II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN
de 11 de junio de 1998
relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 86 del Tratado CE (IV/35.613 — Alpha Flight Services/Aéroports de Paris)

[notificada con el número C(1998) 1417]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(98/513/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento nº 17, de 6 de febrero de 1962, primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado [1], cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia, y, en particular, su artículo 3,

Vista la denuncia de Alpha Fligth Services de 22 de junio de 1995, mediante la que se informaba de una infracción del artículo 86 del Tratado y por la que se solicitaba a la Comisión que pusiera término a la misma,

Después de haber dado a las empresas interesadas la oportunidad de expresar su opinión sobre los cargos imputados por la Comisión, con arreglo al apartado 1 del artículo 19 del Reglamento nº 17 y al Reglamento nº 99/63/CEE de la Comisión, de 25 de julio de 1963, relativo a las audiencias previstas en los apartados 1 y 2 del artículo 19 del Reglamento nº 17 del Consejo [2],

Previa consulta al Comité consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes,

Considerando lo que sigue:

I. HECHOS

a) Objeto de la Decisión

(1) La presente Decisión tiene por objeto el sistema de cánones comerciales aplicado por la entidad de explotación de los aeropuertos de París, Aéroports de Paris (ADP), a los agentes de determinadas categorías de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de Orly y de Roissy Charles-de-Gaulle (CDG) como contrapartida de la concesión de una autorización de actividad.

(2) El 22 de junio de 1995, Alpha Flight Services SARL (AFS), empresa de prestación de servicios de mayordomía (*catering*) en el aeropuerto de París-Orly, interpuso una denuncia oficial contra ADP alegando que este organismo imponía cánones discriminatorios a los agentes de servicios de mayordomía, en infracción de lo dispuesto en el artículo 86 del Tratado.

b) Las partes

(3) ADP es un ente público dotado de autonomía financiera, inscrito en el registro de comercio de París que desempeña actividades de organización, explotación y desarrollo del conjunto de las instalaciones de transporte civil aéreo situadas en la

[1] DO 13 de 21. 2. 1962, p. 204/62.
[2] DO 127 de 20. 8. 1963, p. 2268/63.

región de París y destinadas a facilitar la llegada y la salida de los aviones, guiar la navegación, garantizar el embarque, el desembarque y el transporte, una vez en tierra, de los viajeros, mercancías y correo. ADP es, en particular, la entidad de explotación de los aeropuertos de Orly y de Roissy-Charles de Gaulle (CDG).

(4) AFS es una filial de la empresa británica Alpha Airport Group, que presta servicios de mayordomía en el aeropuerto de Orly. Alpha Airport Group presta sus servicios a compañías aéreas en diversos aeropuertos comunitarios, especialmente en Londres, Amsterdam y Orly. En 1995, el volumen de negocios de AFS en concepto de sus actividades de mayordomía en Orly ascendió a 150 millones de francos franceses.

(5) En el marco de este asunto, la Comisión ha examinado las relaciones contractuales entre ADP y los demás agentes de servicios de asistencia en tierra, que incluyen a determinadas compañías aéreas que ejercen actividades de autoasistencia. Aunque dichas empresas no son objeto del presente procedimiento, aparecerán citadas a lo largo del texto.

c) **Convenios comerciales celebrados por ADP**

(6) AFS y ADP han concluido un convenio comercial por un período de 25 años que entró en vigor el 1 de febrero de 1990.

(7) AFS lleva ejerciendo sus actividades en Orly desde 1974, aunque por entonces se denominaba Forte Airport Services. En 1988, ADP organizó una licitación a fin de seleccionar a una sola empresa de prestación de servicios de mayordomía a terceros en Orly, además de la compañía Air France. La licitación daba a elegir a los candidatos entre una concesión corta de unos cinco años, que no llevaba aparejadas inversiones importantes, y una concesión larga que suponía la realización de inversiones en el terreno del aeropuerto. En ambos casos, las condiciones financieras impuestas por ADP se limitaban al pago de un canon calculado basándose en el volumen de negocios del prestador (véase el anexo 2 a las observaciones de ADP de 25 de agosto de 1995 y, en particular, el artículo 12 del pliego de condiciones).

(8) El 17 de marzo de 1988, el consejo de administración de ADP seleccionó a la empresa Forte Airport Services. El 21 de mayo de 1992, ADP y la empresa Forte Airport Services firmaron una concesión por un período de 25 años que entraba en vigor con carácter retroactivo el 1 de febrero de 1990 y mediante la cual se concedía una autorización para la prestación de servicios de mayordomía en el aeropuerto de Orly, así como una autorización para la ocupación de los bienes inmuebles situados en dicho aeropuerto. La concesión se modificó el 12 de abril de 1995 a fin de registrar el cambio de denominación social de Forte Airport Services, que había pasado a llamarse AFS.

(9) El convenio comercial de AFS fija, entre otras, las siguientes condiciones:

— artículo 17, objeto del convenio- ADP autoriza a AFS a ocupar un conjunto de bienes destinados a la explotación de un servicio de mayordomía en el aeropuerto de Orly, así como a construir y equipar el edificio necesario para dicha explotación;

— artículo 18, alcance de la autorización- la autorización se limita al aeropuerto de Orly y permite a AFS ejercer una serie de actividades de mayordomía que incluyen la preparación, el envasado, el traslado a bordo y la recogida de los alimentos, las bebidas y los artículos previstos para la tripulación y los pasajeros. AFS puede realizar asimismo actividades de preparación y limpieza de las cabinas de los aviones. Además, AFS está autorizada a preparar comidas no destinadas al consumo en vuelo o previstas para la clientela exterior al aeropuerto. Según la información obtenida durante la audiencia de 16 de abril de 1997, AFS no realiza actividades de preparación y limpieza de cabinas, y la elaboración de comidas para el exterior representa solamente una parte muy pequeña de su actividad;

— artículos 19 a 21, designación de los bienes y las condiciones relativas a las obras- dichas disposiciones están relacionadas con la autorización de la ocupación de bienes inmuebles de unos 8 000 m^2 de superficie en el aeropuerto de Orly. Las disposiciones establecen asimismo el control por parte de ADP de las obras de construcción de las nuevas instalaciones realizadas por el agente de servicios;

— artículo 22, condiciones de explotación- dichas disposiciones imponen a AFS el respeto de criterios de calidad del servicio, tanto por lo que respecta al mantenimiento de las instalaciones como a la satisfacción de las compañías aéreas. La calidad de los servicios autorizados deberá responder siempre a las necesidades y exigencias de eficacia y rapidez del transporte aéreo. El concesionario se compromete a cumplir una

serie de condiciones precisas y, si fallara, ADP podrá verse inducida a favorecer el establecimiento de uno o varios concesionarios más que puedan prestar servicios de mayor calidad. ADP centralizará las apreciaciones y reclamaciones de la clientela de AFS, sobre todo mediante encuestas de calidad;

— artículo 23, condiciones financieras- como contrapartida de la autorización para la ocupación y la autorización de explotación concedidas por ADP, AFS se compromete a abonar un canon definido en los siguientes términos:

i) no se le exige ningún canon de ocupación;

ii) se le aplica un canon comercial proporcional al volumen de negocios [. . .] realizado por AFS, [. . .]. El volumen de negocios de las prestaciones elaboradas en las instalaciones de Rungis y suministradas directamente a cualquier otro cliente instalado en las plataformas de ADP, se trate o no de compañías aéreas, queda sujeto al pago de un canon (1). El tipo del canon comercial variaba inicialmente [. . .] en función del volumen de negocios realizado. Estos tipos se redujeron de forma uniforme a un [. . .] el 26 de febrero de 1993; y

iii) por último, el concesionario abonó inicialmente a ADP un importe de [. . .] además del canon.

(10) Es preciso señalar que AFS ocupa asimismo instalaciones en Rungis, fuera del recinto del aeropuerto. Dichas instalaciones no forman parte de los terrenos propiedad de ADP (véase la correspondencia de AFS de 18 de marzo de 1996 y el apartado 2 del artículo 23 del convenio AFS).

(11) AFS se queja de que ADP exige cánones comerciales diferentes a AFS y a Orly Air Traiteur (OAT), agentes que compiten para la prestación de servicios de mayordomía aérea en Orly. El 6 de julio de 1995, la Comisión solicitó a ADP que le informara sobre las condiciones aplicadas a OAT. La respuesta y las observaciones de ADP de 27 de julio de 1995 y 25 de agosto de 1995 aportan los datos que se ofrecen en el siguiente apartado.

(12) [. . .] el consejo de administración de ADP autorizó a la empresa La Toque Dorée, que se convertiría más adelante en OAT, a prestar servicios de mayordomía en Orly. Por carta de 17 de julio de 1992, ADP recordó a las compañías aéreas de Orly que, tras la autorización de actividad concedida a La Toque Dorée (más adelante OAT), sólo esta última empresa, CARH (Air France), y Forte Airport Services podían realizar prestaciones de mayordomía para las compañías del aeropuerto.

(13) OAT es una filial controlada en su mayor parte por el grupo Air France a través de su filial Servair, que presta asimismo servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto Charles de Gaulle. [. . .]. Las modalidades de explotación de OAT se definieron en una carta de [. . .]. [. . .], ADP otorgó a OAT, una concesión por un período de 25 años, con efecto [. . .] desde diciembre de 1992, que tenía por objeto la autorización de la explotación de servicios de mayordomía en el aeropuerto de Orly y de la explotación de bienes inmuebles situados en el aeropuerto.

