II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 11 de Junho de 1998

relativa a um processo de aplicação do artigo 86º do Tratado CE (IV/35.613 — — Alpha Flight Services/Aéroports de Paris)

[notificada com o número C(1998) 1417]

(Apenas faz fé o texto em língua francesa)

(98/513/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento nº 17 do Conselho de 6 de Fevereiro de 1962, primeiro regulamento de aplicação dos artigos 85º e 86º do Tratado [1], com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia e, nomeadamente, o seu artigo 3º,

Tendo em conta a denúncia da Alpha Flight Services, de 22 de Junho de 1995, relativa a uma infracção ao artigo 86º do Tratado cometida pela Aéroports de Paris e em que era solicitado à Comissão que pusesse termo a tal infracção,

Tendo dado às empresas em causa a oportunidade de apresentarem as suas observações relativamente às acusações formuladas pela Comissão, nos termos do nº 1 do artigo 19º do Regulamento nº 17 e do Regulamento nº 99/63/CEE da Comissão, de 25 de Julho de 1963, relativo às audições referidas nos nºs 1 e 2 do artigo 19º do Regulamento nº 17 do Conselho [2],

Após consulta do Comité consultivo em matéria de acordos, decisões e práticas concertadas e de posições dominantes,

Considerando o seguinte:

I. OS FACTOS

a) Objecto da decisão

(1) A presente decisão diz respeito ao regime de taxas comerciais aplicado pelo operador dos aeroportos parisienses, Aéroports de Paris (ADP), como contrapartida da autorização de actividade concedida aos prestadores de certas categorias de serviços de assistência em escala nos aeroportos de Orly e de Roissy Charles-de-Gaulle (CDG).

(2) Em 22 de Junho de 1995, a sociedade Alpha Flight Services SARL (AFS), que presta serviços de comissariado aéreo («catering») no aeroporto de Paris--Orly, apresentou uma denúncia formal contra a Aéroports de Paris invocando que esta impunha taxas discriminatórias aos prestadores de serviços de comissariado aéreo, em violação do disposto no artigo 86º do Tratado.

b) As partes

(3) A ADP é um estabelecimento público dotado de autonomia financeira, inscrito no registo comercial de Paris e que exerce actividades de ordenamento, exploração e desenvolvimento de todas as instalações de transporte aéreo civil cujo centro se

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

encontra na região parisiense, com o objectivo de facilitar a chegada e a partida de aviões, orientar a navegação, assegurar o embarque, o desembarque e o encaminhamento em terra dos passageiros, das mercadorias e do correio transportados por via aérea. Assim, a ADP explora, nomeadamente, os aeroportos de Orly e de CDG.

(4) A Alpha Flight Services SARL (AFS) é uma filial da empresa britânica Alpha Airport Group, que presta serviços de comissariado aéreo no Aeroporto de Orly. O Alpha Airport Group fornece serviços de abastecimento às companhias aéreas em diversos aeroportos comunitários, em especial em Londres, Amesterdão e Orly. O volume de negócios relativo às actividades de comissariado da AFS em Orly atingiu, em 1995, cerca de 150 milhões de francos franceses.

(5) As relações contratuais entre a ADP e os outros prestadores de serviço de assistência em escala, incluindo certas companhias aéreas que exercem actividades de auto-assistência, foram analisadas pela Comissão no âmbito do presente processo. Estas empresas não são objecto do presente processo, mas serão aqui citadas.

c) **As convenções comerciais concluídas pela ADP**

(6) A AFS e a ADP concluíram uma convenção comercial por um período de 25 anos com início em 1 de Fevereiro de 1990.

(7) A AFS exerce actividades em Orly desde 1974, na altura sob a denominação de Forte Airport Services. Em 1988, a ADP lançou um concurso a fim de seleccionar uma única empresa para prestar serviços de comissariado a terceiros em Orly, para além da companhia Air France. O concurso permitia que os proponentes optassem entre uma concessão «curta» de cerca de cinco anos que não implicava investimentos substanciais e uma concessão «longa» que implicava investimentos no terreno do aeroporto. Em ambos os casos, as condições financeiras solicitadas pela ADP apenas previam o pagamento de uma taxa calculada com base no volume de negócios do prestador (ver Anexo 2 das observações da ADP de 25 de Agosto de 1995, em especial o artigo 12º do caderno de encargos).

(8) Em 17 de Março de 1988, o Conselho de Administração da ADP seleccionou a empresa Forte Airport Services. Em 21 de Maio de 1992, a ADP e a empresa Forte Airport Services assinaram uma concessão por um período de 25 anos com efeitos retroactivos a 1 de Fevereiro de 1990 e emitiram uma autorização de exercício de serviços de comissariado aéreo, no aeroporto de Orly, bem como uma autorização de ocupação de imóveis nesse aeroporto. A concessão foi alterada em 12 de Abril de 1995 a fim de tomar em conta a alteração de denominação social da Forte Airport Services que passou a ser designada AFS.

