα αυτό.»

(28) Στις 29 Οκτωβρίου 1996, η AFS πληροφόρησε την ADP ότι μια εταιρεία με έδρα το Orly είχε επιλέξει μετά από διαγωνισμό έναν μη εγκεκριμένο από την ADP φορέα παροχής υπηρεσιών παρά την άδεια εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων που είχε χορηγηθεί στην εν λόγω εταιρεία. Απαντώντας, στις 24 Δεκεμβρίου 1996 στην AFS, η ADP δήλωσε ότι η εν λόγω κατάσταση δεν ήταν σύμφωνη με τις ισχύουσες άδειες λειτουργίας και ότι κατά συνέπεια, δόθηκαν οι απαραίτητες οδηγίες στις υπηρεσίες της ADP προκειμένου να σταματήσει η εν λόγω πρακτική το ταχύτερο δυνατό (βλέπε τις παρατηρήσεις της AFS της 21ης Φεβρουαρίου 1996).

(29) Κατά συνέπεια, οι διαδικασίες χορήγησης άδειας που έχει προβλέψει η ADP της επιτρέπουν να ελέγχει αποτελεσματικά την πρόσβαση στην αγορά των φορέων παροχής υπηρεσιών στους παρισινούς αερολιμένες.

ε) **Η διαφορά**

(30) Επ' ευκαιρία της εγκατάστασης της OAT, η ADP πρότεινε στο διοικητικό της συμβούλιο να διατηρήσει τους χρηματοοικονομικούς όρους που είχε διαπραγματευθεί με το φορέα παροχής. [...]

(31) Το 1992, προέκυψε μια διαφορά μεταξύ της AFS και της ADP όσον αφορά τον υπολογισμό της εισφοράς επί του κύκλου εργασιών και την ποιότητα των υπηρεσιών της AFS. Μετά από συμφωνία σχετικά με την πληρωμή αποζημίωσης από την Forte Airport Services και τη διαπίστωση της νέας κατάστασης που δημιουργήθηκε από την άφιξη της OAT, η ADP και η AFS συμφώνησαν να μειωθεί σε [...] ο συντελεστής εμπορικού τέλους της AFS. Η παραχώρηση τροποποιήθηκε σχετικά στις 26 Φεβρουαρίου 1993.

(32) Από την εμπορική αλληλογραφία της με τους πελάτες της η AFS πληροφορήθηκε το συντελεστή εμπορικού τέλους που ο ανταγωνιστής της OAT κατέβαλε στην ADP (βλέπε παράρτημα 20 της καταγγελίας της AFS). Σε ορισμένες επιστολές συγκεκριμένες εταιρείες επικαλούνται τους συντελεστές εμπορικού τέλους που καταβάλλουν στην ADP οι ανταγωνιστές φορείς παροχής για να ζητήσουν μείωση της τιμής που προσφέρει η AFS (παραρτήματα αριθ. 16 έως 19 της καταγγελίας της AFS).

(33) Για παράδειγμα, ένας μεταφορέας που ζήτησε από την AFS μια προσφορά τιμής πρόσθεσε ότι θα έπρεπε «επίσης να προσδιορισθούν οι ενδεχόμενες εισφορές που πρέπει να καταβληθούν στο επίπεδο της εξέδρας τον αερολιμένα τον Orly».

(34) Μετά από προσφορά της AFS, ένας άλλος πελάτης ανέφερε ότι «το τέλος της ADP αποτελεί πηγή ανησυχίας (...) λόγω της στρέβλωσης που η εν λόγω εισφορά προκαλεί σε μια προσφορά κατά τα άλλα καλά δομημένη». Ενημερώνοντας την AFS για την ύπαρξη μιας δελεαστικότερης τιμής που πρόσφερε ανταγωνιστής της, ο εν λόγω μεταφορέας ζήτησε μείωση της τιμής της AFS που θα επέτρεπε να μειωθεί η επίπτωση του εμπορικού τέλους.

(35) Σε διάφορες επιστολές και, ιδίως αυτή της 29ης Δεκεμβρίου 1993 (παραρτήματα 20 της καταγγελίας), η AFS πληροφόρησε την ADP ότι κατά την άποψή της οι συντελεστές εμπορικού τέλους που εφαρμόζονται στους κύκλους εργασιών των ανταγωνιστών της στο Orly δεν ήταν ισοδύναμοι, ακόμη και αν ληφθούν υπόψη οι ενδεχόμενες διαφορές των δημόσιων επιβαρύνσεων, και ότι οι εν λόγω διαφορές συντελεστή εισάγουν διακρίσεις μεταξύ ανταγωνιστών φορέων παροχής υπηρεσιών. Η AFS επισήμανε στην ADP ότι η διαφορά συντελεστών είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια πελατών της και ζήτησε κατά συνέπεια να ευθυγραμμιστούν οι εν λόγω συντελεστές για τους ανταγωνιστές φορείς παροχής υπηρεσιών.

(36) Στις 31 Μαΐου 1994, η ADP απάντησε στο αίτημα της AFS υπογραμμίζοντας ότι η μείωση του συντελεστή εμπορικού τέλους της AFS στις 26 Φεβρουαρίου 1994 είχε ως αποτέλεσμα, λαμβάνοντας υπόψη τις επιβαρύνσεις ακινήτων, ένα επίπεδο ίδιο με αυτό των άλλων δικαιούχων.

στ) **Τα κύρια επιχειρήματα των συμβαλλομένων**

(37) Στις 22 Ιουνίου 1995, η AFS υπέβαλε στην Επιτροπή επίσημη καταγγελία, κατά της ADP για το λόγο ότι η εν λόγω εταιρεία επέβαλε καταχρηστικά τέλη στους παρέχοντες υπηρεσίες τροφοδοσίας κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 86 της συνθήκης. Η AFS θεωρεί ότι η εφαρμογή συντελεστών εμπορικού και δημόσιου τέλους ίδιων με αυτών της OAT θα μείωνε το ποσό του ετήσιου τέλους της κατά 3,5 εκατομμύρια φράγκα περίπου.

(38) Κατά την ακρόαση της 16ης Απριλίου 1997, η AFS παρέθεσε επίσης λεπτομερή παραδείγματα διαπραγματεύσεων με κοινοτικούς πελάτες. Σύμφωνα με την AFS, τα εν λόγω παραδείγματα αποκαλύπτουν τον άνισο χαρακτήρα των εμπορικών τελών που επιβάλλονται στους ανταγωνιστές φορείς παροχής υπηρεσιών: αφενός, η προσφορά ιδιαίτερα υψηλών τιμών μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια πελατών για την AFS, αφετέρου, η AFS ενδέχεται να υποχρεωθεί να ευθυγραμμίσει την προσφορά της με αυτή του ανταγωνιστή της θυσιάζοντας μέρος του περιθωρίου κέρδους της ίσο προς τη διαφορά των συντελεστών εμπορικών τελών. Ως εκ τούτου, η διαφορά των εν λόγω συντελεστών [...] θα είχε ως αποτέλεσμα η AFS να απωλέσει [...] του περιθωρίου κέρδους της.

(39) [...].

(40) Η Επιτροπή εξέδωσε στις 4 Δεκεμβρίου 1996 ανακοίνωση αιτιάσεων κατά της ADP βάσει του άρθρου 86 της συνθήκης. Στις παρατηρήσεις της για την ανακοίνωση αιτιάσεων που υπέβαλε στις 28 Φεβρουαρίου 1997 και κατά την ακρόαση της 16ης Απριλίου 1997, η ADP υπογράμμισε τα ακόλουθα σημεία:

— η ADP δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση έναντι των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους στους παρισινούς αερολιμένες διότι οι δραστηριότητες της ADP περιορίζονται στη διάθεση ακινήτων,

— οι εμπορικές συμβάσεις της ADP είναι σύμφωνες με τη γαλλική νομοθεσία όσον αφορά την κατοχή της δημόσιας ιδιοκτησίας,

— οι χρηματοοικονομικοί όροι που προσφέρθηκαν στην AFS και την OAT είναι ισοδύναμοι υπό τον όρο ότι λαμβάνονται υπόψη οι αντίστοιχες επιβαρύνσεις ακινήτων και ότι εξαιρείται, στην περίπτωση της OAT, ο κύκλος εργασιών που πραγματοποιεί με τις εταιρείες μέλη του ίδιου ομίλου,

— η OAT και η AFS δεν βρίσκονται στην ίδια κατάσταση, κυρίως λόγω των διαφορετικών ακινήτων που καταλαμβάνουν οι εν λόγω φορείς παροχής υπηρεσιών εντός της περιμέτρου του αερολιμένα,

— τέλος, οι χρήστες που αυτοεξυπηρετούνται δεν μπορούν να θεωρηθούν ως ασκούντες τις δραστηριότητές τους στην ίδια αγορά υπηρεσιών με αυτήν των φορέων παροχής υπηρεσιών σε τρίτους.

## II. ΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

α) **Εφαρμοστέες διατάξεις**

(41) Η καταγγελία της AFS στην εν λόγω υπόθεση αφορά το καθεστώς τελών που εφαρμόζει ο φορέας διαχείρισης των παρισινών αερολιμένων στις παρεχόμενες υπηρεσίες τροφοδοσίας (catering) στους παρισινούς αερολιμένες του Orly και του CDG. Ωστόσο, παρόμοια καθεστώτα τελών χρησιμοποιούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης των συγκεκριμένων αερολιμένων και για άλλες υπηρεσίες εδάφους: τις υπηρεσίες καθαρισμού των αεροσκαφών και τις υπηρεσίες φορτίου και ταχυδρομείου.

(42) Υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 59 της συνθήκης ΕΚ έχει ως στόχο να καταργήσει τους περιορισμούς στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στην Κοινότητα και ότι σύμφωνα με το άρθρο 61 της συνθήκης, ο εν λόγω στόχος πρέπει να επιτευχθεί στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών.

(43) Αυτός είναι ο στόχος της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου [1] η οποία προβλέπει, υπό ορισμένους όρους, τη σταδιακή ελευθέρωση, από την 1η Ιανουαρίου 1998 και μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2002, της πρόσβασης στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας. Η οδηγία καθιερώνει ένα νέο νομικό πλαίσιο το οποίο δεν θίγει την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού μεταξύ επιχειρήσεων.

[1] ΕΕ L 272 της 25. 10. 1996, σ. 36.