(14) El convenio con OAT establece:

a) artículo 19, objeto del convenio- ADP autoriza a OAT, por un lado, a ocupar en el aeropuerto de Orly un terreno que se describe en el artículo 20 a fin de construir y organizar instalaciones para la prestación de servicios de mayordomía y, por otro, a ejercer en el aeropuerto de Orly las actividades definidas en el artículo 24;

b) artículos 20 a 23, descripción de los bienes, alcance de las obras y disposiciones diversas- se autorizó a OAT a ocupar un terreno [. . .] y a construir en él las instalaciones y equipos necesarios;

c) artículo 24, actividad autorizada- se autoriza al beneficiario del convenio a ejercer una serie de actividades de mayordomía que incluyen la preparación, envasado y transporte a bordo de las bandejas de comida, bebidas y artículos destinados a los pasajeros o a la tripulación. Se autoriza a OAT a prestar servicios de preparación de comidas no destinados al consumo durante el vuelo o destinados a la clientela exterior al aeropuerto;

d) artículo 25, condiciones de explotación- control por parte de ADP de la calidad de los servicios prestados a las compañías aéreas (véase el artículo 22 del convenio con AFS);

e) artículo 26, condiciones financieras- se establecen condiciones de remuneración diferentes dependiendo de cada autorización:

— por un lado, como contrapartida de la autorización de ocupación del terreno, el beneficiario se compromete a abonar a ADP un canon de ocupación anual proporcional a la superficie ocupada;

— por otro, como contrapartida de la concesión de la autorización de ejercicio de actividad, el beneficiario se compromete a abonar a ADP un canon comercial compuesto por:

(1) En la versión de la presente Decisión destinada a la publicación, determinados elementos han sido omitidos por razones de confidencialidad comercial.

i) un tipo del [. . .] sobre el volumen de negocios total realizado con la Compagnie Nationale Air France, y las filiales del grupo Air France Air Charter, Air Inter (las prestaciones realizadas por OAT con las filiales o subfiliales de Servair, titulares de una autorización de explotación comercial con ADP quedan excluidas de la base imponible del volumen de negocios);

ii) un tipo del [. . .] sobre el volumen de negocios total realizado con cualquier otra compañía aérea.

(15) En el apartado 2.3 de sus comentarios de 27 de julio de 1995, ADP indicó que las condiciones financieras impuestas a los agentes se componían de un elemento fijo, correspondiente a la ocupación de los inmuebles, y de otro variable correspondiente al volumen de negocios realizado dentro del aeropuerto y que, en definitiva, esta estructura tarifaria es la aplicada en todos los convenios comerciales de ADP y forma un todo indisociable.

(16) El 1 de febrero de 1996, se envió a ADP una solicitud de información en virtud de lo dispuesto en el artículo 11 del Reglamento nº 17 con objeto de obtener precisiones sobre la identidad de los agentes de servicios de asistencia en tierra autorizados por ADP en Orly y en CDG así como sobre los cánones comerciales que se les exige. En respuesta, ADP presentó una lista exhaustiva de los agentes autorizados para cada categoría de asistencia. Las categorías de asistencia sujetas al pago de un canon sobre el volumen de negocios incluyen los servicios de mayordomía, los servicios de limpieza y aquéllos relativos a la carga.

(17) ADP autoriza a determinadas compañías a ejercer actividades de autoasistencia destinadas a sus servicios de transporte aéreo. Las compañías de transporte a las que les puede resultar ventajoso desde el punto de vista económico desarrollar una actividad de autoasistencia son aquellas que cuentan con un volumen de actividad suficiente dentro del aeropuerto. Por lo tanto, sólo un número limitado de compañías de transporte aéreo ejerce actividades de asistencia para cada una de las tres categorías de asistencia ya citadas. Algunos transportistas ejercen sus actividades a través de filiales especializadas.

(18) Según el sistema adoptado por ADP, los agentes están sujetos a unos tipos diferentes del canon comercial en función de que su volumen de negocios sea:

— un volumen de negocios externo (o de fuera del grupo) correspondiente a las prestaciones a terceros; o

— un volumen de negocios interno (o de dentro del grupo) correspondiente a las prestaciones destinadas a las compañías aéreas del mismo grupo. Así pues, se trata de un volumen de negocios relativo a la autoasistencia, puesto que el tipo correspondiente suele ser inferior al tipo externo y, en algunos casos, nulo.

(19) Los tipos de los cánones externos e internos varían según la identidad del agente, como puede observarse en el cuadro resumen que se facilita a continuación:

Empresa	Canon externo	Canon interno [1]	
Servicio de mayordomía			
AFS	[. . .]	[. . .]	Orly
OAT (grupo Air France)	[. . .]	[. . .]	Orly
Servair (grupo Air France)	[. . .]	[. . .]	CDG
Skychef	[. . .]	[. . .]	CDG
SAP (subcontratista de AOM)	[. . .]	[. . .]	
Servicio de limpieza			
ACNA (grupo Air France)	[. . .]	[. . .]	Orly
Euronetec	[. . .]	[. . .]	Orly
Servair (grupo Air France)	[. . .]	[. . .]	CDG
Skychef	[. . .]	[. . .]	CDG
SAP (subcontratista de AOM)	[. . .]	[. . .]	
Servicio de carga			
Air France [2]	[. . .]	[. . .]	
France Handling	[. . .]	[. . .]	
SFS	[. . .]	[. . .]	
Witra (subcontratista Lufthansa)	[. . .]	[. . .]	
Trafic (subcontratista TWA)	[. . .]	[. . .]	

Empresa	Canon externo	Canon interno (1)	
Alitalia, Lufthansa, Swissair	[. . .]	[. . .]	CDG
Air Canada, JAL, TWA	[. . .]	[. . .]	CDG
Fedex, UPS	[. . .]	[. . .]	CDG
Aéropostales	[. . .]	[. . .]	CDG

(1) Canon aplicado a las actividades de autoasistencia.
(2) La carta de ADP de 1 de abril de 1996 precisaba que Air France prestaba un volumen de asistencia a terceros muy exiguo.

(20) Además, los agentes de servicios mencionados abonan a ADP cánones de ocupación proporcionales a las superficies que ocupan en el perímetro del aeropuerto. Las tarifas aplicadas varían según los agentes.

(21) Según los datos facilitados por ADP el 23 de mayo de 1997 en respuesta a una petición de información por parte de la Comisión, los importes de los cánones comerciales variables abonados por algunos agentes para el ejercicio 1996 fueron los siguientes: (en miles de francos franceses)

Empresa	V. n. externo	Canon externo	V.n. interno (1)	Canon interno
Servicios de mayordomía y limpieza (2)				
AFS	[. . .]	[. . .]		
OAT	[. . .]	[. . .]	[. . .]	[. . .]
Skychef	[. . .]	[. . .]		
Servair	[. . .]	[. . .]	[. . .]	[. . .]
ACNA	[. . .]	[. . .]	[. . .]	[. . .]
Servicio de carga				
Witra	[. . .]	[. . .]		
Trafic (3)	[. . .]	[. . .]		

(1) Volumen de negocios relativo a la autoasistencia.
(2) Se aplica un tipo único a un mismo prestador que preste diversas categorías de servicios.
(3) Para el período comprendido entre el 1 de abril de 1996 y el 31 de marzo de 1997.

(22) En sus observaciones de 28 de febrero de 1997 y durante la audiencia de 16 de abril de 1997, ADP informó de que no solicitaba el pago de los cánones comerciales previstos en los convenios de los agentes de servicios de asistencia relativos a la carga. ADP aduce como motivo de esta exención temporal la precariedad económica de los agentes en cuestión. [. . .].

d) **Convenio de los agentes de servicios de asistencia en los aeropuertos de París**

(23) Los convenios comerciales celebrados entre ADP y cada uno de los agentes de servicios dan lugar a la concesión de dos autorizaciones: por un lado, la autorización a ocupar los bienes inmuebles pertenecientes al dominio público gestionado por ADP y, por otro, la autorización para el ejercicio de categorías de servicios, a saber, la mayordomía, la limpieza de los aviones y la carga.

(24) Como complemento a las autorizaciones al ejercicio, los agentes de servicios que tienen acceso a los aviones están sujetos a un procedimiento de acuerdo que permite a ADP prohibir el acceso de empresas exteriores no autorizadas a las instalaciones del aeropuerto y de las compañías aéreas.

(25) En 1993, AFS solicitó la aplicación de medidas de control más estrictas a fin de evitar el acceso a la zona reservada del aeropuerto de empresas no autorizadas a prestar servicios de mayordomía a terceros en Orly. AFS se quejaba de que usuarios cuya autorización se limitaba a la autoasistencia estaban prestando servicios de asistencia a terceros. AFS no se consideraba capaz de competir a nivel de precios con un prestador no sujeto a los cánones del aeropuerto y opinaba que el acceso de agentes de servicios no autorizados suponía una pérdida de ingresos para ADP en términos de cánones (anexos 13, 14, 15 y 20 de la denuncia de AFS).

(26) El 31 de mayo de 1994, en respuesta a la petición de AFS, ADP recordó que el establecimiento de un procedimiento de autorización de las actividades sobre la plataforma de Orly respondía a su preocupación por poner fin a las actividades no autorizadas (anexo 23 de la denuncia de AFS). Durante la audiencia de 16 de abril de 1997, ADP realizó una descripción del procedimiento de autorización: para que los servicios de policía encargados de los controles expidan la autorización de acceso, es necesario estar en posesión de un formulario facilitado por ADP.

(27) Además, AFS solicitó a ADP una autorización para el ejercicio de sus actividades en el aeropuerto CDG. El 24 de mayo de 1995, ADP señaló a AFS que su solicitud de autorización no podía aceptarse, en particular por las siguientes razones (anexo 26 de la denuncia de AFS).