(9) A convenção comercial da AFS define, entre outras, as seguintes condições:

— artigo 17º, objecto da convenção — a ADP autoriza a AFS a ocupar, no aeroporto de Orly, um conjunto de bens destinados à exploração de «catering», bem como a construir e equipar o edifício necessário a tal exploração;

— artigo 18º, âmbito da autorização — a autorização concedida limita-se ao aeroporto de Orly e a AFS fica autorizada a exercer uma lista de actividades de comissariado, incluindo a preparação, o acondicionamento, o embarque e o desembarque das refeições, bebidas e artigos previstos para os passageiros e a tripulação. A AFS pode igualmente exercer actividades de preparação e limpeza das cabinas dos aviões. Além disso, a AFS é autorizada a exercer actividades de «catering» não destinadas ao consumo durante o voo ou destinadas a uma clientela exterior ao aeroporto. Segundo as informações recolhidas aquando da audição de 16 de Abril de 1997, a AFS não exerceria qualquer actividade de preparação e de limpeza das cabinas. Além disso, a actividade de «catering» no exterior representaria uma parte negligenciável da sua actividade;

— artigos 19º a 21º, designação dos bens e condições relativas às obras — estas disposições dizem respeito à autorização de ocupação de imóveis com uma superfície de cerca de 8 000 m^2 no aeroporto de Orly. Prevêem igualmente o controlo, por parte da ADP, das obras realizadas pelo prestador para a construção de novas instalações;

— artigo 22º, condições relativas à exploração — estas disposições impõem à AFS o respeito de critérios de qualidade de serviço, tanto no que diz respeito à manutenção das instalações, como para dar resposta aos requisitos das companhias aéreas. Está previsto que a qualidade dos serviços autorizados deverá sempre corresponder às necessidades e às exigências de eficácia e de rapidez do transporte aéreo. O operador compromete-se a respeitar uma lista de critérios precisos, cuja não observância

poderá levar a ADP a promover a instalação rápida de um ou de diversos outros concessionários, susceptíveis de prestar serviços de melhor qualidade. A ADP tem a possibilidade de recolher as apreciações e reclamações da clientela da AFS, nomeadamente através de inquéritos de qualidade,

— artigo 23º, condições financeiras — como contrapartida da autorização de ocupação e da autorização de exploração concedida pela ADP, a AFS compromete-se a pagar uma taxa definida nos seguinte termos:

i) não é cobrada qualquer taxa de tipo predial,

ii) é calculada uma taxa comercial proporcionalmente ao volume de negócios [...] realizado pela AFS, [...]. O volume de negócios correspondente às refeições confeccionadas nas instalações de Rungis e fornecidas directamente a qualquer outro cliente instalado nas plataformas da ADP, independentemente de se tratar ou não de companhias aéreas, está sujeito a uma taxa [1]. O nível da taxa comercial variava inicialmente [...] em função do volume de negócios realizado. Estas taxas foram reduzidas uniformemente para [...] em 26 de Fevereiro de 1993,

iii) por último, o operador pagou inicialmente à ADP uma quantia de [...] de francos franceses para além da taxa.

(10) Será conveniente realçar que a AFS ocupa igualmente instalações em Rungis, fora do perímetro do aeroporto. Essas instalações não pertencem à ADP (ver carta da AFS de 18 de Março de 1996 e o nº 2 do artigo 23º da Convenção da AFS).

(11) A AFS apresentou uma denúncia relativamente às diferenças nas taxas comerciais solicitadas pela ADP à AFS e à Orly Air Traiteur (OAT), prestadores concorrentes no que se refere ao fornecimento de serviços de comissariado aéreo em Orly. Em 6 de Julho de 1995, a Comissão solicitou à ADP que a informasse das condições por ela praticadas relativamente à OAT. A resposta e as observações da ADP de 27 de Julho de 1995 e de 25 de Agosto de 1995 revelam os seguintes elementos.

(12) [...], o Conselho de Administração da ADP autorizou a empresa La Toque Dorée que, entretanto, se transformou na OAT, a prestar serviços de comissariado em Orly. Em 17 de Julho de 1992, a ADP recordava por carta às companhias aéreas de Orly que na sequência da autorização de actividade concedida à La Toque Dorée, apenas a CARH (Air France), a Forte Airport Services e a La Toque Dorée estavam autorizadas a efectuar prestações de «catering» para as companhias de Orly.

(13) A OAT é uma filial maioritariamente propriedade do Grupo Air France, através da sua filial Servair que presta igualmente serviços de assistência em escala em CDG. [...]. As modalidades de exploração da OAT foram definidas numa carta datada [...], tendo [...], a ADP atribuído à OAT uma concessão por um período de 25 anos, [...] a Dezembro de 1992, e concedido uma autorização de exploração de serviços de comissariado no aeroporto de Orly e de ocupação de imóveis situados no aeroporto.