(44) Εκδίδοντας την οδηγία 96/67/ΕΚ, το Συμβούλιο έκρινε ότι οι φορείς με άδεια παροχής υπηρεσιών εδάφους και οι χρήστες με άδεια να εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων πρέπει να έχουν εξασφαλισμένη πρόσβαση στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις στο μέτρο που αυτό είναι απαραίτητο για την άσκηση των δικαιωμάτων τους, αφενός, και ουσιαστικού και δίκαιου ανταγωνισμού, αφετέρου. Ωστόσο, η εν λόγω πρόσβαση ενδέχεται να συνεπάγεται την καταβολή αντιτίμου. Οι διατάξεις του άρθρου 16 παράγραφος 3 της οδηγίας ορίζουν ότι όταν η πρόσβαση στις εγκαταστάσεις του αερολιμένα συνεπάγεται την καταβολή αντιτίμου, το οποίο καθορίζεται με βάση κατάλληλα, αντικειμενικά, διαφανή και αμερόληπτα κριτήρια. Ωστόσο, η οδηγία 96/67/ΕΚ δεν προδικάζει την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στη συνθήκη. Η Επιτροπή εξακολουθεί να μεριμνά για την τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού (βλέπε αιτιολογική σκέψη αριθ. 28 της οδηγίας).

(45) Όσον αφορά την εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης ΕΚ, ο τομέας των μεταφορών εξαιρέθηκε από την εφαρμογή του κανονισμού αριθ. 17 με τον κανονισμό αριθ. 141 του Συμβουλίου [1], που στη συνέχεια αντικαταστάθηκε από τους τρεις τομεακούς κανονισμούς σχετικά με τις χερσαίες, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές (απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Μαρτίου 1997 στην υπόθεση C-264/95 P, Επιτροπή κατά Union Internationale des Chemins de fer — UIC) [2].

(46) Στο πλαίσιο αυτό, οι διατάξεις του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 του Συμβουλίου [3], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2410/92 [4], προβλέπουν ότι ο εν λόγω κανονισμός καθορίζει τις λεπτομέρειες εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών μεταξύ δύο αερολιμένων της Κοινότητας.

(47) Οι δραστηριότητες διαχείρισης του αερολιμένα καθώς και οι υπηρεσίες που παρέχονται στους εν λόγω αερολιμένες δεν αποτελούν μέρος της αεροπορικής μεταφοράς μεταξύ δύο αερολιμένων της Κοινότητας. Κατά συνέπεια, οι εν λόγω υπηρεσίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών διαδικασίας που ισχύουν ειδικά για τον τομέα των μεταφορών και εμπίπτουν στον κανονισμό αριθ. 17 για την εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης.

(48) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο κανονισμός που πρέπει να εφαρμοστεί στην προκειμένη περίπτωση είναι ο κανονισμός αριθ. 17.

### β) **Η έννοια της επιχείρησης**

(49) Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι η έννοια της επιχείρησης στο κοινοτικό δίκαιο ανταγωνισμού περιλαμβάνει κάθε οργανισμό που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς του εν λόγω οργανισμού και τον τρόπο χρηματοδότησής του [βλέπε ιδίως απόφαση της 23ης Απριλίου 1991, υπόθεση C-41-90, Höfner και Elser [5]].

(50) Τα άρθρα 85 και 86 της συνθήκης ισχύουν για τις πρακτικές ενός δημόσιου οργανισμού όταν διαπιστώνεται ότι μέσω του εν λόγω κανονισμού, το κράτος ασκεί οικονομικές δραστηριότητες βιομηχανικού ή εμπορικού χαρακτήρα που συνίστανται στην προσφορά αγαθών ή υπηρεσιών στην αγορά. Δεν έχει σημασία εάν το κράτος ενεργεί άμεσα μέσω ενός οργάνου που αποτελεί μέρος της δημόσιας διοίκησης ή μέσω ενός οργανισμού στον οποίο έχει παραχωρήσει ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα. Για το λόγο αυτό, είναι απαραίτητο να εξεταστεί η φύση των δραστηριοτήτων που ασκεί η δημόσια επιχείρηση ή ο οργανισμός στον οποίο το κράτος έχει παραχωρήσει ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα [βλέπε απόφαση της 16ης Ιουνίου 1987, Επιτροπή/Ιταλία, υπόθεση 118/85 [6], απόφαση της 18ης Μαρτίου 1997, υπόθεση C-343/95, CALI και FIGLI v. SEPG [7]].

(51) Η ADP αποτελεί δημόσιο οργανισμό με χρηματοοικονομική αυτονομία, ο οποίος είναι εγγεγραμμένος στο εμπορικό μητρώο του Παρισιού και ασχολείται με τη διαρρύθμιση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη του συνόλου των εγκαταστάσεων πολιτικής αεροπορίας με κέντρο την περιοχή του Παρισιού που είχαν ως στόχο να διευκολύνουν την άφιξη και την αναχώρηση των αεροσκαφών, να κατευθύνουν την αεροναυτιλία, να εξασφαλίσουν την επιβίβαση, την αποβίβαση, και την επίγεια μεταφορά των επιβατών, των εμπορευμάτων και του ταχυδρομείου που μεταφέρεται αεροπορικά.

(52) Το άρθρο R.252-12 του γαλλικού κώδικα πολιτικής αεροπορίας προβλέπει ότι το διοικητικό συμβούλιο της ADP καθορίζει τη γενική πολιτική των παρισινών αερολιμένων, ότι αναλαμβάνει την πρωτοβουλία των απαραίτητων μέτρων ώστε να δημιουργηθούν οι πόροι για την κάλυψη των επιβαρύνσεων που αφορούν τη διοίκηση, τη συντήρηση, την εκμετάλλευση και τη βελτίωση των αερολιμένων και ότι αποφασίζει για τα γήπεδα, τα μέσα και τις εγκαταστάσεις των αερολιμένων καθώς και τις προσκείμενες εγκαταστάσεις που τίθενται στη διάθεση των χρηστών, υπό το καθεστώς της προσωρινής κατοχής της δημόσιας ιδιοκτησίας.

(53) Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της ADP για το 1996, ο κύκλος εργασιών της ADP προήλθε κυρίως από:

— τις εμπορικές εισπράξεις (εμπορικές παραχωρήσεις, καύσιμα και άλλα): 1 054 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα, ήτοι 15 % του συνολικού κύκλου εργασιών,

[1] ΕΕ 124 της 28. 11. 1962, σ. 2751/62.
[2] Συλλογή 1997, σ. I-1287, σκέψη 44.
[3] ΕΕ L 374 της 31. 12. 1987, σ. 1.
[4] ΕΕ L 240 της 24. 8. 1992, σ. 18.
[5] Συλλογή 1991, σ. I-1979, σκέψη 21.
[6] Συλλογή 1987, σ. 2599, σκέψεις 7 και 8.
[7] Συλλογή 1997, σ. I-1547, σκέψεις 16-18.

— τη χρησιμοποίηση εγκαταστάσεων και υλικών (χώροι στάθμευσης, μεταφορές, γέφυρες, λεωφορεία): 866 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα, ήτοι 12,5 % του συνολικού κύκλου εργασιών,

— αερολιμενική εξυπηρέτηση (τεχνική υποστήριξη των αεροσκαφών στο έδαφος, καταχώρηση των επιβατών): 1 253 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα, ήτοι 18 % του συνολικού κύκλου εργασιών,

— δημόσια τέλη (γήπεδα, κτήρια): 720 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα, ήτοι 10 % του συνολικού κύκλου εργασιών.

(54) Από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι οι δραστηριότητες της ADP όσον αφορά τη διαχείριση των αερολιμένων περιλαμβάνουν κυρίως: τη χορήγηση άδειας για την παροχή μιας συγκεκριμένης κατηγορίας υπηρεσίας (βλέπε ιδίως τις παραγράφους 9, 14 και 23 έως 29), τον έλεγχο των μετακινήσεων οχημάτων και προσώπων και την οργάνωση των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στις κοινόχρηστες εγκαταστάσεις ( βλέπε τις παραγράφους 12 και 26 έως 27), τον έλεγχο της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται στις αεροπορικές εταιρείες (βλέπε τις παραγράφους 9, 14 και 30). Σε αντάλλαγμα για τις εν λόγω υπηρεσίες διαχείρισης των παρισινών αερολιμένων, η ADP διαπραγματεύεται με δική της πρωτοβουλία τις εμπορικές συμβάσεις με τους παρέχοντες υπηρεσίες (βλέπε τις παραγράφους 7 έως 9, 12, 13 και 14, 18 έως 22).

(55) Λαμβάνοντας υπόψη τα εν λόγω στοιχεία, η Επιτροπή κρίνει ότι η ADP καθορίζει τους όρους δραστηριότητας των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους τους οποίους εγκρίνει και ότι οι εν λόγω δραστηριότητες συνιστούν δραστηριότητες επιχείρησης κατά την έννοια του άρθρου 86 της συνθήκης.

γ) **Αγορά που πρέπει να ληφθεί υπόψη**

*Υπηρεσίες διαχείρισης αερολιμένα που παρέχονται από τον φορέα εκμετάλλευσης*

(56) Η παρούσα υπόθεση αφορά τις δραστηριότητες διαχείρισης και εκμετάλλευσης των αερολιμένων της περιοχής του Παρισιού. Ο φορέας εκμετάλλευσης ενός αερολιμένα ασχολείται κυρίως με τη διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών και την εξασφάλιση της καλής λειτουργίας τους ελέγχοντας και συντονίζοντας το σύνολο των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα σε αυτόν.

(57) Η Επιτροπή έχει κάνει ήδη διάκριση [1] μεταξύ της αγοράς υπηρεσιών εδάφους και των δραστηριοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα που αντιστοιχούν στις υπηρεσίες διαχείρισης και οργάνωσης της χρήσης των υποδομών κατά τον ακόλουθο τρόπο:

Η αγορά της αυτοεξυπηρέτησης χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι την παροχή των υπηρεσιών αυτών αναλαμβάνει συχνά ο ίδιος ο αερολιμένας ή ο εθνικός αερομεταφορέας. Ακόμη, η αυτοεξυπηρέτηση δεν επιτρέπεται πάντοτε ή επιτρέπεται σε ορισμένους μόνο μεταφορείς, επιλεγμένους βάσει κριτηρίων που συχνά δεν διακρίνονται από διαφάνεια.

Υπό αυτές τις συνθήκες, οι τιμές μπορούν να καθορίζονται κατά τρόπο διακριτικό και μη διαφανή. Επιπλέον, οι μεταφορείς δεν έχουν πάντα τα μέσα να επιτύχουν βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών ή την προσαρμογή τους στις ειδικές ανάγκες της πελατείας. Επίσης, ένας φορέας παροχής υπηρεσιών μπορεί να δείξει εύνοια σε ορισμένους μεταφορείς εις βάρος άλλων: ο κίνδυνος αυτός είναι ακόμη μεγαλύτερος όταν ο φορέας αυτός είναι ο εθνικός μεταφορέας, άμεσος ανταγωνιστής των εταιρειών που είναι αναγκασμένες να προσφύγουν στις υπηρεσίες του.