«— por razones de seguridad, el acceso a la zona reservada debe limitarse a las exigencias estrictas de asistencia aeroportuaria, habida cuenta de la necesidad de ejercer un control eficaz sobre las personas y los bienes. Teniendo en cuenta la gran cantidad de medios desplegados por la policía en cooperación con nuestra organización, no nos parece pertinente aumentar el número de personas autorizadas a acceder a la zona reservada, puesto que esta medida puede poner en entredicho irremediablemente la calidad y la eficacia de los controles mencionados;

— habida cuenta del gran número de accidentes registrados a pesar del rigor de las medidas adoptadas en la materia, la necesidad de garantizar la seguridad de las personas y bienes exige, asimismo, la limitación del número de vehículos autorizados a circular por la zona reservada. La introducción de un nuevo operador incrementaría significativamente el riesgo de accidentes de todo tipo: así pues, Aéroports de Paris no podría conceder dicha autorización sin poner en entredicho su responsabilidad;

— por último, desde un punto de visto estrictamente comercial, no está demostrado que el mercado de servicios de mayordomía, que no presenta ningún rasgo monopolístico, esté dispuesto a acoger a un nuevo operador. Después de todo, hasta el momento, ninguna compañía aérea se ha mostrado insatisfecha de la organización establecida por Aéroports de Paris, ni ha solicitado un incremento del número de agentes de servicios en este ámbito.».

(28) El 29 de octubre de 1996, AFS informó a ADP de que una compañía que operaba a partir de Orly había seleccionado mediante licitación a un agente no autorizado por ADP, a pesar de la autorización para la autoasistencia concedida a dicha compañía. ADP respondió a AFS el 24 de diciembre de 1996 indicando que dicha situación no se atenía a las autorizaciones de actividad vigentes y que, por consiguiente, los servicios de ADP habían recibido las instrucciones necesarias para poner fin a esta práctica cuanto antes (véanse las observaciones de AFS de 21 de febrero de 1996).

(29) Así pues, los procedimientos de autorización previstos por ADP permiten a este organismo controlar de forma efectiva las modalidades de acceso al mercado de los agentes de servicios de asistencia en los aeropuertos de París.

e) **Litigio**

(30) Con motivo de la instalación de OAT, ADP propuso a su consejo de administración que admitiera las condiciones financieras negociadas con el agente. [. . .]

(31) En 1992, surgieron ciertas fricciones entre AFS y ADP en lo relativo al cálculo del canon sobre el volumen de negocios y a la calidad de los servicios AFS. Tras un acuerdo relativo al pago de una compensación para Forte Airport Services y la comprobación de la nueva situación creada por la llegada de OAT, ADP y AFS convinieron en la reducción al [. . .] del tipo del canon comercial de AFS. La concesión se modificó a tal efecto el 26 de febrero de 1993.

(32) A través de la correspondencia comercial con sus clientes, AFS tuvo conocimiento del tipo del canon comercial que su competidor OAT abonaba a ADP (véase el anexo 20 de la denuncia de AFS). En algunas cartas, determinadas compañías invocaban los tipos de los cánones comerciales abonados a ADP por los agentes competidores a fin de solicitar una reducción de la oferta de precios de AFS (anexos 16 a 19 de la denuncia de AFS).

(33) A título indicativo, una empresa de transportes que solicitaba a AFS una oferta de precios, añadía que, «había que precisar asimismo los posibles cánones a pagar en la plataforma de Orly».

(34) Como respuesta a una oferta de AFS, otro cliente indicaba que «el canon fijado por ADP constituye un motivo de preocupación (. . .) debido al falseamiento que provoca en una oferta que de otro modo se consideraría bien estructurada». Esta compañía de transporte informaba a AFS de que un prestador de servicios competidor ofrecía unos precios más ventajosos y le solicitaba una disminución de los precios que permitiera reducir el efecto del canon comercial.

(35) En diversas cartas y, en particular, en la de 29 de diciembre de 1993 (anexo 20 de la denuncia), AFS señaló a ADP que consideraba que los tipos del canon comercial aplicados a los volúmenes de negocios de los agentes competidores en el aeropuerto de Orly no eran equivalentes, ni siquiera después de haber tenido en cuenta las eventuales diferencias de en los costes de ocupación, y que esas diferencias de tipos creaban diferencias entre los agentes de servicios competidores. AFS indicaba a ADP que la diferencia de tipos le ocasionaba una pérdida de clientes y solicitaba por consiguiente el ajuste de los tipos de estos cánones para los agentes competidores.

(36) El 31 de mayo de 1994, ADP respondió a la solicitud de AFS señalando que la bajada de los tipos del canon comercial de AFS el 26 de febrero de 1993, situaba a este último, habida cuenta de los costes inmobiliarios, a un nivel equivalente al de otros concesionarios.

f) **Principales argumentos de las partes**

(37) El 22 de junio de 1995, AFS interpuso ante la Comisión una denuncia oficial contra ADP, aduciendo que este organismo imponía cánones abusivos a los agentes de servicios de mayordomía en infracción de lo dispuesto en el artículo 86 del Tratado CE. AFS considera que si le fueran aplicados tipos del canon comercial y de ocupación idénticos a los de OAT, obtendría una disminución del importe de su canon anual de unos 3,5 millones de francos franceses.

(38) Durante la audiencia de 16 de abril de 1997, AFS aportó además ejemplos precisos de negociación con compañías comunitarias clientes. En opinión de AFS, dichos ejemplos ilustraban los efectos discriminatorios de los cánones comerciales sobre los agentes competidores: por un lado, una oferta de precios demasiado elevados puede tener como consecuencia para AFS la pérdida de clientes, por otro, AFS puede verse obligada a aproximar su oferta a la de sus competidores sacrificando así una parte de su margen de beneficios equivalente a la diferencia de los niveles de los cánones comerciales. Por lo tanto, debido a esta diferencia de los tipos del canon [...], AFS perdería [...] de su margen comercial.

(39) [...]

(40) El 4 de diciembre de 1996, la Comisión adoptó un pliego de cargos contra ADP en virtud del artículo 86 del Tratado. En sus observaciones de 28 de febrero de 1997 al pliego de cargos, y durante la audiencia de 16 de abril de 1997, ADP adujo los siguientes puntos:

— ADP no ocupaba ninguna posición dominante con respecto a los agentes de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de París ya que sus actividades se limitaban a la puesta a disposición de bienes inmuebles;

— los convenios comerciales de ADP cumplían las normas establecidas por el derecho francés en materia de ocupación de terrenos del dominio público;

— las condiciones financieras convenidas con AFS y OAT eran equivalentes siempre que se tuvieran en cuenta los costes inmobiliarios respectivos y, en el caso de OAT, se excluyera el volumen de negocios realizado con las compañías pertenecientes al mismo grupo;

— la situación de OAT y AFS no era equivalente, debido, en particular, a que ocupaban bienes inmuebles diferentes dentro del perímetro del aeropuerto;

— por último, no se podría considerar que los usuarios que ejercían la autoasistencia llevaran a cabo sus actividades en el mismo mercado de servicios de asistencia que los agentes de servicios a terceros.

II. APRECIACIÓN JURÍDICA

a) **Disposiciones aplicables**

(41) En su denuncia AFS cuestiona el sistema de cánones aplicado por la entidad gestora de los aeropuertos de París a las actividades de mayordomía llevadas a cabo en los aeropuertos de Orly y Charles de Gaulle. No obstante, la entidad mencionada aplica sistemas de cánones similares a otros sistemas de asistencia en tierra: los servicios de limpieza de los aviones y los servicios de asistencia de carga y correo.

(42) Cabe recordar que el artículo 59 del Tratado CE tiene por objeto suprimir las restricciones a la libre prestación de servicios en la Comunidad y que, con arreglo al artículo 61 del Tratado, este objetivo debe lograrse en el marco de la política común de transportes.

(43) Tal es el objetivo de la Directiva 96/67/CE del Consejo [1] que prevé, bajo determinadas condiciones, la apertura progresiva, a partir del 1 de enero de 1998 hasta el 31 de diciembre de 2002, del acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad. La directiva establece un nuevo marco jurídico dentro del cual las normas de competencia entre empresas siguen surtiendo sus efectos.

[1] DO L 272 de 25. 10. 1996, p. 36.

(44) Al adoptar la Directiva 96/67/CE, el Consejo consideró que debe garantizarse el acceso a las instalaciones del aeropuerto a los agentes autorizados a prestar servicios de asistencia en tierra y a los usuarios autorizados a practicar la autoasistencia en la medida necesaria al ejercicio de sus derechos y permitir una competencia efectiva y leal, pero que este acceso puede dar lugar a la percepción de una remuneración. Las disposiciones del apartado 3 del artículo 16 de la Directiva prevén que cuando el acceso a las instalaciones aeroportuarias den lugar a la percepción de una remuneración, ésta deberá determinarse con arreglo a criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios. No obstante, la Directiva 96/67/CE no prejuzga la aplicación de las normas de competencia previstas en el Tratado. La Comisión seguirá velando por el cumplimiento de estas disposiciones (véase el considerando 28 de la Directiva).

(45) Por lo que respecta a la aplicación de las disposiciones de los artículos 85 y 86 del Tratado CE, el Reglamento nº 141 del Consejo ([1]) exime al sector de los transportes de la aplicación del Reglamento nº 17; el Reglamento nº 141 ha sido sustituido en último lugar por los tres reglamentos sectoriales relativos a los transportes terrestres, marítimos y aéreos [Sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de marzo de 1997 en el asunto C 264/95 P Comisión/UIC ([2])].

(46) En este ámbito, las disposiciones del artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 3975/87 del Consejo ([3]), cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) nº 2410/92 ([4]) establecen que dicho Reglamento determina las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los servicios de transporte aéreo entre dos aeropuertos de la Comunidad.

(47) Las actividades de la entidad de gestión del aeropuerto así como las actividades de asistencia prestadas en dichos aeropuertos no forman parte del servicio de transporte aéreo entre dos aeropuertos de la Comunidad. Así pues, dichas actividades no entran en el ámbito de aplicación de los Reglamentos de procedimiento específicos del sector de los transportes y están sujetas al Reglamento nº 17 en materia de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado.