Οι αρχές του αερολιμένα έχουν ως αποστολή να διαχειρίζονται τις υποδομές του αερολιμένα, να τις συντηρούν, ακόμη και να τις κατασκευάζουν, να τις θέτουν στη διάθεση των χρηστών και να εξασφαλίζουν την καλή λειτουργία τους, ιδίως οργανώνοντας και συντονίζοντας το σύνολο των δραστηριοτήτων στο χώρο τους. Η πρόσβαση επομένως άλλων φορέων στην αγορά υπηρεσιών εδάφους δεν θα θέσει σε κίνδυνο την καλή λειτουργία των αερολιμένων.

(58) Οι υπηρεσίες διαχείρισης των αερολιμένων που παρέχει η ADP αφορά ιδίως: την έγκριση των φορέων παροχής, τον έλεγχο και την οργάνωση των δραστηριοτήτων στις κοινόχρηστες εγκαταστάσεις του αερολιμένα καθώς και τον έλεγχο της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται στους παρισινούς αερολιμένες (βλέπε παράγραφος 54). Σε αντάλλαγμα για τις εν λόγω υπηρεσίες, και κυρίως την άδεια λειτουργίας, η ADP μπορεί να ζητήσει αμοιβή η οποία καθορίζεται στο πλαίσιο των εμπορικών συμβάσεων.

*Δυνατότητα υποκατάστασης των αερολιμένων*

(59) Υπάρχει μια ειδική αγορά για τη διαχείριση και το συντονισμό των εγκεκριμένων δραστηριοτήτων στους παρισινούς αερολιμένες, διότι οι μεταφορείς χρήστες των εν λόγω αερολιμένων, καθώς και οι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους που είναι απαραίτητες για τη λειτουργία των σχετικών αεροπορικών γραμμών, δεν έχουν άλλη επιλογή εκτός από τους αερολιμένες του Orly και του CDG.

[1] COM(94) 590 τελικό, σημεία 12, 13 και 14.

(60) Πράγματι, οι αεροπορικές γραμμές εσωτερικού ή εξωτερικού με σημείο αναχώρησης ή προορισμό την περιοχή του Παρισιού χρησιμοποιούν τους αερολιμένες του Orly και του CDG. Τα άλλα αεροδρόμια που θα μπορούσαν ενδεχομένως να αποτελέσουν εναλλακτική λύση για τους ίδιους προορισμούς απέχουν πολλές εκατοντάδες χιλιόμετρα και βρίσκονται γενικά σε άλλα κράτη μέλη. Επιπλέον, το Orly και το CDG διαδραματίζουν ιδιαίτερο ρόλο ως κεντρικοί αερολιμένες (hubs) επιτρέποντας στους επιβάτες πολυάριθμων εγχώριων πτήσεων να βρουν μια ανταπόκριση σε άλλη εγχώρια, ενδοκοινοτική ή διεθνή πτήση.

(61) Ως εκ τούτου, για πολλούς επιβάτες που ο τόπος προορισμού ή αναχώρησής τους είναι η περιοχή του Παρισιού ή άλλες γαλλικές περιφέρειες, οι εγχώριες ή ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές που χρησιμοποιούν τους αερολιμένες του Orly και του CDG δεν μπορούν να αντικατασταθούν με τις υπηρεσίες που προσφέρονται σε άλλους κοινοτικούς αερολιμένες. Πρόκειται ιδίως για ταξιδιώτες που χρησιμοποιούν, για επαγγελματικούς λόγους, ειδικά προσαρμοσμένα δρομολόγια υψηλής ημερήσιας συχνότητας, διότι ο χρόνος πτήσης και η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών συνιστούν καθοριστικούς παράγοντες για την ικανοποίηση των επαγγελματικών απαιτήσεών τους.

(62) Ο ανταγωνισμός μεταξύ των αερολιμένων δεν είναι σημαντικός παρά μόνο στο βαθμό που ένας αερολιμένας χρησιμοποιείται ως κεντρικός (hub), δηλαδή ως σημείο ανταπόκρισης. Στο πλαίσιο αυτό, διάφοροι μεγάλοι αερολιμένες ανταγωνίζονται μεταξύ τους για ένα τμήμα της συνολικής κίνησης, δηλαδή της έμμεσης κίνησης που χρησιμοποιεί έναν αερολιμένα ως σημείο ανταπόκρισης. Ωστόσο, η κίνηση ανταπόκρισης δεν αντιπροσωπεύει το σύνολο της κίνησης ενός αερολιμένα δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος της εν λόγω κίνησης συνίσταται στην κίνηση για την οποία ο εκάστοτε αερολιμένας μπορεί να θεωρηθεί ως σημείο προέλευσης ή προορισμού. Σύμφωνα με την Analysis 1996 της IATA που περιλαμβάνεται στο περιοδικό Airline Business του Δεκεμβρίου 1996, η κίνηση μετεπιβίβασης αντιπροσωπεύει λιγότερο από το 5 % της κίνησης στο Orly και περίπου το 7 % της κίνησης στο CDG.

(63) Κατά συνέπεια, οι εναέριοι μεταφορείς που παρέχουν εγχώριες ή ενδοκοινοτικές γραμμές με τόπο αναχώρησης ή προορισμού την περιοχή του Παρισιού δεν έχουν άλλη επιλογή εκτός από τους αερολιμένες του Orly ή του CDG και τις παρεχόμενες υπηρεσίες εδάφους στους εν λόγω αερολιμένες. Η εναλλαξιμότητα των παρισινών αερολιμένων δεν αποτελεί αντικείμενο της παρούσας υπόθεσης διότι η ADP είναι ο φορέας εκμετάλλευσης των διεθνών αερολιμένων που βρίσκονται στην περιοχή του Παρισιού.

*Υπηρεσίες εδάφους στους αερολιμένες*

(64) Οι υπηρεσίες εδάφους στους αερολιμένες του Orly και του CDG είναι απαραίτητες για την καλή εκτέλεση των αεροπορικών γραμμών με τόπο αναχώρησης ή προορισμού την περιοχή του Παρισιού. Οι εν λόγω υπηρεσίες συμβάλλουν ουσιαστικά στην αποτελεσματική χρησιμοποίηση των σχετικών αεροπορικών υποδομών.

(65) Οι υπηρεσίες εδάφους ορίζονται στο παράρτημα της οδηγίας 96/67/ΕΚ που τις κατατάσσει σε 11 κατηγορίες. Οι διάφοροι τύποι υπηρεσιών παρουσιάζουν πολύ διαφορετικά χαρακτηριστικά ([1]) και συγκεκριμένα:

— οι υπηρεσίες δεν απαιτούν όλες τον ίδιο τύπο ούτε τον ίδιο βαθμό τεχνικής ικανότητας,

— ορισμένες, όπως η διαλογή αποσκευών, προϋποθέτουν τη χρησιμοποίηση μεγάλου αριθμού μηχανημάτων ή περίπλοκων συστημάτων,

— ορισμένες, όπως οι υπηρεσίες διαδρόμου, καταλαμβάνουν μεγάλο χώρο ή, όπως στην περίπτωση της εξυπηρέτησης επιβατών, απαιτούν πολυάριθμα σημεία επαφής με το κοινό στον αεροσταθμό, ενώ η παροχή άλλων, όπως των υπηρεσιών «catering», είναι δυνατή και εκτός της ζώνης του αερολιμένα,

— ορισμένες, ιδίως οι υπηρεσίες διαδρόμου, ο καθαρισμός και η τροφοδοσία, συνεπάγονται την κυκλοφορία προσωπικού και οχημάτων στις απαγορευμένες ζώνες του αερολιμένα, που απαιτούν υψηλό επίπεδο προστασίας και ασφάλειας και η συντήρηση των οποίων αποτελεί μια από τις κύριες αποστολές του οργανισμού διαχείρισης.

(66) Η παρούσα υπόθεση αφορά ειδικότερα τις εξής τρεις κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους: τις υπηρεσίες «φορτίου και ταχυδρομείου» (κατηγορία αριθ. 4 του παραρτήματος της οδηγίας 96/67/ΕΚ), τις υπηρεσίες «καθαρισμού και συντήρησης του αεροπλάνου» (κατηγορία αριθ. 6 του παραρτήματος της οδηγίας 96/67/ΕΚ) και τις υπηρεσίες «τροφοδοσίας (catering)» (κατηγορία αριθ. 11 του παραρτήματος της οδηγίας 96/67/ΕΚ). Οι δραστηριότητες τροφοδοσίας όπως ορίζονται βάσει των συμβάσεων της ADP (άρθρο 18, παράγραφος 1 της σύμβασης της AFS και άρθρο 24, παράγραφος 1 της σύμβασης OAT) περιλαμβάνουν επιπλέον στοιχεία της υπηρεσίας διαδρόμου κατά την έννοια της οδηγίας 96/67/ΕΚ, ιδίως τη «μεταφορά, φόρτωση και εκφόρτωση στο αεροσκάφος τροφίμων και ποτών» (κατηγορία αριθ. 5.7 του παραρτήματος της οδηγίας).

(67) Οι υπηρεσίες εδάφους αντιπροσωπεύουν ένα μη αμελητέο τμήμα των εξόδων εκμετάλλευσης των κοινοτικών αεροπορικών εταιρειών. Οι εν λόγω επιβαρύνσεις ανέρχονται σε επίπεδο ανάλογο με αυτό των τελών πρόσβασης στους αερολιμένες που καταβάλλουν οι αεροπορικές εταιρείες. Οι κοινοτικοί μεταφορείς έχουν άμεσο συμφέρον να βελτιώσουν τον έλεγχο των εξόδων των υπηρεσιών εδάφους. Επιπλέον, οι υπηρεσίες εδάφους αποτελούν σημαντικό στοιχείο της στρατηγικής για τη διαφοροποίηση της ποιότητας των μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχουν οι αεροπορικές εταιρείες με σκοπό να προσαρμόσουν την ποιότητα των υπηρεσιών τους στις ανάγκες της πελατείας τους.

(68) Για μια δεδομένη κατηγορία υπηρεσιών εδάφους, ορισμένοι μεταφορείς επιτρέπεται να εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων. Άλλοι μεταφορείς απευθύνονται σε παρέχοντες υπηρεσίες σε τρίτους. Η εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων σημαίνει ότι ένας χρήστης επιτρέπεται

([1]) COM(94) 590 τελικό, σημείο 11.

να εξυπηρετεί ο ίδιος τις ανάγκες του σε μια κατηγορία υπηρεσιών εδάφους. Οι μεταφορείς που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων επιλέγουν συχνά να αναθέσουν την εν λόγω δραστηριότητα σε ειδικευμένη θυγατρική. Ορισμένοι χρήστες που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων έχουν άδεια παροχής υπηρεσιών σε άλλες εταιρείες. Αντίθετα, άλλοι χρήστες δεν επιτρέπεται να παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε τρίτους (βλέπε παραγράφους 16 έως 19, 25, 26 και 28).

(69) Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων αποτελούν έναν από τους τρόπους παροχής των υπηρεσιών εδάφους. Από το φάκελο προκύπτει ότι οι εταιρείες του ιδίου ομίλου δεν αναθέτουν απαραίτητα την κάλυψη του συνόλου των αναγκών τους αποκλειστικά και μόνο στις ειδικευμένες θυγατρικές του ομίλου τους (βλέπε παράγραφος 28). Εξάλλου, ορισμένοι χρήστες στους οποίους έχει χορηγηθεί περιορισμένου χρόνου άδεια εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων επιθυμούν να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους στην παροχή υπηρεσιών σε τρίτους, με την επιφύλαξη της σύμφωνης γνώμης του φορέα διαχείρισης (βλέπε παράγραφος 25). Εφόσον ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα χορηγεί τις σχετικές άδειες, η επιλογή των μεταφορέων εξαρτάται από οικονομικά κριτήρια που σχετίζονται με το κόστος και την αποδοτικότητα της σχετικής υπηρεσίας. Ο χρήστης που επιλέγει την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων πρέπει να εξασφαλίσει έναν επαρκή όγκο δραστηριοτήτων για να καλύψει το κόστος των εν λόγω επενδύσεων.

(70) Ο φορέας διαχείρισης του αεροδρομίου παρέχει στον μεταφορέα που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων, για τις αεροπορικές δραστηριότητές του, τις ίδιες υπηρεσίες όπως και στους παρέχοντες υπηρεσίες σε τρίτους.

*Συμπέρασμα*

(71) Από τις εν λόγω παρατηρήσεις προκύπτει ότι πρέπει στην προκειμένη υπόθεση να ληφθεί υπόψη η αγορά υπηρεσιών διαχείρισης του αεροδρομίου που παρέχονται τόσο στους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους όσο και στους χρήστες που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων στους παρισινούς αερολιμένες (στο εξής αγορά υπηρεσιών διαχείρισης αερολιμένα). Οι αντιανταγωνιστικές πρακτικές στην αγορά υπηρεσιών διαχείρισης αερολιμένα έχουν επίσης επιπτώσεις στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους παρισινούς αερολιμένες και, έμμεσα, στην αγορά μεταφορικών υπηρεσιών από ή προς τους εν λόγω αερολιμένες.

δ) **Δεσπόζουσα θέση**

(72) Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, μια επιχείρηση η οποία διαθέτει νόμιμο μονοπώλιο μπορεί να θεωρηθεί ως κατέχουσα δεσπόζουσα θέση, κατά την έννοια του άρθρου 86 της συνθήκης. Μια τέτοια δεσπόζουσα θέση δημιουργεί κατάσταση οικονομικής ισχύος για μια επιχείρηση η οποία της επιτρέπει να παρεμποδίζει την άσκηση ουσιαστικού ανταγωνισμού στην αγορά, δεδομένου ότι η εν λόγω επιχείρηση έχει τη δυνατότητα να συμπεριφέρεται σε μεγάλο βαθμό ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές και τους πελάτες της [βλέπε απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 1983, Michelin, C-322/81 [1]]. Από τη νομολογία προκύπτει επίσης ότι το γεγονός ότι ο ανταγωνισμός καταργείται ή περιορίζεται από νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις δεν αποκλείει την εφαρμογή του άρθρου 86 [βλέπε απόφαση της 4ης Μαΐου 1988, Bodson, C-30/87 [2]].

(73) Η ADP κατέχει το νόμιμο μονοπώλιο εκμετάλλευσης των αερολιμένων του Orly και του CDG. Η ADP παρέχει άμεσα ορισμένες υπηρεσίες εδάφους στους εν λόγω αερολιμένες και μπορεί επίσης να χορηγεί σε άλλες επιχειρήσεις την άδεια να ασκούν ανάλογες δραστηριότητες.

(74) Κατά συνέπεια, η ADP καθορίζει τον αριθμό και την ταυτότητα των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους ή εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων στους οποίους χορηγεί άδεια (βλέπε αιτιολογική σκέψη 54). Η άρνηση έγκρισης των δραστηριοτήτων ενός φορέα παροχής μπορεί να βασίζεται σε κριτήρια σχετικά με την προστασία και ασφάλεια αγαθών και προσώπων καθώς και σε εμπορικά κριτήρια σχετικά με την αγορά των υπηρεσιών εδάφους (βλέπε αιτιολογική σκέψη 27).

(75) Η ADP καθορίζει με δική της πρωτοβουλία τους όρους που θέτει στους εγκεκριμένους φορείς παροχής υπηρεσιών στο πλαίσιο των εμπορικών συμβάσεων. Κάθε σύμβαση προσδιορίζει, αφενός τα ακίνητα του αερολιμένα που τίθενται στη διάθεση του δικαιούχου και, αφετέρου, τις εγκεκριμένες υπηρεσίες. Η ADP είναι επίσης επιφορτισμένη με τον έλεγχο της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών σε τρίτους. Οι εγκεκριμένοι φορείς παροχής καταβάλλουν δημόσια τέλη έναντι των ακινήτων που τίθενται στη διάθεσή τους εντός της περιμέτρου του αερολιμένα και εμπορικά τέλη έναντι της άδειας παροχής υπηρεσιών εδάφους στον αερολιμένα.

(76) Η ADP μπορεί να εγκρίνει και να καθορίσει τους όρους εκμετάλλευσης των φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους στους παρισινούς αερολιμένες. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους, οι χρήστες που επιθυμούν να εξυπηρετηθούν δι' ιδίων μέσων και, ευρύτερα, οι μεταφορείς για τους οποίους οι υπηρεσίες εδάφους είναι απαραίτητες, εξαρτώνται

[1] Συλλογή 1983, σ. 3461.
[2] Συλλογή 1988, σ. 2479, σκέψη 26.

σημαντικά από την ADP. Η Επιτροπή συνάγει ως εκ τούτου ότι η ADP κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά υπηρεσιών διαχείρισης του αερολιμένα γεγονός που λαμβάνεται υπόψη στην προκειμένη υπόθεση.

ε) **Σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς**

(77) Η αγορά υπηρεσιών διαχείρισης του αερολιμένα που λαμβάνεται υπόψη στην προκειμένη περίπτωση αφορά τους διεθνείς αερολιμένες της περιοχής του Παρισιού Orly και CDG. Πρόκειται για τους δύο σημαντικότερους γαλλικούς αερολιμένες από άποψη εγχώριας και διεθνούς κίνησης.

(78) Από την ετήσια έκθεση της ADP για το 1996 διαπιστώνεται ότι με 59,1 εκατομμύρια επιβάτες και 1 244 000 τόνους φορτίου και ταχυδρομείου, η ADP κατείχε τη δεύτερη θέση σε επίπεδο ευρωπαϊκών αερολιμένων και τη δεύτερη θέση παγκοσμίως για τους διεθνείς επιβάτες ενώ ήταν τρίτη σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την κίνηση φορτίου και ταχυδρομείου. Η επιβατική κίνηση μεταξύ των αερολιμένων κατανέμεται ως εξής: 31,76 εκατομμύρια επιβάτες για το CDG και 27,37 εκατομμύρια επιβάτες για το Orly.

(79) Οι επιβάτες και τα εμπορεύματα από ή προς την περιοχή του Παρισιού, που αποτελεί μια από τις σημαντικότερες οικονομικές ζώνες της Κοινότητας, χρησιμοποιούν τις αεροπορικές γραμμές από ή προς το Orly και το CDG που εξυπηρετούν τους σημαντικότερους γαλλικούς και κοινοτικούς αερολιμένες. Επιπλέον, το Orly και το CDG παίζουν ρόλο κεντρικού αερολιμένα (hubs) επιτρέποντας την εύκολη μετεπιβίβαση πολυάριθμων επιβατών που επιθυμούν να μεταβούν από τη Γαλλία σε άλλο κράτος μέλος ή αντίστροφα. Τέλος, οι σημαντικοί διεθνείς αερολιμένες που βρίσκονται εκτός της Κοινότητας εξυπηρετούνται από τις αεροπορικές γραμμές στους δύο παρισινούς αερολιμένες.

(80) Όσον αφορά ειδικότερα την ενδοκοινοτική κίνηση που παρατηρήθηκε στους δύο αερολιμένες, 63 % της συνολικής επιβατικής κίνησης των δύο παρισινών αερολιμένων το 1996 προερχόταν από τις εγχώριες και κοινοτικές αεροπορικές γραμμές. Εξάλλου, το ίδιο έτος, η εγχώρια και κοινοτική κίνηση φορτίου, σε τόνους, αντιπροσώπευε περίπου το 19 % της κίνησης εμπορευμάτων στους δύο αερολιμένες.

(81) Οι δραστηριότητες διαχείρισης των παρισινών αερολιμένων είναι απαραίτητες για την καλή εκτέλεση των εθνικών και διεθνών αεροπορικών γραμμών από ή προς την περιοχή του Παρισιού. Οι εν λόγω δραστηριότητες έχουν επίσης στόχο να εξασφαλίσουν την αποτελεσματική χρησιμοποίηση των υποδομών. Ο κύκλος εργασιών από τις δραστηριότητες της ADP όσον αφορά τις εμπορικές παραχωρήσεις, τη χρησιμοποίηση των εγκαταστάσεων και την αερολιμενική εξυπηρέτηση ανήλθε περίπου σε 3,2 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα το 1996. Περισσότερο από το 45 % του συνολικού κύκλου εργασιών της ADP σχετίζεται με τις εν λόγω δραστηριότητες (βλέπε αιτιολογική σκέψη 53).

(82) Με βάση τις εν λόγω διαπιστώσεις, πρέπει να θεωρηθεί ότι η ADP κατέχει δεσπόζουσα θέση σε σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς.

στ) **Κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης**

(83) Το Δικαστήριο παρατηρεί στην απόφασή του της 19ης Μαρτίου 1991 στην υπόθεση C-202/88 Γαλλία/Επιτροπή [1] ότι ένα καθεστώς ανόθευτου ανταγωνισμού όπως το προβλεπόμενο στη συνθήκη, μπορεί να εξασφαλισθεί μόνο εφόσον εξασφαλίζεται και η ισότητα ευκαιριών μεταξύ των διαφόρων επιχειρηματιών. Επίσης, όπως προκύπτει από τη νομολογία του Δικαστηρίου, μια επιχείρηση δεν μπορεί να ακολουθεί μια πρακτική τεχνητής διαφοροποίησης των τιμών που αποβαίνει σε βάρος των πελατών της και νοθεύει τον ανταγωνισμό απόφαση της 6ης Οκτωβρίου 1994 Tetra Pak/Επιτροπή T-83/91 [2] και απόφαση της 21ης Οκτωβρίου 1997 στην υπόθεση T-229/94, Deutsche Bahn [3].