(48) Por consiguiente, la Comisión considera que el Reglamento de procedimiento aplicable en el presente caso es el Reglamento nº 17.

b) **Concepto de empresa**

(49) Según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, en el derecho comunitario sobre competencia, el concepto de empresa abarca a toda entidad que ejerza una actividad económica, independientemente de su estatuto jurídico y de su modalidad de financiación [véanse en particular la Sentencia de 23 de abril de 1991, en el asunto C-41/90, Höfner y Elser/Macroton ([5])].

(50) Los artículos 85 y 86 del Tratado se aplican a las actuaciones de una entidad pública cuando se determina que, a través de dicha entidad, el Estado está ejerciendo actividades económicas de carácter industrial o comercial consistentes en ofrecer bienes o servicios en el mercado. El hecho de que el Estado actúe directamente por medio de una entidad que pertenece a la administración pública o a través de una entidad a la que haya conferido derechos especiales o exclusivos carece de importancia. Así pues, es necesario examinar la naturaleza de las actividades ejercidas por la entidad pública o por aquella investida de derechos especiales o exclusivos por el Estado [véase la sentencia de 16 de junio de 1987, Comisión/Italia, asunto 118/85 ([6]), y la sentencia de 18 de marzo de 1997 en el asunto C-343/95, Cali & Figli/SEPG ([7])].

(51) ADP es una entidad pública dotada de autonomía financiera, inscrita en el registro mercantil de París, que ejerce actividades de organización, explotación y desarrollo del conjunto de las instalaciones de transporte civil aéreo situadas en la región de París y que tienen por objeto facilitar la llegada y salida de los aviones, guiar la navegación y garantizar el embarque, desembarque y conducción a tierra de los viajeros, mercancías y correo transportados por avión.

(52) El artículo R.252-12 del código francés de aviación civil establece que el consejo de administración de ADP definirá la política general de los aeropuertos de París, podrá adoptar por propia iniciativa las medidas necesarias para la consecución de los recursos destinados a cubrir los costes de administración, mantenimiento, explotación y mejora de los aeropuertos y tendrá libertad para decidir la puesta a disposición de los usuarios, bajo régimen de ocupación temporal, de los bienes de dominio público, de los terrenos, obras e instalaciones de los aeropuertos, así como de las instalaciones anejas.

(53) Según el informe anual de ADP para el ejercicio 1996, el volumen de negocios de ADP provenía en particular de:

— los ingresos comerciales (concesiones comerciales, carburante y otros ingresos): 1 054 millones de francos franceses, o sea, el 15 % del volumen de negocios total;

([1]) DO 124 de 28. 11. 1962, p. 2751/62.
([2]) Rec. 1997, p. I-1287, considerando 44.
([3]) DO L 374 de 31. 12. 1987, p. 1.
([4]) DO L 240 de 24. 8. 1992, p. 18.
([5]) Rec. 1991, p. I-1979, considerando 21.
([6]) Rec. 1987, p. 2599, considerandos 7 y 8.
([7]) Rec. 1997, p. I-1547, considerandos 16, 17 y 18.

— el empleo de instalaciones y materiales (zonas de estacionamiento, transporte, pasarelas, lanzaderas): 866 millones de francos franceses, es decir, el 12,5 % del volumen de negocios total;

— asistencia aeroportuaria (asistencia técnica a los aviones en tierra, registro de pasajeros): 1 253 millones de francos franceses, es decir, el 18 % del volumen de negocios total;

— cánones de ocupación (terrenos y edificios): 720 millones de francos franceses, un 10 % del volumen de negocios total.

(54) El análisis de la documentación muestra que las actividades de gestión de los aeropuertos llevadas a cabo por ADP incluyen, en particular, la autorización al agente para prestar un determinado tipo de asistencia (véanse en particular los considerandos 9, 14 y 23 a 29), el control de la circulación de vehículos y personas y la organización de las actividades que se desarrollan en las instalaciones de uso común (véanse los considerandos 12, 26 y 27), y el control de la calidad de los servicios de asistencia prestados a las compañías aéreas (considerandos 9, 14 y 30). Como contrapartida de sus servicios de gestión de los aeropuertos de París, ADP negocia por propia iniciativa convenios comerciales con los agentes de servicios (véanse los considerandos 7, 8 y 9, 12, 13 y 14 y 18 a 22).

(55) Habida cuenta de estos elementos, la Comisión considera que ADP determina las condiciones de actividad de los agentes de asistencia en tierra a los que concede una autorización, y que dichas actividades constituyen actividades de empresa en el sentido del artículo 86 del Tratado.

c) **Mercado de referencia**

Servicios de gestión del aeropuerto prestados por la entidad de explotación

(56) El presente caso está relacionado con las actividades de gestión y explotación de los aeropuertos de la región de París. La actividad de una entidad de explotación consiste en la gestión de las infraestructuras aeroportuarias y de garantizar su buen funcionamiento mediante la coordinación y el control del conjunto de las actividades que se desarrollan en el aeropuerto.

(57) Así pues, la Comisión ha establecido una distinción ([1]) entre el mercado de asistencia y las actividades de la entidad de explotación aeroportuaria correspondiente a los servicios de gestión y de organización del uso de las infraestructuras de la siguiente forma:

El mercado de la asistencia se caracteriza por que la prestación de estos servicios a menudo se reserva al propio aeropuerto o a la compañía aérea nacional. Además, la autoasistencia no siempre está autorizada o queda reservada a algunas compañía aéreas, elegidas en función de criterios que con frecuencia no son suficientemente transparentes.

En esta situación, los precios pueden fijarse a voluntad y con escasa transparencia. Además, los transportistas no siempre tienen los medios de obtener una mejora de la calidad de los servicios o la adaptación de los mismos a las necesidades específicas de la clientela. Por otra parte, un agente de asistencia en tierra puede favorecer a determinadas compañías aéreas en detrimento de otras. Este riesgo es todavía mayor cuando ese agente es al mismo tiempo la compañía aérea nacional, competidora directa de las compañías que están obligadas a recurrir a sus servicios.

Los aeropuertos tienen como misión de interés general administrar las infraestructuras aeroportuarias, mantenerlas, en ocasiones incluso construirlas, ponerlas a disposición de los usuarios y asegurar su buen funcionamiento, en especial organizando y coordinando el conjunto de las actividades que se desarrollan en su recinto. El acceso de otros agentes al mercado de asistencia en tierra no iría en detrimento del buen funcionamiento de los aeropuertos.

(58) Los servicios de gestión de los aeropuertos prestados por ADP a los agentes y usuarios que llevan a cabo servicios de asistencia en los aeropuertos de París consisten, en particular, en la autorización de los agentes, el control y la organización de las actividades en las instalaciones del aeropuerto de uso común, así como el control de la calidad de los servicios de asistencia prestados en los aeropuertos de París (véase el considerando 54). Como contrapartida de dichos servicios y, en particular, a la autorización de actividad, ADP puede solicitar una remuneración definida en el marco de los convenios comerciales.

Sustituibilidad de los aeropuertos

(59) Existe un mercado específico para la gestión y coordinación de las actividades autorizadas en los aeropuertos de París ya que las compañías aéreas usuarias de dichos aeropuertos así como los agentes de servicios de asistencia en tierra indispensables para la explotación de los servicios aéreos en cuestión no tienen más alternativa que utilizar los aeropuertos de Orly y de CDG.

([1]) COM(94) 590 final, apartados 12 a 14.

(60) En efecto, los servicios aéreos nacionales o internacionales procedentes de la región de París o con destino a ella utilizan los aeropuertos de Orly y de CDG. Los aeropuertos alternativos que podrían acoger una gama de servicios aéreos comparable para los mismos destinos distan varios cientos de kilómetros y están situados generalmente en otros Estados miembros. Orly y CDG desempeñan además una función específicas de plataformas pivote (*hubs*) que permiten que los pasajeros de numerosos vuelos nacionales puedan obtener correspondencia con otros vuelos nacionales, intracomunitarios e internacionales.

(61) Así pues, en opinión de numerosos pasajeros procedentes de la región de París o con destino a ella o a otras regiones francesas, los servicios aéreos nacionales o intracomunitarios que utilizan los aeropuertos de Orly y CDG no son intercambiables con los servicios prestados en otros aeropuertos comunitarios. Se trata, en particular, de viajeros que por razones profesionales utilizan los servicios a horarios adaptados y con una elevada frecuencia de vuelos cotidianos ya que el tiempo que dura el trayecto y la calidad de los servicios ofrecidos son factores determinantes para responder a sus exigencias profesionales.

(62) La competencia entre aeropuertos sólo reviste importancia en la medida en que el aeropuerto represente un «pivote», es decir, un punto de correspondencia. En este contexto, varios grandes aeropuertos compiten entre sí por una parte del tráfico global, esto es, por el tráfico indirecto que se sirve del aeropuerto como punto de correspondencia. No obstante, el tráfico de correspondencia no representa la totalidad del tráfico en un aeropuerto y la mayor parte de dicho tráfico será un tráfico con respecto al cual en el aeropuerto en cuestión podrá ser considerado como punto de origen o destino. Según el análisis de la IATA de 1996, recogido en la revista *Airline Bussiness* de diciembre de 1996, el tráfico de transferencia sólo representaría el 5 % en Orly y aproximadamente el 7 % en CDG.

(63) Así pues, las compañías aéreas que prestan servicios nacionales o intracomunitarios procedentes de la región de París o con destino a ella no tienen otra alternativa que utilizar los aeropuertos de Orly o de CDG y los servicios de asistencia en escala que se prestan en dichos aeropuertos. La sustituibilidad recíproca de los aeropuertos de París es una cuestión que no tiene cabida en el presente asunto, ya que ADP es el ente de explotación de los aeropuertos internacionales situados en la región de París.

Servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos

(64) Los servicios de asistencia en los aeropuertos de Orly y CDG son indispensables para el buen funcionamiento de los servicios aéreos procedentes o con destino a la región de París. Su contribución es esencial para lograr un empleo eficaz de las infraestructuras aeroportuarias en cuestión.

(65) Los servicios de asistencia en tierra quedan definidos en el anexo de la Directiva 96/67/CEE, que los clasifica en 11 categorías. Los diferentes tipos de servicios presentan características muy diversas ([1]):

— no todos precisan el mismo tipo ni el mismo grado de competencia técnica;

— hay servicios, como la clasificación de equipajes, que implican la utilización de un volumen de material considerable o de sistemas especializados;

— algunos servicios, como los de asistencia en pista, necesitan mucho espacio o, como en el caso de la asistencia a los pasajeros precisan de numerosos puntos de contacto con el público en el aeropuerto, mientras que otros, como la mayordomía, pueden organizarse en gran medida fuera del recinto aeroportuario;

— ciertos servicios, como los de asistencia en pista, limpieza y mayordomía implican la circulación de personal y vehículos por las zonas reservadas del aeropuerto, lo que requiere un elevado nivel de protección y seguridad cuyo mantenimiento constituye una de las misiones esenciales de la entidad gestora.

(66) El presente caso se centra, más particularmente, en las tres categorías de servicios de asistencia siguientes: la asistencia de «carga y correo» (categoría nº 4 del anexo a la Directiva 96/67/CE), la asistencia «limpieza y servicio del avión» (categoría nº 6 del anexo a la Directiva 96/67/CE), y la asistencia de «servicio de mayordomía (*catering*)» categoría nº 11 del anexo a la Directiva 96/67/CE). Las actividades de mayordomía definidas según los convenios de ADP (artículo 81.1 del Convenio de AFS y artículo 24.1 del Convenio OAT) llevan aparejados además elementos de la actividad de servicio en pista en el sentido de la Directiva 96/67/CE, en particular, los elementos de «transporte, carga y descarga de alimentos y bebidas de la aeronave» (categoría nº 5.7 del anexo a la Directiva).

(67) La asistencia en tierra representa una parte considerable de los costes de explotación de las compañías aéreas comunitarias. Dichas cargas se sitúan a un nivel comparable al de los cánones de acceso a los aeropuertos abonados por las compañías aéreas. Las compañías de transporte comunitarias tienen el mayor interés en lograr un control más estricto de los costes de asistencia en tierra. Además, este tipo de asistencia constituye un elemento importante dentro de la estrategia de diferenciación de la calidad de los servicios de transporte ofrecidos por las compañías aéreas, quienes desean adaptar la calidad de sus servicios a las exigencias de su clientela.

(68) Algunas compañías aéreas están autorizadas a ejercer la autoasistencia en una categoría determinada de servicios. Las demás recurren a agentes de servicios de asistencia a terceros. La autoasistencia

([1]) COM(94) 590 final, apartado 11.

significa que un usuario recibe autorización para prestarse a sí mismo una categoría de servicios de asistencia en tierra. A menudo, las compañías que ejercen la autoasistencia prefieren confiar dicha actividad a una filial especializada. Algunos de los usuarios que ejercen la autoasistencia gozan de una autorización para prestar servicios a otras compañías. Por el contrario, dentro de esta misma categoría de usuarios, otros no están autorizados a ofrecer sus servicios a terceros (véanse los considerandos 16 a 19, 25, 26 y 28).

(69) Los servicios de autoasistencia constituyen una de las modalidades de asistencia en tierra. El análisis de los documentos disponibles muestra que las compañías de un mismo grupo no reservan necesariamente el conjunto de sus necesidades de asistencia a las filiales especializadas de su grupo (véase el considerando 28). Además, algunos usuarios beneficiarios de una autorización de autoasistencia limitada desean ampliar sus actividades a los servicios a terceros, contando siempre con la autorización de la entidad gestora (véase el considerando 25). Sin perjuicio de las autorizaciones otorgadas por la entidad gestora del aeropuerto, la elección de las compañías depende, no obstante, de consideraciones económicas relativas al coste y a la rentabilidad de la actividad de asistencia considerada. El usuario que opte por la autoasistencia deberá garantizar un volumen de actividad suficiente para cubrir el coste de sus inversiones.

(70) Los servicios de autoasistencia organizados por una compañía aérea para sus propias operaciones aéreas se benefician de los servicios de la entidad gestora del aeropuerto por las mismas razones que los servicios de asistencia de los agentes a terceros.

Conclusión

(71) En virtud de las anteriores consideraciones, en el presente caso, habrá que tener en cuenta el mercado de servicios de gestión del aeropuerto prestados a los agentes y usuarios que ejercen actividades de asistencia en los aeropuertos de París (en adelante, denominado «mercado de los servicios de gestión del aeropuerto»). Las conductas anticompetitivas en e1 mercado de servicios de gestión del aeropuerto tienen asimismo repercusiones en el mercado de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de París e, indirectamente, en los mercados de servicios de transporte procedentes de dichos aeropuertos o con destino a ellos.

d) **Posición dominante**

(72) Con arreglo a la jurisprudencia reiterada del Tribunal, una empresa que ostenta un monopolio legal puede estar ocupando una posición dominante a efectos del artículo 86 del Tratado. La posición dominante de una empresa es una situación de poderío económico que le confiere capacidad para obstaculizar el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado y le brinda la oportunidad de adoptar una conducta considerablemente independiente con respecto a sus competidores y clientes [véase la sentencia de 9 de noviembre de 1983, Michelin, C-322/81 ([1])]. En virtud, de la misma jurisprudencia, el hecho de que la restricción o la total supresión de la competencia se haya visto favorecida por disposiciones legislativas o reglamentarias no excluye la aplicación del artículo 86 [véase la sentencia de 4 de mayo de 1988, Bodson, C-30/8 ([2])].

(73) ADP ostenta el monopolio legal de explotación de los aeropuertos de Orly y de CDG. ADP presta directamente algunos servicios de asistencia en tierra en dichos aeropuertos y cuenta asimismo con atribuciones para conceder a otras empresas la autorización al ejercicio de dichas actividades de asistencia.

(74) Por consiguiente, ADP determina el número y la identidad de los agentes de servicios de asistencia o de autoasistencia autorizados (véase el considerando 54). La denegación de autorización a un agente para el ejercicio de sus actividades puede basarse tanto en criterios de protección y seguridad de los bienes y de las personas como en criterios comerciales relativos al mercado de servicios de asistencia (véase el considerando 27).

(75) ADP determina por iniciativa propia las condiciones aplicadas a los agentes autorizados en el marco de los convenios comerciales. Cada convenio precisa, por un lado, los bienes inmuebles del aeropuerto puestos a disposición del beneficiario y, por otro, las actividades de asistencia autorizadas. ADP se encarga asimismo del control de calidad de los servicios prestados a terceros. Los agentes autorizados abonan cánones de ocupación como contrapartida del usufructo de los bienes inmuebles en el recinto del aeropuerto y cánones comerciales en contrapartida de la autorización de ejercicio de las actividades de asistencia en tierra en el aeropuerto.

(76) ADP está facultada para autorizar y determinar las condiciones de explotación de los agentes de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de París. Los agentes de servicios de asistencia en tierra a terceros, los usuarios que desean ejercer la autoasistencia y, más en general, las compañías de transporte para quienes los servicios de asistencia

([1]) Rec. 1983 p. 3641.
([2]) Rec. 1988 p. 2479, considerando 26.

son indispensables, se encuentran en una situación de dependencia bastante considerable con respecto a ADP. Por consiguiente, la Comisión considera que ADP ocupa una posición dominante en el mercado de servicios de gestión del aeropuerto de referencia.

e) **Parte sustancial del mercado común**

(77) El mercado de servicios de gestión del aeropuerto objeto del presente asunto afecta a los aeropuertos internacionales de la región de París, Orly y CDG. Se trata de los aeropuertos franceses más importantes en términos de tráfico nacional e internacional.

(78) El informe anual de ADP para el ejercicio 1996 constataba que, con 59,1 millones de pasajeros y 1 244 000 toneladas de carga y correo, ADP era el segundo gestor aeroportuario europeo y el segundo mundial para pasajeros internacionales, y se situaba en el tercer puesto europeo para el tráfico de carga y correo. El tráfico de pasajeros en los dos aeropuertos se repartía de la siguiente forma: 31,76 millones en CDG y 27,37 millones en Orly.

(79) Los pasajeros y mercancías procedentes o con destino a la región de París, que constituye una de las zonas económicas más importantes de la Comunidad, utilizan los servicios aéreos que unen Orly y CDG con los principales aeropuertos nacionales y comunitarios. Además, Orly y CDG desempeñan la función de plataformas pivote (*hubs*) que facilitan el transporte de numerosos pasajeros que desean viajar de una región francesa a una región de otro Estado miembro o viceversa. Por último, muchos de los servicios aéreos procedentes de Orly y CDG tienen como destino los principales aeropuertos internacionales no comunitarios.

(80) Concretamente, por lo que respecta al tráfico intracomunitario recibido en los dos aeropuertos, en 1996, el 63 % del tráfico total de pasajeros usuarios de los dos aeropuertos de París procedió de servicios aéreos nacionales o intracomunitarios. Además, en ese mismo año, el tráfico de carga nacional y comunitario, en toneladas, representaba aproximadamente el 19 % del tráfico de mercancías en ambos aeropuertos.