(84) Το άρθρο 86 έχει ως αντικείμενο τις αντιανταγωνιστικές πρακτικές που εφαρμόζουν οι επιχειρήσεις με δική τους πρωτοβουλία. Οι διατάξεις του άρθρου 86 ορίζουν ότι όταν μια επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση σε σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς απαγορεύεται να εφαρμόζει άνισους όρους επί ισοδυνάμων παροχών έναντι των εμπορικώς συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό.

(85) Η ADP επιβάλλει διαφορετικά επίπεδα τελών στους παρέχοντες ορισμένες κατηγορίες υπηρεσιών που είναι ανταγωνιστές στον ίδιο αερολιμένα. Λαμβάνοντας υπόψη τη δεσπόζουσα θέση της ADP, πρέπει λοιπόν να καθοριστεί εάν, στον ίδιο αεροπορικό αερολιμένα, τα διαφορετικά τέλη που επιβάλλει η ADP στους παρέχοντες υπηρεσίες της ίδιας κατηγορίας δημιουργούν άνισους όρους για ισοδύναμες παροχές νοθεύοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τον ανταγωνισμό.

*Χορήγηση αδειών από την ADP*

(86) Η ADP εφαρμόζει μια διαδικασία έγκρισης για να ελέγχει την πρόσβαση των παρεχόντων υπηρεσίες στους παρισινούς αερολιμένες καθορίζοντας τον αριθμό τους προκειμένου να εξασφαλίσει την καλή λειτουργία του αερολιμένα και να προασπίσει τα οικονομικά της συμφέροντα (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 23 έως 29). Την 1η Απριλίου 1996, η ADP διαβίβασε τον κατάλογο των εγκεκριμένων φορέων

[1] Συλλογή 1991, σ. I-1223, σκέψη 51.
[2] Συλλογή 1994, σ. II-755, σκέψη 160.
[3] Συλλογή 1997, σ. II-1689.

παροχής υπηρεσιών αναφέροντας τους χρηματοοικονομικούς όρους που προβλέπονται στις αντίστοιχες συμβάσεις τους (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 16 έως 22). Η ADP ανέφερε ότι σε όλες τις εμπορικές συμβάσεις της ADP είχε εφαρμοστεί η ίδια διάρθρωση τιμών (βλέπε αιτιολογική σκέψη 2.3 των παρατηρήσεων της ADP της 27ης Ιουλίου 1995).

(87) Καταρχήν, οι εμπορικές συμβάσεις που συνάπτει η ADP κάνουν διάκριση μεταξύ της άδειας για την παροχή μιας κατηγορίας υπηρεσιών σε έναν αερολιμένα και της άδειας κατοχής των γηπέδων που βρίσκονται στον εν λόγω αερολιμένα.

(88) Για παράδειγμα, οι διατάξεις των άρθρων 19 και 24 της εμπορικής σύμβασης της OAT διακρίνουν σαφώς δύο άδειες: αφενός, την άδεια κατοχής των ακινήτων και, αφετέρου, την άδεια παροχής μιας υπηρεσίας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 14). Η σύμβαση της AFS αναφέρει επίσης δύο διαφορετικές άδειες. Πράγματι, τα άρθρα 17 και 18 της σύμβασης παρέχουν, αφενός, άδεια κατοχής των ακινήτων και, αφετέρου, άδεια λειτουργίας όσον αφορά τις υπηρεσίες τροφοδοσίας εντός των ορίων του αερολιμένα του Orly (βλέπε αιτιολογική σκέψη 9).

(89) Οι συμβάσεις της ADP ορίζουν επακριβώς την έκταση των εγκεκριμένων δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών. Προβλέπουν επίσης ότι η ADP ελέγχει εάν οι χρήστες του αερολιμένα είναι ικανοποιημένοι από την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η ADP μπορεί να επιβάλει κυρώσεις σε περίπτωση που δεν τηρούνται ορισμένα ποιοτικά κριτήρια όσον αφορά τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

(90) Κατά την ακρόαση της 16. 4. 1997, προέκυψε ότι η ADP δεν επιβάλλει εμπορικά τέλη επί του κύκλου εργασιών που πραγματοποιούν οι φορείς παροχής υπηρεσιών τροφοδοσίας όταν οι εν λόγω φορείς παρέχουν υπηρεσίες παρασκευής τροφίμων σε πελάτες εκτός του αερολιμένα και [...] η ADP θεωρεί ότι δεν ανοίγει καμία αγορά στις αερολιμενικές εξέδρες όσον αφορά τις υπηρεσίες που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

(91) Υπό το πρίσμα των εν λόγω παρατηρήσεων, πρέπει να διαπιστωθεί ότι οι εμπορικές συμβάσεις που συνάπτει η ADP με τους παρέχοντες υπηρεσιών έχουν ως αντικείμενο τη χορήγηση δύο διαφορετικών αδειών: αφενός, τη διάθεση ακινήτων στους παρισινούς αερολιμένες και, αφετέρου, την άδεια και τον καθορισμό των όρων λειτουργίας όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών εδάφους από εγκεκριμένους φορείς στους παρισινούς αερολιμένες.

*Τέλη κατοχής της δημόσιας ιδιοκτησίας*

(92) Η χρησιμοποίηση γηπέδων που βρίσκονται εντός της περιμέτρου ενός αερολιμένα που εκμεταλλεύεται η ADP συνεπάγεται την καταβολή τέλους κατοχής από το δικαιούχο. Δεδομένου ότι οι αερολιμένες του Παρισιού βρίσκονται σε γήπεδα που ανήκουν στο δημόσιο, το εν λόγω τέλος λογίζεται ως δημόσιο ή ως τέλος κατοχής της δημόσιας ιδιοκτησίας. Βάσει του γαλλικού δικαίου, το τέλος πρέπει να υπολογισθεί συναρτήσει της ενοικιαστικής αξίας μίας ιδιωτικής ιδιοκτησίας ανάλογα με την εξάρτηση της δημόσιας ιδιοκτησίας για την οποία χορηγήθηκε η άδεια. Το εν λόγω τέλος υπολογίζεται βάσει των ειδικών χαρακτηριστικών κάθε γηπέδου και του εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση του δικαιούχου καθώς και της θέσης του στην περίμετρο του αερολιμένα με αποτέλεσμα να προκύπτουν ενίοτε σημαντικές διαφορές μεταξύ των δημόσιων τελών που καταβάλλουν οι διάφοροι δικαιούχοι ανάλογα με τη μονάδα επιφάνειας (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 9, 14 και 20). Για την ίδια μονάδα επιφάνειας, το είδος επιφάνειας (γραφείο, κτίριο, υπόστεγο) και η θέση της εντός της περιμέτρου του αερολιμένα συνεπάγονται διαφορετικά τέλη κατοχής.

(93) Πρέπει να σημειωθεί ότι ορισμένα προϊόντα που είναι απαραίτητα για την παροχή υπηρεσιών εδάφους στις αερολιμενικές εξέδρες μπορούν να παραχθούν εν μέρει ή πλήρως εκτός της ζώνης του αερολιμένα. Οι φορείς παροχής ανάλογων υπηρεσιών έχουν τη δυνατότητα επιλογής εγκατάστασης εντός ή/και εκτός του αερολιμένα. Για παράδειγμα, η AFS χρησιμοποιεί για τις δραστηριότητές της εγκαταστάσεις εκτός της ζώνης του αερολιμένα στην Κοινότητα Rungis (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 10 και 65).

(94) Στην προκειμένη περίπτωση, δύο ανταγωνιστές φορείς παροχής της ίδιας υπηρεσίας στον ίδιο αερολιμένα ενδέχεται να καταλάβουν διαφορετικούς αερολιμενικούς χώρους και εγκαταστάσεις ανάλογα με την επιλογή τους να εγκατασταθούν εν μέρει ή πλήρως εντός του αερολιμένα. Η εν λόγω επιλογή οδηγεί σε ορισμένες ανισότητες στον υπολογισμό των αντίστοιχων δημόσιων τελών. Για ένα δεδομένο φορέα παροχής, η καταβολή χαμηλότερου δημόσιου τέλους στην ADP ενδέχεται να αντισταθμιστεί από υψηλότερα ενοίκια και φόρους ακινήτου στο εξωτερικό του αερολιμένα.

(95) Από τις εν λόγω παρατηρήσεις συνάγεται ότι η διάθεση γηπέδων από την ADP εντός της περιμέτρου των αερολιμένων, γεγονός που δικαιολογεί την είσπραξη δημόσιων τελών, συνιστά δραστηριότητα διαφορετική από τη δραστηριότητά της όσον αφορά την έγκριση και τον έλεγχο δραστηριοτήτων για τις οποίες χρησιμοποιούνται οι αερολιμενικές υποδομές. Λόγω της εν λόγω δραστηριότητας, η ADP έχει ανταγωνιστική σχέση με τους ιδιοκτήτες γηπέδων και βιομηχανικών και εμπορικών εγκαταστάσεων σε μία ευρεία γεωγραφική ζώνη γύρω από τους εν λόγω αερολιμένες.

(96) Οι όροι που καθορίζονται στην πρόσκληση της ADP για την υποβολή προσφορών και οδήγησαν στην επιλογή της AFS, δεν προβλέπουν κανένα δημόσιο τέλος. Οι χρηματοοικονομικοί όροι της σύμβασης προβλέπουν ωστόσο ότι η AFS υποχρεούται να καταβάλει στην ADP ποσό [...]. γαλλικών φράγκων πέραν του εμπορικού τέλους. Ακόμη και στην εν λόγω ειδική περίπτωση, οι χρηματοοικονομικοί όροι διακρίνουν σαφώς το δημόσιο τέλος από το εμπορικό (βλέπε αιτιολογική σκέψη 9).

(97) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαβιβάστηκαν από την ADP την 1η Απριλίου 1996, οι άλλοι παρέχοντες τις συγκεκριμένες κατηγορίες υπηρεσιών σε τρίτους καταβάλλουν όλοι δημόσια τέλη ανάλογα με την επιφάνεια που καταλαμβάνουν. Κατά συνέπεια, η έλλειψη ετήσιου δημόσιου τέλους έναντι της κατοχής των ακινήτων από την AFS αποτελεί εξαίρεση στο πλαίσιο του καθεστώτος δημόσιου τέλους που εφαρμόζει η ADP.

(98) Στην προκειμένη υπόθεση, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν καλείται να εκφέρει γνώμη όσον αφορά τα επίπεδα δημόσιων τελών που ζητούνται από τους φορείς παροχής των εξεταζόμενων υπηρεσιών.

*Εμπορικά τέλη*

(99) Η ADP ανέφερε ότι η διάρθρωση των χρηματοοικονομικών όρων που έχουν συναφθεί με την AFS και την OAT, που συνίσταται σε ένα σταθερό τμήμα που αντιστοιχεί στην κατοχή των ακινήτων και σε ένα μεταβλητό που αντιστοιχεί στον κύκλο εργασιών που πραγματοποιείται στον αερολιμένα, έχει εφαρμοστεί σε όλες τις εμπορικές συμβάσεις της ADP και αποτελεί αδιαίρετο σύνολο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 2.3 των παρατηρήσεων της ADP της 27ης Ιουλίου 1995). Η ADP αναφέρεται στις συστάσεις των δημόσιων αρχών για τον εν λόγω τομέα, και ιδίως τις συστάσεις των γαλλικών φορολογικών υπηρεσιών (παράρτημα 3 των παρατηρήσεων της ADP της 28ης Φεβρουαρίου 1997).

(100) Τα έγγραφα των φορολογικών υπηρεσιών αφορούν τα τέλη που καταβάλλονται υπέρ του δημοσίου και καθορίζονται σύμφωνα με τις ακόλουθες διαδικασίες: συντελεστές καθορισμένοι από το νόμο ή τις κλίμακες που θεσπίζονται από τις φορολογικές υπηρεσίες σε εθνικό, περιφερειακό και επαρχιακό επίπεδο, ή τέλος από τον διευθυντή των φορολογικών υπηρεσιών σε άλλες περιπτώσεις. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω διαδικασίες δεν αφορούν τα τέλη που καθορίζει η ADP με δική της πρωτοβουλία. Ωστόσο, πρέπει να αναφερθεί ότι οι συστάσεις των φορολογικών υπηρεσιών όσον αφορά την ανάλυση των τελών για την κατοχή ιδιοκτησίας του δημοσίου ορίζουν:

«Ενώ το πάγιο στοιχείο αποτελεί το αντάλλαγμα για το δικαίωμα κατοχής της παραχωρούμενης θέσης, εξαιρουμένης της πραγματικής νομής, το δεύτερο στοιχείο του τέλους — ή η δεύτερη συνιστώσα τον συνολικού τέλους — αντιστοιχεί στην πραγματική χρήση του αγαθού, στο βαθμό που η εν λόγω χρήση αποφέρει κέρδη ή σημαντικά χρηματικά πλεονεκτήματα, κατά τρόπο ώστε το συνολικό τέλος να ανταποκρίνεται στην ακριβή τιμή της παρασχεθείσας υπηρεσίας.

Κατά συνέπεια, είναι φυσικό το δεύτερο στοιχείο — ή η δεύτερη συνιστώσα του τέλους — να ποικίλει για μια κατοχή που καθορίζεται συναρτήσει του βαθμού χρήσης. Από την άποψη αυτή, πρέπει να αποκλεισθεί κάθε μέθοδος που θα συνίστατο στον καθορισμό του δεύτερου στοιχείου σύμφωνα με ποσοστό τον πάγιου στοιχείου.

Τα πλεονεκτήματα που αποκομίζει ο δικαιούχος της χρήσης της ιδιοκτησίας τον δημοσίου μπορούν να εκτιμηθούν, για παράδειγμα, βάσει της οικονομίας που συνεπάγεται η χρήση της εν λόγω δημόσιας αντί μιας ιδιωτικής ιδιοκτησίας. Ο κύκλος εργασιών ή τα κέρδη της επιχείρησης μπορούν να υπολογιστούν ως στοιχεία της εκτίμησης, προσπαθώντας ωστόσο —εφόσον είναι δυνατόν να συγκεντρωθούν άλλες πληροφορίες— να μην αποτελέσουν αυτά τη μόνη βάση υπολογισμού του δεύτερου στοιχείου ή της δεύτερης συνιστώσας του τέλους. Πρακτικά, το πρόβλημα μπορεί να λυθεί με ικανοποιητικό τρόπο συναρτώντας τον υπολογισμό του δεύτερου στοιχείου ή της δεύτερης συνιστώσας του τέλους με ένα υλικό δεδομένο, το οποίο μπορεί εύκολα να ελεγχθεί σε άμεση σχέση με την άσκηση τον δικαιώματος που απορρέει από την παραχώρηση, και του οποίου οι παραλλαγές δίνουν μια αρκετά σαφή ιδέα του βαθμού χρήσης του παραχωρούμενου αγαθού.»

(101) Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ο κύκλος εργασιών που πραγματοποιεί ο φορέας παροχής με τις αεροπορικές εταιρείες για τις εξεταζόμενες κατηγορίες υπηρεσιών δεν συνδέεται με το βαθμό χρήσης του ακινήτου εντός της περιμέτρου του αερολιμένα. Συγκεκριμένα, ο καθαρισμός των αεροσκαφών, οι υπηρεσίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης των αεροσκαφών τόσο για το φορτίο όσο και για τα τρόφιμα και τα ποτά, η κυκλοφορία, η παράδοση και η αποθήκευση στην απαγορευμένη ζώνη δεν αποτελούν δραστηριότητες που συνδέονται με τη χρήση των ακινήτων που παραχωρεί η ADP στους φορείς παροχής. Επιπλέον, από την ακρόαση της 16. 4. 1997 προέκυψε ότι η ADP δεν εισπράττει εμπορικό τέλος βάσει του κύκλου εργασιών που πραγματοποιούν οι φορείς παροχής υπηρεσιών τροφοδοσίας με τις [...] επιχειρήσεις εκτός του αερολιμένα. Για τους λόγους αυτούς, τα τέλη που επιβάλλει η ADP δεν ανταποκρίνονται στο πλαίσιο που καθορίζουν οι προαναφερθείσες συστάσεις εσωτερικού δικαίου.

(102) Εξάλλου, πρέπει να σημειωθεί ότι οι προαναφερθείσες συστάσεις εσωτερικού δικαίου δεν υποχρεώνουν την ADP να παραβεί τους κοινοτικούς κανόνες ανταγωνισμού. Σε κάθε περίπτωση, οι κανόνες ανταγωνισμού της συνθήκης δεν θα επέτρεπαν στις εθνικές αρχές να εκδώσουν κανόνες που θα οδηγούσαν την ADP σε παράβαση των κανόνων της συνθήκης.

(103) Οι εμπορικές συμβάσεις διακρίνουν σαφώς τις αμοιβές για τις διάφορες δραστηριότητες της ADP. Για παράδειγμα, οι χρηματοοικονομικοί όροι της παραχώρησης στην OAT διακρίνουν τις αμοιβές που προβλέπονται για κάθε μια από τις δύο άδειες (βλέπε αιτιολογική σκέψη 14):

— το δημόσιο τέλος (άρθρο 26, παράγραφος 1) καταβάλλεται στην ADP έναντι της έγκρισης κατοχής του γηπέδου και

— το εμπορικό τέλος (άρθρο 26, παράγραφος 2) καταβάλλεται στην ADP έναντι της χορηγούμενης άδειας λειτουργίας.

(104) Στην περίπτωση της AFS, η σύμβαση διακρίνει επίσης το εμπορικό από το δημόσιο τέλος, ακόμη και αν το τελευταίο είναι μηδενικό (βλέπε αιτιολογική σκέψη 9).

(105) Η ADP ανέφερε ότι η ίδια διάρθρωση τιμών εφαρμόστηκε για κάθε εμπορική σύμβαση που συνήψαν με τους εγκεκριμένους φορείς παροχής. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μεταβλητό εμπορικό τέλος αποτελεί επιβάρυνση πρόσβασης που καταβάλλεται έναντι της άδειας λειτουργίας στον αερολιμένα. Το εν λόγω τέλος που βασίζεται στον κύκλο εργασιών του φορέα παροχής αποτελεί αμοιβή για τις υπηρεσίες που παρέχει ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα οι οποίες δεν αφορούν τη διάθεση των ακινήτων. Οι εν λόγω υπηρεσίες του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τον έλεγχο και την οργάνωση των δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών εδάφους καθώς και τη διάθεση των εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούν από κοινού τόσο οι χρήστες όσο και οι φορείς παροχής που ασκούν δραστηριότητες στον αερολιμένα.

(106) Η διαχείριση των κοινόχρηστων υποδομών απαιτεί την οργάνωση και το συντονισμό του συνόλου των δραστηριοτήτων σε έναν αερολιμένα, ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική και ασφαλής άσκησή τους. Ιδίως οι υπηρεσίες τροφοδοσίας, καθαρισμού των αεροσκαφών ή ακόμη των υπηρεσιών φορτίου και ταχυδρομείου απαιτούν την κυκλοφορία προσωπικού και οχημάτων στις απαγορευμένες ζώνες του αερολιμένα όπου απαιτείται υψηλό επίπεδο ασφάλειας και προστασίας (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 27 και 65).

(107) Όσον αφορά τις υπηρεσίες τροφοδοσίας, καθαρισμού των αεροσκαφών και φορτίου, κάθε εγκεκριμένος φορέας παροχής για την ίδια κατηγορία υπηρεσιών χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα, με ισότιμο τρόπο, ανάλογα με τη δραστηριότητα που αναπτύσσει.

(108) Λόγω της δεσπόζουσας θέσης που κατέχει η ADP, η καταβολή εμπορικού τέλους δεν πρέπει να συνεπάγεται την εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδύναμων παροχών με αποτέλεσμα να περιέρχονται σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό φορείς παροχής ή χρήστες που προσφέρουν τον ίδιο τύπο υπηρεσίας.

*Εμπορικά τέλη που εφαρμόζονται στις δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών σε τρίτους*

(109) Το εμπορικό τέλος αποτελεί σημαντικό στοιχείο της διάρθρωσης των δαπανών του φορέα παροχής. Στην προκειμένη περίπτωση, το εν λόγω τέλος προστίθεται απευθείας στην ενιαία τιμή των εξεταζόμενων υπηρεσιών. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου που αφορούν τις εμπορικές διαπραγματεύσεις μεταξύ των αερομεταφορέων και των φορέων παροχής υπηρεσιών, υπάρχει μια αδικαιολόγητη διαφορά μεταξύ των ποσοστών εμπορικών τελών που επηρεάζει σημαντικά τον ανταγωνισμό μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών σε τρίτους (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 30-32 και 38).

(110) Από τα εν λόγω στοιχεία προκύπτει ότι ο φορέας παροχής που καταβάλλει υψηλότερο συντελεστή δεν μπορεί να προτείνει ανταγωνιστικές τιμές διατηρώντας το περιθώριο κέρδους του. Κατά συνέπεια, ο εν λόγω φορέας παροχής είναι αναγκασμένος είτε να απωλέσει τους πελάτες του είτε να μειώσει το περιθώριο κέρδους του προκειμένου να προτείνει μια ανταγωνιστική τιμή αντισταθμίζοντας τις διαφορές των εμπορικών τελών.