(81) Las actividades de gestión de los aeropuertos de París son indispensables para una correcta ejecución de los servicios aéreos nacionales e internacionales procedentes de la región de París o con destino a ella. Dichas actividades se proponen asimismo garantizar una utilización eficaz de las infraestructuras. El volumen de negocios generado por las actividades de ADP relativas a las concesiones comerciales, al empleo de instalaciones y a la asistencia aeroportuaria se situó en 1996 en 3 200 millones de francos franceses, aproximadamente. Dichas actividades han generado más del 45 % del volumen de negocios total de ADP (véase el considerando 53).

(82) Por todo lo expuesto anteriormente, se considera que ADP ocupa una posición dominante sobre una parte sustancial del mercado común.

f) **Abuso de posición dominante**

(83) El Tribunal de Justicia recordó, en su sentencia de 19 de marzo de 1991 [asunto C-202/88, Francia/Comisión ([1])], que un sistema sin falseamientos de la competencia como el que prevé el Tratado sólo puede garantizarse si se asegura la igualdad de oportunidades entre los distintos operadores económicos. Asimismo, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que una empresa no podrá practicar diferencias artificiales de precios cuya naturaleza pueda comportar una desventaja para sus clientes y un falseamiento de la competencia [sentencia de 6 de octubre de 1994 Tetra Pak/Comisión, T-83/91 ([2])], y sentencia Deutsche Bahn de 21 de octubre de 1997 T-229/94 ([3])].

(84) El artículo 86 tiene como objeto las prácticas anticompetitivas adoptadas por las empresas por iniciativa propia. Las disposiciones del artículo 86 establecen que una empresa que ocupa una posición dominante en una parte sustancial del mercado común no podrá aplicar a sus socios comerciales condiciones desiguales por prestaciones equivalentes, estableciendo así en detrimento suyo una desventaja comparativa desde el punto de vista de la competencia.

(85) ADP exige diferentes niveles de canon a los agentes competidores que prestan determinados servicios de asistencia en el mismo aeropuerto. Habida cuenta de la posición dominante ocupada por ADP, conviene pues determinar si en un mismo aeropuerto de París las diferencias en los cánones solicitados por ADP a los agentes de servicios de asistencia de una misma categoría crean condiciones de desigualdad para prestaciones equivalentes falseando el juego de la competencia.

Autorizaciones concedidas por ADP

(86) ADP ha establecido un procedimiento de autorización para controlar el acceso de los agentes de servicios de asistencia a los aeropuertos de París, cuyo número determina a fin de garantizar el buen funcionamiento del aeropuerto y proteger sus intereses comerciales (véanse los considerandos 23 a 29). El 1 de abril de 1996, ADP remitió la lista de

([1]) Rec. 1991, p. I-1223, considerando 51.
([2]) Rec. p. II-755, considerando 160.
([3]) Rec. 1997, p. II-1689.

agentes autorizados indicando las condiciones financieras previstas por sus respectivos convenios (véanse los considerandos 16 a 22). ADP indicó que aplicaba la misma estructura de tarifas en todos sus convenios comerciales (véase el considerando 2.3. de los comentarios de ADP de 27 de julio de 1995).

(87) En principio, los convenios comerciales celebrados por ADP distinguen entre la autorización de prestar una categoría de servicios de asistencia en un aeropuerto y la de ocupar terrenos situados en el mismo.

(88) A título de ejemplo, las disposiciones de los artículos 19 y 24 del convenio comercial de OAT establecen claramente dos autorizaciones distintas, por un lado, la autorización de ocupación de bienes inmuebles y, por otro, la autorización de ejercicio de una actividad de asistencia (véase el considerando 14). El convenio AFS establece asimismo la concesión de dos autorizaciones diferentes. En efecto, los artículos 17 y 18 del contrato otorgan por una parte una autorización de ocupación de bienes inmuebles y, por otra, una autorización de ejercicio de las actividades de asistencia de mayordomía aérea limitada al aeropuerto de Orly (ver considerando 9).

(89) Los convenios ADP determinan precisamente el alcance de las actividades de asistencia autorizadas. Establecen que ADP deberá preocuparse de que se satisfagan las necesidades de los usuarios del aeropuerto y controlar la calidad de los servicios de los agentes. ADP podrá aplicar sanciones por incumplimiento de determinados criterios de calidad de los servicios.

(90) Durante la audiencia de 16 de abril de 1997, se comprobó que ADP no solicitaba el pago del canon comercial sobre el volumen de negocios realizado por los agentes de servicios de mayordomía cuando estos últimos prestaban servicios de comidas a clientes situados fuera del aeropuerto [. . .]. ADP considera, efectivamente, que no abre ningún mercado en las plataformas aeroportuarias por lo que respecta a los servicios prestados a las compañías de ferrocarril.

(91) A la luz de dichas observaciones, se comprueba que los convenios comerciales celebrados por ADP y los agentes de servicios de asistencia tienen por objeto la expedición de dos autorizaciones distintas: por un lado, la puesta a disposición de bienes inmuebles en los aeropuertos de París y, por otra, la autorización y la definición de las condiciones de ejercicio de las actividades de asistencia en tierra de los agentes autorizados en los aeropuertos de París.

Cánones de ocupación del dominio público

(92) La ocupación de terrenos situados en el perímetro de un aeropuerto bajo la explotación de ADP da lugar al pago de un canon de ocupación por parte del beneficiario. Al estar situados los aeropuertos de París en terrenos que pertenecen al dominio público, este canon se califica de canon de ocupación del dominio público. Con arreglo a la legislación francesa, el canon debe calcularse en función del valor en arriendo de una propiedad privada comparable a la dependencia del dominio público para la que se concede el permiso. Dicho canon se calcula en función de las características específicas de cada terreno y de los bienes de equipo puestos a disposición, así como de su ubicación en el perímetro del aeropuerto, lo que puede tener como consecuencia una importante disparidad entre cánones de ocupación por unidad de superficie que abonan distintos concesionarios (véanse los considerandos 9, 14, y 20.). Para una misma unidad de superficie, el tipo de superficie (oficina, inmueble o hangar) y su ubicación dentro del perímetro del aeropuerto comportan cánones de ocupación distintos.

(93) Cabe observar que algunos de los productos necesarios para la asistencia en tierra prestada en las plataformas de los aeropuertos pueden elaborarse total o parcialmente fuera del recinto aeroportuario. Los agentes de dichos servicios pueden optar por una implantación parcial dentro o fuera del aeropuerto o por combinar ambas. A título de ejemplo, AFS utiliza para su actividad instalaciones situadas fuera del perímetro del aeropuerto, en el municipio de Rungis (considerandos 10 y 65).

(94) Por lo tanto, en el presente caso, dos agentes competidores que prestan el mismo tipo de servicio de asistencia en un mismo aeropuerto pueden ocupar en el aeropuerto superficies e instalaciones distintas, según hayan optado por instalarse total o parcialmente en el interior del aeropuerto. Estas opciones generan algunas disparidades en el cálculo de sus respectivos cánones de ocupación. Para un determinado agente, el abono de un canon de ocupación más reducido puede verse compensado por costes de terreno más elevados fuera del aeropuerto.

(95) Dichas observaciones llevan a considerar que la actividad de puesta a disposición de los terrenos situados en el perímetro de los aeropuertos, que da lugar a la percepción de cánones de ocupación por parte ADP, constituye una actividad diferenciada de la de autorización y control de las actividades que tienen lugar en las infraestructuras aeroportuarias. En esta actividad ADP compite con los propietarios de terrenos e instalaciones industriales y comerciales en una amplia zona geográfica que rodea los aeropuertos afectados.

(96) Con arreglo a las condiciones fijadas por ADP en la convocatoria de licitación que le llevó a seleccionar a AFS, la entidad de explotación no percibe ningún canon de ocupación. No obstante, según las condiciones financieras del convenio, AFS se compromete a abonar a ADP un importe de [. . .] además del canon comercial. Incluso en este caso, las condiciones financieras establecen una clara distinción entre canon comercial y canon de ocupación (considerando 9).

(97) Según la información remitida por ADP el 1 de abril de 1996, todos los demás agentes de servicios a terceros para las categorías de asistencia mencionadas abonan cánones de ocupación proporcionales a la superficie ocupada. Así pues, el hecho de que AFS no pague un canon de ocupación anual en contrapartida de la ocupación de los bienes inmuebles constituye una excepción al sistema de cánones de ocupación aplicado por ADP.

(98) En el presente caso, la Comisión considera que no tiene por qué pronunciarse sobre los niveles de los cánones de ocupación exigidos a los agentes de servicios de asistencia en cuestión.

Cánones comerciales

(99) ADP señaló que la estructura de las condiciones financieras concluidas con AFS y OAT, compuesta por una parte fija correspondiente a la ocupación de los inmuebles y otra variable relacionada con el volumen de negocios realizado en el aeropuerto, se aplicaba en todos los convenios comerciales de ADP y formaba un todo indisociable (véase el apartado 2.3. de las observaciones de ADP de 27 de julio de 1995). ADP se remite a las recomendaciones dadas al respecto por las autoridades públicas y, en particular a las recomendaciones formuladas por la administración fiscal francesa (anexo 3 a las observaciones de ADP de 28 de febrero de 1997).

(100) La documentación de la administración fiscal tiene por objeto los cánones abonados al Tesoro y fijados con arreglo a los siguientes procedimientos: tipos fijados a través de la legislación o mediante baremos establecidos por la administración fiscal a escala nacional, regional o departamental, o por el director de la administración fiscal en los demás casos. Estas modalidades no tienen relación con los cánones fijados por ADP por propia iniciativa. No obstante, conviene señalar que en las recomendaciones de la administración fiscal con respecto al desglose de los cánones de ocupación de los bienes de dominio público se precisa:

«Mientras el elemento fijo constituye la contrapartida del derecho de ocupación privativa del emplazamiento concedido, haciendo abstracción de cualquier toma de posesión real, el segundo elemento del canon, —o segundo componente del canon global— corresponde a la utilización efectiva del bien, en la medida en que dicha utilización genere beneficios o ventajas apreciables en dinero, de forma que el canon global represente el precio justo del servicio prestado.