(111) Για το 1995, βάσει συγκρίσιμων κύκλων εργασιών περίπου [...], το ποσό εμπορικών τελών που κατέβαλε η AFS ήταν πολύ υψηλότερο του ποσού εμπορικών τελών που κατέβαλε η OAT. Πράγματι, η AFS κατέβαλε περίπου [...] και η OAT μόλις [...] βάσει του εμπορικού τέλους που συμπεριλαμβάνει τα τέλη εντός και εκτός ομίλου (βλέπε την επιστολή της ADP της 9ης Νοεμβρίου 1995 και τις παρατηρήσεις της ADP της 28ης Φεβρουαρίου 1997, σ. 12). Για το έτος 1996, η AFS πραγματοποίησε κύκλο εργασιών περίπου [...] και κατέβαλε περίπου [...] βάσει του εμπορικού τέλους, δηλαδή ο μέσος συντελεστής εμπορικού τέλους ήταν [...]. Συγκριτικά, η OAT κατέβαλε [...] ως εμπορικά τέλη για συνολικό κύκλο εργασιών [...], δηλαδή ο μέσος συντελεστής τέλους ήταν [...] (βλέπε την αιτιολογική σκέψη 21).

(112) Η AFS χαίρει ιδιαίτερων χρηματοοικονομικών όρων δεδομένου ότι η εμπορική σύμβαση που εγκρίθηκε από την ADP προβλέπει μηδενικό ετήσιο δημόσιο τέλος. Ωστόσο, για τους ίδιους κύκλους εργασιών, ακόμη και αν συμπεριληφθεί το ετήσιο τέλος της OAT, το συνολικό τέλος που καταβλήθηκε το 1995 από την εν λόγω εταιρεία ανήλθε σε [...] σε σύγκριση με [...] για την AFS ενώ η OAT καταλαμβάνει επιφάνεια σημαντικά μεγαλύτερη απ' ότι η AFS στον αερολιμένα (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 9 και 14). Επιπλέον, η AFS είχε καταβάλει αρχικά στην ADP ποσό [...] πέραν του τέλους. Η διαφορά των εμπορικών τελών που καταβλήθηκαν αντίστοιχα [...] είναι σαφώς σημαντικότερη απ' ότι θα δικαιολογούσε ο συνυπολογισμός μιας δημόσιας συνιστώσας στο εμπορικό τέλος που καταβάλλει σε ετήσια βάση η AFS.

(113) [...].

(114) Η σύγκριση των εμπορικών τελών που καταβλήθηκαν το 1996 από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αποκαλύπτει ότι οι διαφορές των συντελεστών, εκ πρώτης όψεως αρκετά περιορισμένες, οδηγούν σε έντονες διαφορές των ποσών που όντως καταβάλλονται. Εκτός από το παράδειγμα της AFS και της OAT, οι διαφορές των συντελεστών εμπορικών τελών επηρεάζουν το σύνολο των φορέων παροχής των τριών κατηγοριών υπηρεσιών που αφορά η παρούσα υπόθεση (βλέπε τις αιτιολογικές σκέψεις 19 και 21 ). Βάσει του κύκλου εργασιών που πραγματοποιούν οι φορείς παροχής υπηρεσιών τροφοδοσίας και καθαρισμού στον ίδιο αερολιμένα, ένας χαμηλότερος συντελεστής κατά μερικές εκατοστιαίες μονάδες οδηγεί σε μείωση των ετήσιων τελών κατά πολλά εκατομμύρια γαλλικά φράγκα. Ο μέσος συντελεστής των εξωτερικών τελών που καταβάλλονται από τους φορείς παροχής υπηρεσιών τροφοδοσίας και καθαρισμού σε τρίτους που αναφέρονται στην παράγραφο 21 είναι [...] [1], αλλά οι συντελεστές των εξωτερικών εμπορικών τελών που καταβάλλονται μεμονωμένα από τους εν λόγω φορείς παροχής κυμαίνονται από [...].

(115) Όσον αφορά τις υπηρεσίες φορτίου, η ADP δεν ζητά την καταβολή των εμπορικών τελών που προβλέπονται στις συμβάσεις ορισμένων φορέων παροχής υπηρεσιών σε τρίτους. Ωστόσο, τα εμπορικά τέλη προβλέπονται από τις συμβάσεις. Ένας φορέας παροχής υπηρεσιών σε τρίτους έχει μηδενικά τέλη ενώ οι άλλοι φορείς παροχής καταβάλλουν ετήσιο τέλος [...]. Μόνο δύο φορείς παροχής των οποίων οι δραστηριότητες περιορίζονται στην υπεργολαβία για λογαριασμό ορισμένων εταιρειών καταβάλλουν στην πράξη εμπορικά τέλη και κατά συνέπεια βρίσκονται σε μειονεκτική θέση (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 19, 21 και 22).

*Εμπορικά τέλη πού εφαρμόζονται στις δραστηριότητες εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων*

(116) Η ADP ζητά από ορισμένες εταιρείες, ή τις ειδικευμένες θυγατρικές τους, να καταβάλλουν τέλος για την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων. Το εν λόγω τέλος ονομάζεται εσωτερικό (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 17-19 [...]). Η ύπαρξη διαφορετικών συντελεστών τέλους για τις υπηρεσίες που παρέχονται σε τρίτους (εξωτερικό τέλος) και για την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων (εσωτερικό τέλος) μπορεί να καθορίσει την επιλογή ενός χρήστη ο οποίος συγκρίνει τα πλεονεκτήματα της χρήσης των υπηρεσιών ενός φορέα παροχής σε σχέση με την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων (βλέπε αιτιολογική σκέψη 69).

(117) Όταν μια αεροπορική εταιρεία, ή μια από τις ειδικευμένες θυγατρικές της, λαμβάνει την άδεια από την ADP να αναπτύξει δραστηριότητες εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων για μια από τις κατηγορίες των εξεταζόμενων υπηρεσιών και έχει επίσης την άδεια να παρέχει τις ίδιες υπηρεσίες σε τρίτους, η ADP προσφέρει στην εν λόγω εταιρεία τις ίδιες υπηρεσίες διαχείρισης του αερολιμένα για όλες τις δραστηριότητές της. Ωστόσο, εάν στον κύκλο εργασιών που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων εφαρμόζεται ένας συντελεστής εσωτερικού εμπορικού τέλους χαμηλότερος από τον εφαρμοζόμενο συντελεστή στον κύκλο εργασιών που πραγματοποιείται με τις τρίτες εταιρείες, το γεγονός αυτό ευνοεί τις δραστηριότητες εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων των εταιρειών του ιδίου ομίλου.

(118) Πράγματι, βάσει των ποσών που αναφέρονται στην παράγραφο 21, το συνολικό ποσό των καταβληθέντων εμπορικών τελών από τους παρέχοντες υπηρεσίες που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων και καταβάλλουν εσωτερικό τέλος ανήλθε το 1996 σε [...] [2] περίπου του συνόλου των κύκλων εργασιών των ενδιαφερόμενων φορέων παροχής. Εάν είχε ληφθεί υπόψη ο κύκλος εργασιών των χρηστών που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων χωρίς να καταβάλλουν εμπορικό τέλος, ο αντίστοιχος συντελεστής θα ήταν κατώτερος του [...]. Αντίθετα, το σύνολο των εξωτερικών εμπορικών τελών που κατέβαλαν οι φορείς παροχής υπηρεσιών σε τρίτους ανήλθε σε [...] περίπου του συνόλου των εξωτερικών κύκλων εργασιών των αναφερόμενων φορέων παροχής (βλέπε αιτιολογική σκέψη 114).

(119) Κατά συνέπεια, για τις εταιρείες που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων το κόστος των υπηρεσιών εδάφους είναι, χωρίς αντικειμενικό λόγο, χαμηλότερο. Ωστόσο, πρέπει να ληφθεί υπόψη η ιδιαίτερη κατάσταση των εταιρειών των οποίων η άδεια λειτουργίας περιορίζεται στην εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων από τις συμβάσεις της ADP.

(120) Πράγματι, ένας περιορισμός που αποκλείει την παροχή υπηρεσιών σε τρίτους μπορεί να συνεπάγεται οικονομικά μειονεκτήματα. Αυτό θα ίσχυε στην

[1] Ποσό των εξωτερικών τελών που καταβάλλονται από τους φορείς παροχής υπηρεσιών τροφοδοσίας και καθαρισμού που αναφέρεται στην παράγραφο 21, αναφερόμενο στο ποσό των εξωτερικών κύκλων εργασιών των ίδιων φορέων παροχής.

[2] Ποσό των καταβληθέντων εσωτερικών τελών από τους φορείς παροχής υπηρεσιών τροφοδοσίας και καθαρισμού που αναφέρεται στην παράγραφο 21, αναφερόμενο στο ποσό των εσωτερικών κύκλων εργασιών των ίδιων φορέων παροχής.

περίπτωση που οι εν λόγω φορείς παροχής με περιορισμένα δικαιώματα δεν θα είχαν τη δυνατότητα να αναπτύξουν αρκετά τις δραστηριότητές τους για να καταστήσουν αποδοτικές τις υλικές επενδύσεις τους κατά τον ίδιο τρόπο όπως οι φορείς παροχής υπηρεσιών σε τρίτους. Ωστόσο, δεδομένου ότι η ADP προσφέρει τις ίδιες υπηρεσίες διαχείρισης αερολιμένα σε όλους τους φορείς παροχής, μια ενδεχόμενη διαφορά των όρων που θέτει στους φορείς παροχής με περιορισμένο δικαίωμα λειτουργίας πρέπει να δικαιολογείται βάσει αντικειμενικών και αμερόληπτων κριτηρίων. Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η απουσία τέλους για τους χρήστες με δικαιώματα που περιορίζονται στην εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων συνεπάγεται άνισο πλεονέκτημα από άποψη κόστους για τις δραστηριότητές τους όσον αφορά την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων και, ως εκ τούτου, την εναέρια μεταφορά (βλέπε αιτιολογική σκέψη 19).

(121) Ενδέχεται ο κύκλος εργασιών ενός φορέα παροχής ορισμένων υπηρεσιών αυτοεξυπηρέτησης να μην μπορεί να καθοριστεί με την ίδια ακρίβεια ή την ίδια αξιοπιστία όπως ο κύκλος εργασιών άλλων φορέων παροχής. Στην περίπτωση αυτή, το εμπορικό τέλος που επιβάλλεται στους φορείς παροχής ή τους χρήστες μπορεί να υπολογισθεί ευθέως ανάλογα προς τον όγκο δραστηριοτήτων των φορέων παροχής, συγκεκριμένα: τον αριθμό των επιβατών που εξυπηρετούνται στην περίπτωση των υπηρεσιών τροφοδοσίας· τον αριθμό των αεροσκαφών που καθαρίζονται στην περίπτωση των υπηρεσιών καθαρισμού· τον αριθμό τόνων φορτίου ή ταχυδρομείου που διεκπεραιώνονται στην περίπτωση των υπηρεσιών φορτίου και ταχυδρομείου.