Así pues, es normal que, para una ocupación determinada, el segundo elemento —o segundo componente del canon— varíe en función del grado de utilización. A este respecto, conviene desestimar todo procedimiento que consista en fijar el segundo elemento según un porcentaje del elemento fijo.

Las ventajas que la utilización de los bienes del dominio público aporta al concesionario pueden apreciarse, por ejemplo, observando el ahorro que procura su empleo frente al de los de un propietario privado. El volumen de negocios de la empresa o sus beneficios pueden servir de elementos de evaluación, intentando al mismo tiempo que, en la medida en que pueda disponerse de otro tipo de datos, los elementos mencionados no se conviertan en la única base de cálculo del segundo elemento o componente del canon. En la práctica, el problema podrá resolverse satisfactoriamente vinculando el cálculo del segundo componente del canon a un dato material, fácilmente controlable que esté en relación directa con el ejercicio del derecho resultante de la concesión, y cuyas variaciones den una idea suficientemente exacta del grado de utilización del bien concedido.».

(101) En el caso que nos ocupa, la Comisión comprueba que el volumen de negocios realizado por el agente con las compañías aéreas para las categorías de servicios en cuestión no está vinculado al grado de utilización de los bienes inmuebles en el perímetro del aeropuerto. En particular, la limpieza de las aeronaves, los servicios de carga y descarga de los aviones, tanto de mercancías como de alimentos y bebidas, la circulación, la entrega y el almacenamiento en zona reservada no son actividades vinculadas a la utilización de bienes inmuebles concedidos por ADP a los agentes. Además, durante la audiencia de 16 de abril de 1997 se descubrió que ADP no aplica canon comercial alguno al volumen de negocios de los agentes de servicios de mayordomía realizado con las empresas [. . .] en el exterior del aeropuerto. Por estas razones, los cánones exigidos por ADP no se corresponden con lo dispuesto en las recomendaciones de la legislación nacional anteriormente mencionadas.

(102) Además, cabe señalar que no son las recomendaciones de la legislación nacional mencionadas quienes llevan a ADP a infringir las normas comunitarias sobre competencia. Estas últimas no permitirían de ninguna manera a las autoridades nacionales establecer normas que indujeran a ADP a conculcar las disposiciones del Tratado.

(103) Los convenios comerciales establecen una clara diferenciación entre la remuneración de las distintas actividades de ADP. A título ilustrativo, las condiciones financieras del convenio de OAT distinguen las distintas remuneraciones previstas para cada uno de las autorizaciones (véase el considerando 14):

— el canon de ocupación (artículo 26.1) se abona a ADP como contrapartida de la autorización de ocupación del terreno;

— el canon comercial (artículo 26.2) se abona a ADP como contrapartida de la autorización al ejercicio de actividades.

(104) En el caso de AFS, el convenio distingue asimismo el canon comercial del canon de ocupación, aunque éste último no sea de aplicación (véase el considerando 9).

(105) ADP señaló que en cada uno de los convenios comerciales celebrados con los agentes autorizados se aplicaba la misma estructura de tarifas. La Comisión considera, por lo tanto, que el canon comercial variable constituye un coste de acceso abonado en contrapartida de la autorización de ejercicio de actividad en el aeropuerto. Dicho canon, basado en el volumen de negocios del agente, remunera los servicios prestados por la entidad gestora del aeropuerto que no están relacionados con la puesta a disposición de los bienes inmuebles. Dichos servicios del gestor del aeropuerto incluyen, entre otros, el control y la organización de las actividades de asistencia en tierra, así como la puesta a disposición de las instalaciones utilizadas en común por los usuarios y agentes que operan en el aeropuerto.

(106) La gestión de las infraestructuras utilizadas en común requiere la organización y coordinación del conjunto de las actividades que tienen lugar en ellas con la suficiente eficacia y seguridad. En particular, la prestación de servicios de mayordomía, de limpieza de las aeronaves o de carga y correo requiere la circulación de personal y vehículos en zonas reservadas del aeropuerto, lo que exige a su vez un alto nivel de protección y seguridad (véanse los considerandos 27 y 65).

(107) Por lo que respecta a los servicios de asistencia de mayordomía, limpieza de los aviones y de carga, cada uno de los agentes autorizados para una misma categoría de servicios de asistencia se benefician de los servicios prestados por la entidad gestora del aeropuerto, de manera equivalente, proporcionalmente a la actividad desarrollada por el agente.

(108) Como consecuencia de la posición dominante ocupada por ADP, el pago de un canon comercial no debe crear condiciones desiguales para prestaciones equivalentes creando una desventaja en la competencia entre agentes o usuarios que efectúan un mismo tipo de servicio de asistencia.

Cánones comerciales aplicados a las actividades de asistencia a terceros

(109) El canon comercial constituye un elemento importante de la estructura de costes del agente. En el presente caso, se añade directamente al precio unitario de los servicios en cuestión. Como muestran los documentos relacionados con las negociaciones comerciales entre compañías aéreas y agentes de servicios, una diferencia injustificada entre los porcentajes de los cánones comerciales afecta de forma significativa a la competencia entre agentes de servicios a terceros (véanse los considerandos 30 a 32 y 38).

(110) Así pues, se observa que el agente que abona el tipo más elevado no puede ofrecer un precio competitivo manteniendo a la vez su margen de beneficios. Forzosamente, este agente, o pierde clientes o tiene que disminuir su margen de beneficios a fin de poder ofrecer un precio competitivo que compense las diferencias de los cánones comerciales.

(111) Para el año 1995 basándose en volúmenes de negocios comparables de [. . .], el importe del canon comercial abonado por AFS fue muy superior al importe del canon comercial de OAT. En efecto, AFS abonó unos [. . .] mientras OAT sólo pagó [. . .] en concepto de canon comercial que incluía los cánones interior y exterior (véase la correspondencia de ADP de 9 de noviembre de 1995 y las observaciones de ADP de 28 de febrero de 1997, p. 12). Para el año 1996, AFS realizó un volumen de negocios de unos [. . .] y abonó unos [. . .] en concepto de canon comercial, es decir, un tipo de canon medio del [. . .]. En comparación, OAT pagó [. . .] de canon comercial para un volumen de negocios global de [. . .], es decir, un tipo medio de canon del [. . .] (véase el considerando 21).

(112) AFS goza de condiciones financieras particulares, puesto que el convenio comercial autorizado por ADP prevé un canon de ocupación anual nulo. No obstante, para volúmenes de negocios equivalentes, incluso incluyendo el canon de ocupación de OAT, el canon global abonado en 1995 por este último alcanzaba aproximadamente [. . .] frente a [. . .] por AFS, mientras que OAT ocupa una superficie mucho mayor que AFS en el aeropuerto (véanse los considerandos 9 y 14). Además, AFS abonó inicialmente a ADP un importe de [. . .] de FRF además del canon. Así pues, la diferencia entre los cánones comerciales abonados [. . .] respectivamente, es mucho mayor de lo que estaría justificado por la inclusión de un componente de ocupación en el canon comercial abonado anualmente por AFS.

(113) [. . .]

(114) La comparación de los cánones comerciales abonados en 1996 por los agentes muestra que las diferencias de tipos, bastante limitadas a primera vista, provocan sensibles variaciones de los importes abonados realmente. Más allá del ejemplo de AFS y OAT, las variaciones de tipos de los cánones comerciales afectan al conjunto de los agentes que prestan las tres categorías de servicios tratados en el presente asunto (considerandos 19 y 21). Si se observan los volúmenes de negocios realizados por los agentes de servicios de mayordomía y limpieza en un mismo aeropuerto, la aplicación de un tipo reducido en unos cuantos puntos porcentuales, se traduce en un canon anual de varios millones de francos franceses menos. El tipo medio de los cánones externos abonados por los agentes de servicios de asistencia de mayordomía y limpieza mencionados en el considerando 21 es del [. . .] ([1]), pero el tipo de los cánones comerciales externos pagados individualmente por dichos agentes varían de [. . .].

(115) [En cuanto a los servicios de carga, ADP no solicita el abono de los cánones comerciales previstos por los convenios de determinados agentes de servicios de asistencia a terceros. No obstante, dichos convenios sí prevén tales cánones comerciales. Un agente de servicios a terceros goza de un canon nulo mientras que los demás agentes a terceros abonan un canon comercial del [. . .]. Únicamente dos agentes cuyas actividades se limitan a la contratación por cuenta de determinadas empresas abonan en la práctica cánones comerciales y se encuentran en una situación de desventaja (considerandos 19, 21 y 22).]

Cánones comerciales aplicados a las actividades de autoasistencia

(116) ADP exige a determinadas compañías o a sus filiales especializadas que abonen un canon en concepto de autoasistencia. Dicho canon se denomina canon interno (véanse los considerandos 17 a 19 [. . .]). La existencia de tipos de canon diferentes para los servicios prestados a terceros (canon externo) y para la autoasistencia (canon interno) puede determinar la elección del usuario, que compara las ventajas de recurrir a un agente de servicios a terceros frente al ejercicio de una actividad de autoasistencia (considerando 69).

(117) Cuando una compañía aérea o una de sus filiales especializadas es autorizada por ADP a ejercer la autoasistencia para una categoría de servicios determinada y, además, es igualmente autorizada a prestar esos mismos servicios a terceros, ADP le presta los mismos servicios de gestión del aeropuerto para todas sus actividades de asistencia. Ahora bien, un tipo de canon comercial interno aplicado a un volumen de negocios realizado en concepto de autoasistencia más reducido que el tipo aplicado al volumen de negocios realizado con terceras compañías beneficia a las actividades de autoasistencia de las compañías del mismo grupo.

(118) Efectivamente, basándose en los importes que figuran en el apartado 21, el importe total de los cánones comerciales abonados por los agentes que practican la autoasistencia y abonan un canon interno ascendía en 1996 a aproximadamente a [. . .] ([2]) de los volúmenes de negocios acumulados de los agentes en cuestión. Si se tomara en consideración el volumen de negocios de los usuarios que practican la autoasistencia sin abonar un canon comercial, el tipo correspondiente sería inferior al [. . .]. Por el contrario, el cúmulo de cánones comerciales externos abonados por los agentes de servicios a terceros ascendía aproximadamente a un [. . .] del total de los volúmenes de negocios externos de los agentes mencionados (véase el considerando 114).

(119) Por consiguiente, las compañías que ejercen la autoasistencia se benefician de los servicios de asistencia a un coste más reducido sin una justificación objetiva. No obstante, conviene tener en cuenta la situación específica en que se encuentran las compañías cuya autorización al ejercicio está limitada a la autoasistencia por los convenios con ADP.

(120) Efectivamente, una limitación que excluya la prestación de servicios a terceros puede provocar desventajas económicas. Este es el caso cuando los agentes cuyos derechos se ven limitados no pueden

([1]) Importe de los cánones externos abonados por los agentes de servicios de mayordomía y de limpieza recogidos en el considerando 21, en relación con el importe de los volúmenes de negocios externos de esos mismos agentes.

([2]) Importe de los cánones internos abonados por los agentes de servicios de mayordomía y limpieza que figuran en el considerando 21, en relación con los importes de los volúmenes de negocios internos de los mismos agentes.

desarrollar suficientemente su actividad de asistencia para rentabilizar sus inversiones en material al igual que los agentes de servicios a terceros. No obstante, como ADP ofrece los mismos servicios de gestión de los aeropuertos a todos los agentes, la concesión de condiciones diferentes a los agentes que tienen un derecho de ejercicio limitado deberá justificarse basándose en criterios objetivos y no discriminatorios. En este caso concreto, la Comisión constata que [la inexistencia de] un canon para los usuarios con derechos limitados a la autoasistencia ofrece una ventaja discriminatoria en términos de costes a sus actividades de autoasistencia y, por consiguiente, de transporte aéreo (véase el considerando 19).

(121) Es posible que el volumen de negocios de un agente de determinados servicios de autoasistencia no pueda determinarse con tanta precisión o con la misma fiabilidad que el de los demás agentes. En ese caso, el canon comercial solicitado a los agentes o usuarios puede calcularse estableciendo una proporción directa con los volúmenes de actividades de los agentes, en particular, el número de pasajeros servidos en el caso de servicios de mayordomía, el número de aviones limpiados en el caso de los servicios de limpieza; el número de toneladas de carga o correo tratados para ese tipo de servicios.

(122) Por dichas razones, la Comisión considera que la aplicación por parte de ADP de tipos nulos o muy reducidos a las actividades de autoasistencia llevadas a cabo por las compañías tienen como consecuencia la transferencia a los agentes de servicios a terceros de la remuneración de los servicios de gestión de ADP para todos los servicios de asistencia en cuestión, incluida la autoasistencia. Así pues los servicios de asistencia a terceros son más onerosos que los de autoasistencia.

(123) La Comisión ha observado que las compañías que ejercen la autoasistencia son aquellas que desarrollan volúmenes de actividad de transporte aéreo suficientemente importantes en los aeropuertos de París. Se trata, concretamente, de las mayores compañías nacionales. Por el contrario, numerosas compañías originarias de otros Estados miembros tienen volúmenes de actividad insuficientes para justificar el ejercicio de la autoasistencia. Dichas compañías que no ejercen la autoasistencia se ven obligadas a recurrir a servicios de asistencia a terceros más onerosos y padecen los efectos discriminatorios de los cánones comerciales aplicados por ADP.

Conclusión sobre los cánones comerciales

(124) Para que no se produzcan falseamientos de competencia entre agentes o usuarios es necesario aplicar cánones comerciales no discriminatorios a todas las empresas autorizadas a ejercer en un mismo aeropuerto el mismo tipo de servicios de asistencia, puesto que los de autoasistencia están incluidos.

(125) En el presente caso, ADP no aplica ningún régimen que fije previamente los tipos del canon comercial sobre el volumen de negocios. Como contrapartida de los servicios de gestión del aeropuerto prestados por ADP, los tipos de canon comercial varían individualmente según los agentes o los usuarios que ejercen una misma categoría de asistencia (véanse los considerandos 16 a 22). Así pues, los tipos de cánones comerciales aplicados en un mismo aeropuerto varían de un agente a otro y de un usuario a otro, lo que tiene importantes repercusiones sobre los precios y, en consecuencia, sobre la estructura de los costes soportados por las compañías de transporte aéreo. Por lo tanto, dichas discriminaciones tienen efectos anticompetitivos en el mercado de servicios de transporte aéreo.

(126) En virtud de las anteriores consideraciones, la Comisión considera que los cánones comerciales fijados por ADP constituyen para los agentes de servicios de asistencia para las categorías en cuestión condiciones desiguales para prestaciones equivalentes. Estas diferencias de cánones falsean la competencia entre agentes o usuarios que ofrecen servicios de asistencia en los aeropuertos de París e, igualmente, entre los usuarios que compiten en la oferta de servicios de transporte aéreo a partir de París. En el presente caso, constituyen un abuso de la posición dominante ocupada por ADP en el mercado de los servicios de gestión de los aeropuertos de París.

(127) En el caso concreto de AFS, la Comisión no se opone, sin embargo, a la inclusión de un elemento de ocupación en el canon global que se le exige. De todos modos, dicho elemento de ocupación no justifica las diferencias entre cánones comerciales constatadas en el presente caso (véase el considerando 112).

g) **Repercusión sobre los intercambios entre Estados miembros**

(128) El anterior análisis ha demostrado que los cánones comerciales mencionados repercutían sobre el juego de la competencia entre servicios aéreos nacionales y comunitarios procedentes de los aeropuertos de París o con destino a ellos (véanse, concretamente, los considerandos 71 y 126).

(129) Dada la magnitud del importe de los cánones en juego, la asistencia en tierra representa una parte considerable de los costes de explotación de las compañías aéreas. Constituye asimismo un elemento para la determinación de la calidad de los servicios de transporte prestados a los pasajeros. Las condiciones ofrecidas por los agentes de servicios de asistencia en los aeropuertos afectan sensiblemente a la estructura de los costes de explotación y a la calidad del servicio de las compañías aéreas procedentes de los aeropuertos de París o con destino a ellos.

(130) Concretamente, si un usuario autorizado al ejercicio de la autoasistencia abona, sin justificación alguna, un canon comercial a un tipo menor que los tipos de otros usuarios competidores que ejercen también la autoasistencia o que recurren a los servicios de los agentes a terceros, dicha diferencia influye en el servicio de transporte aéreo por su efecto sobre los costes de explotación de dicho servicio de transporte.

(131) Además, debido a su repercusión en los precios, las diferencias discriminatorias en los cánones comerciales abonados por los agentes influyen en la elección efectuada por las compañías clientes, sin que dichas diferencias de precios reflejen la eficacia relativa de los agentes competidores (véanse los considerandos 30 a 33 y 38). El nivel de calidad y la eficacia de los servicios en cuestión puede verse sensiblemente afectada por el falseamiento de la competencia entre agentes.

(132) Cabe señalar que el nivel de calidad de los servicios de asistencia en tierra constituye un aspecto importante de la estrategia de diferenciación de los servicios de transporte ofrecidos por las compañías aéreas comunitarias que desean adaptar la calidad de sus prestaciones a las necesidades de su clientela (véanse los anexos 4 a 6 de las observaciones de ADP de 25 de agosto de 1995). Por consiguiente, la oferta de servicios aéreos intracomunitarios procedentes o con destino a los aeropuertos de París se ve afectada por las distorsiones de competencia entre agentes.

(133) Habida cuenta de los flujos de tráfico de pasajeros o de carga en los servicios nacionales o comunitarios procedentes de los aeropuertos de París o con destino a ellos (véanse los considerandos 77 a 80), cabe considerar que el abuso de posición dominante observado en el presente asunto puede afectar al comercio entre Estados miembros.

h) **Conclusión**

(134) A través del análisis anterior se ha llegado a la conclusión de que los cánones comerciales aplicados por ADP a determinados tipos de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de Orly y CDG, en particular los servicios de mayordomía, de limpieza de las aeronaves y de carga prevén el abono de tipos de canon comercial discriminatorios que afectan a la libre competencia entre los agentes de categorías de servicios afectos e, indirectamente, entre las compañías aéreas comunitarias que utilizan los aeropuertos de Orly y CDG.

(135) Por consiguiente, la Comisión estima que el régimen de cánones analizado falsea la competencia en el mercado de referencia infringiendo las disposiciones del artículo 86 del Tratado,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Sirviéndose de su posición dominante como entidad gestora de los aeropuertos de París para imponer cánones comerciales discriminatorios en los aeropuertos de Orly y de Roissy-Charles de Gaulle a los agentes y usuarios que ejercen servicios de asistencia o autoasistencia en tierra relativos a la mayordomía aérea (incluidas las actividades de carga y descarga de alimentos y bebidas del avión), a la limpieza de las aeronaves y a los servicios de carga, Aéroports de Paris ha infringido lo dispuesto en el artículo 86 del Tratado CE.

Artículo 2

Aéroports de Paris deberá poner fin a la infracción mencionada en el artículo 1 proponiendo a los agentes de servicios de asistencia en tierra un régimen de cánones comerciales no discriminatorio, a más tardar en el plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será Aéroports de Paris (ADP), 291 Bd Raspail F-75675 Paris Cedex 14.

Hecho en Bruselas, el 11 de junio de 1998.

Por la Comisión

Karel VAN MIERT

Miembro de la Comisión