(122) Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι μηδενικοί ή πολύ χαμηλοί συντελεστές που εφαρμόζει η ADP για τις δραστηριότητες εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων των εταιρειών έχουν ως αποτέλεσμα να μεταφέρεται στους φορείς παροχής υπηρεσιών σε τρίτους η αμοιβή για τις υπηρεσίες διαχείρισης της ADP όσον αφορά όλες τις σχετικές υπηρεσίες εδάφους, συμπεριλαμβανομένης της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων. Κατά συνέπεια, η παροχή υπηρεσιών σε τρίτους κοστίζει περισσότερο από την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων.

(123) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι εταιρείες που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων είναι αυτές που αναπτύσσουν αρκετά σημαντικές δραστηριότητες εναέριας μεταφοράς στους παρισινούς αερολιμένες. Πρόκειται ιδίως για τις μεγαλύτερες εγχώριες εταιρείες. Αντίθετα, πολλοί μεταφορείς που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη δεν έχουν επαρκή όγκο δραστηριοτήτων που να δικαιολογεί την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων. Οι εν λόγω εταιρείες που δεν εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων είναι αναγκασμένες να προσφύγουν στις υπηρεσίες που παρέχονται σε τρίτους οι οποίες κοστίζουν περισσότερο και κατά συνέπεια υφίστανται τις συνέπειες μιας άνισης μεταχείρισης λόγω των εμπορικών τελών που εφαρμόζει η ADP.

*Συμπέρασμα όσον αφορά τα εμπορικά τέλη*

(124) Για να μην υπάρχουν στρεβλώσεις μεταξύ των παρεχόντων υπηρεσίες και των χρηστών επιβάλλεται να εφαρμοστεί ένα δίκαιο καθεστώς εμπορικών τελών σε όλες τις επιχειρήσεις που έχουν την άδεια να παρέχουν, στον ίδιο αερολιμένα, τον ίδιο τύπο υπηρεσίας εδάφους, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων.

(125) Στην προκειμένη περίπτωση, η ADP δεν εφαρμόζει κανένα καθεστώς που να καθορίζει εκ των προτέρων τους συντελεστές εμπορικών τελών βάσει του κύκλου εργασιών. Ως αντάλλαγμα για τις υπηρεσίες διαχείρισης αερολιμένα που παρέχει η ADP, οι συντελεστές εμπορικών τελών ποικίλλουν ανά περίπτωση ανάλογα με τους παρέχοντες υπηρεσίες ή τους χρήστες στην ίδια κατηγορία παρεχόμενης υπηρεσίας (βλέπε τις αιτιολογικές σκέψεις 16 έως 22). Οι συντελεστές εμπορικών τελών που εφαρμόζονται στον ίδιο αερολιμένα ποικίλουν κατά συνέπεια από τον ένα φορέα παροχής υπηρεσιών στον άλλο και από τον ένα χρήστη στον άλλο με αισθητές συνέπειες στις τιμές των σχετικών υπηρεσιών και, ως εκ τούτου, στη διάρθρωση των εξόδων που επωμίζονται οι μεταφορείς. Κατά συνέπεια, οι εν λόγω διακρίσεις επηρεάζουν αρνητικά τον ανταγωνισμό στην αγορά υπηρεσιών εναέριων μεταφορών.

(126) Βάσει των προαναφερθέντων, η Επιτροπή κρίνει ότι τα εξεταζόμενα εμπορικά τέλη συνιστούν έναντι των παρεχόντων τις συγκεκριμένες κατηγορίες υπηρεσιών άνισους όρους για ισοδύναμες παροχές εκ μέρους της ADP. Οι εν λόγω διαφορές νοθεύουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των παρεχόντων υπηρεσίες ή τους χρήστες που προσφέρουν υπηρεσίες εδάφους στους παρισινούς αερολιμένες και, επίσης, μεταξύ ανταγωνιστών χρηστών που παρέχουν υπηρεσίες εναέριας μεταφοράς από το Παρίσι. Στην προκειμένη περίπτωση πρόκειται για κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης που κατέχει η ADP στην αγορά των υπηρεσιών διαχείρισης των παρισινών αερολιμένων.

(127) Ωστόσο, όσον αφορά την ειδική περίπτωση της AFS, η Επιτροπή δεν έχει αντίρρηση να συμπεριληφθεί ένα δημόσιο τέλος στο σύνολο των τελών που της ζητούνται. Ωστόσο, το εν λόγω δημόσιο τέλος δεν δικαιολογεί τις διαφορές των εμπορικών τελών που διαπιστώθηκαν στην προκειμένη περίπτωση (βλέπε αιτιολογική σκέψη 112).

**ζ) Επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών**

(128) Από την ανωτέρω ανάλυση προκύπτει ότι τα εξεταζόμενα εμπορικά τέλη έχουν επιπτώσεις στον ανταγωνισμό μεταξύ των εγχώριων και κοινοτικών αεροπορικών υπηρεσιών από ή προς τους παρισινούς αερολιμένες (βλέπε κυρίως τις αιτιολογικές σκέψεις 71 και 126).

(129) Δεδομένης της σημασίας των εξεταζόμενων ποσών, οι υπηρεσίες εδάφους αποτελούν μη αμελητέο τμήμα των εξόδων εκμετάλλευσης των αεροπορικών εταιρειών. Επίσης, αποτελούν καθοριστικό στοιχείο της ποιότητας των μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχονται στους επιβάτες. Κατά συνέπεια, οι όροι που προσφέρουν οι παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους στους αερολιμένες επηρεάζουν αισθητά τη διάρθρωση των εξόδων εκμετάλλευσης και την ποιότητα των αεροπορικών υπηρεσιών από και προς τους παρισινούς αερολιμένες.

(130) Εάν, ιδίως, ένας χρήστης που έχει άδεια εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων καταβάλλει, χωρίς αντικειμενικό λόγο, συντελεστή εμπορικού τέλους χαμηλότερο από τους συντελεστές των ανταγωνιστών του που επίσης εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων ή προσφεύγουν στους φορείς παροχής υπηρεσιών σε τρίτους, η εν λόγω διαφορά επηρεάζει την υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς δεδομένου ότι έχει επιπτώσεις στα έξοδα της εν λόγω μεταφορικής υπηρεσίας.

(131) Εξάλλου, ο άνισος καθορισμός των εμπορικών τελών που καταβάλλουν οι παρέχοντες υπηρεσίες, λόγω των επιπτώσεών τους στις τιμές, επηρεάζει την επιλογή των πελατών μεταφορέων, χωρίς οι εν λόγω διαφορές τιμής να αντανακλούν τη σχετική αποτελεσματικότητα των ανταγωνιστών φορέων παροχής υπηρεσιών (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 30-33 και 38). Το επίπεδο ποιότητας και αποτελεσματικότητας των σχετικών υπηρεσιών ενδέχεται να επηρεαστεί αισθητά από τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των παρεχόντων υπηρεσίες.

(132) Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι το επίπεδο της ποιότητας των υπηρεσιών εδάφους αποτελεί σημαντικό στοιχείο της στρατηγικής διαφοροποίησης των προσφερόμενων μεταφορικών υπηρεσιών από τις κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες που επιθυμούν να προσαρμόσουν την ποιότητα των υπηρεσιών τους στις ανάγκες της πελατείας τους (βλέπε παραρτήματα αριθ. 4 έως 6 των παρατηρήσεων της ADP της 25ης Αυγούστου 1995). Κατά συνέπεια, η παροχή ενδοκοινοτικών αεροπορικών υπηρεσιών από ή προς τους παρισινούς αερολιμένες επηρεάζεται από τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους.

(133) Λαμβάνοντας υπόψη την υψηλή κυκλοφορία επιβατών ή φορτίου στις εγχώριες ή ενδοκοινοτικές γραμμές από ή προς τους συγκεκριμένους παρισινούς αερολιμένες (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 77 έως 80), πρέπει να θεωρηθεί ότι η διαπιστωθείσα κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης στην παρούσα υπόθεση ενδέχεται να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

η) **Συμπέρασμα**

(134) Από την ανωτέρω ανάλυση διαπιστώθηκε ότι το καθεστώς των εμπορικών τελών που εφαρμόζει η ADP για ορισμένους τύπους υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες του Orly και του CDG, συγκεκριμένα τις υπηρεσίες τροφοδοσίας, τις υπηρεσίες καθαρισμού των αεροσκαφών και τις υπηρεσίες φορτίου, προβλέπει την καταβολή άνισων συντελεστών εμπορικών τελών επηρεάζοντας τον ανταγωνισμό μεταξύ των παρεχόντων τις συγκεκριμένες κατηγορίες υπηρεσιών και, έμμεσα, μεταξύ των κοινοτικών αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τους αερολιμένες του Orly και του CDG.

(135) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κρίνει ότι το εξεταζόμενο καθεστώς τελών νοθεύει τον ανταγωνισμό στην αγορά δεδομένου ότι παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου 86 της συνθήκης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

Η εταιρεία Aéroports de Paris παρέβη τις διατάξεις του άρθρου 86 της συνθήκης ΕΚ χρησιμοποιώντας τη δεσπόζουσα θέση της ως φορέα εκμετάλλευσης των παρισινών αερολιμένων για να επιβάλλει, κατά τρόπο μεροληπτικό, στους παρέχοντες ή χρήστες των υπηρεσιών εδάφους που σχετίζονται με την τροφοδοσία (συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων φόρτωσης και εκφόρτωσης τροφίμων και ποτών στο αεροσκάφος), τον καθαρισμό των αεροσκαφών και τις υπηρεσίες φορτίου, εμπορικά τέλη στους παρισινούς αερολιμένες του Orly και του Roissy-Charles de Gaulle.

*Άρθρο 2*

Η εταιρεία Aéroports de Paris καλείται να παύσει την παράβαση που αναφέρεται στο άρθρο 1 προτείνοντας στους ενδιαφερόμενους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους αμερόληπτο καθεστώς εμπορικών τελών εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης.

*Άρθρο 3*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Aéroports de Paris, 291 bd Raspail F-75675, Paris Cedex 14.

Βρυξέλλες, 11 Ιουνίου 1998.

*Για την Επιτροπή*

Karel VAN MIERT

*Μέλος της Επιτροπής*