(14) A convenção da OAT estabelece nomeadamente:

a) artigo 19º, objecto da convenção — a ADP autoriza a OAT, por um lado, a ocupar no aeroporto de Orly um terreno designado no artigo 20º tendo em vista a construção e instalação de um comissariado hoteleiro e, por outro lado, a exercer, no aeroporto de Orly, as actividades definidas no artigo 24º,

b) artigos 20º a 23º, designação dos bens, âmbito das obras e disposições diversas — a OAT é autorizada a ocupar um terreno [...] e a nele construir as instalações e equipamentos necessários,

c) artigo 24º, actividade autorizada — o beneficiário da convenção é autorizado a exercer uma lista de actividades de comissariado que incluem a preparação, o acondicionamento e o embarque dos tabuleiros de refeições, de bebidas e de artigos destinados aos passageiros ou à tripulação. A OAT está autorizada a fornecer serviços de catering não destinados ao consumo durante o voo ou destinados a uma clientela exterior ao aeroporto,

d) artigo 25º, condições de exploração — controlo, por parte da ADP, da qualidade dos serviços prestados às companhias aéreas (ver artigo 22º da convenção da AFS),

e) artigo 26º, condições financeiras — estas condições estabelecem uma distinção entre às condições de remuneração das duas autorizações nos seguintes termos:

— por um lado, como contrapartida da autorização de ocupação do terreno, o beneficiário compromete-se a pagar à ADP uma taxa de tipo predial anual proporcional à superfície ocupada,

— por outro lado, como contrapartida da autorização de exercício da actividade concedida, o beneficiário compromete-se a pagar à ADP uma taxa comercial composta de:

[1] Na versão da presente decisão destinada a publicação determinados elementos foram omitidos por razões de confidencialidade.

i) uma taxa de [...] sobre o volume de negócios total realizado com a Compagnie Nationale Air France e as companhias filiais do Grupo Air France, Air Charter, Air Inter (as prestações realizadas pela OAT com as filiais ou subfiliais da Servair, titulares de uma autorização de exploração comercial concedida pela ADP, estão excluídas da base do volume de negócios),

ii) uma taxa de [...] sobre o volume de negócios total realizado com qualquer outra companhia aérea.

(15) Nas suas observações de 27 de Julho de 1995, ponto 2.3, a ADP referiu que a estrutura das condições financeiras concedidas aos prestadores inclui uma parte fixa correspondente à ocupação dos imóveis e uma parte variável correspondente ao volume de negócios realizado no aeroporto e que para além disso, esta estrutura tarifária se aplica em todas as convenções comerciais da ADP e constitui um todo indissociável.

(16) Em 1 de Fevereiro de 1996 foi enviado à ADP um pedido de informações ao abrigo do disposto no artigo 11º do Regulamento nº 17 a fim de obter esclarecimentos sobre a identidade dos prestadores de serviços de assistência em escala autorizados pela ADP em Orly e em CDG e sobre as taxas exigidas a tais prestadores. A resposta da ADP a este pedido apresenta uma lista exaustiva dos prestadores autorizados para cada categoria de assistência. As categorias de assistência sujeitas a uma taxa sobre o volume de negócios incluem serviços de comissariado, serviços de limpeza e serviços de frete.

(17) Alguns transportadores estão autorizados pela ADP a exercer actividades de auto-assistência destinadas aos seus serviços de transporte aéreo. Os transportadores que têm um interesse económico em desenvolver uma actividade de auto-assistência são aqueles que têm um volume de actividades suficiente no aeroporto. Consequentemente, é limitado o número de transportadores que exerce actividades de auto-assistência para cada uma das três categorias de assistência acima referidas. Alguns transportadores exercem as suas actividades de auto-assistência através de filiais especializadas.

(18) Nos termos do regime adoptado pela ADP, são aplicados diferentes níveis de taxas comerciais aos prestadores, em função:

— do volume de negócios externo (ou extragrupo) relativo às prestações a terceiros,

— do volume de negócios interno (ou intragrupo) relativo às prestações destinadas às companhias aéreas do mesmo grupo. Trata-se assim do volume de negócios relativo à auto-assistência, sendo a taxa correspondente normalmente inferior à taxa externa, e nalguns casos nula.

(19) Os níveis das taxas externas e internas variam segundo os prestadores, como o demonstra o quadro resumo seguinte:

Empresa	Taxa externa	Taxa interna [1]	
Serviço «comissariado»			
AFS	[...]	[...]	Orly
OAT (Grupo Air France)	[...]	[...]	Orly
Servair (Grupo Air France)	[...]	[...]	CDG
Skychef	[...]	[...]	CDG
HRS (Subcontratante AOM)	[...]	[...]	
Serviço «limpeza»			
ACNA (Grupo Air France)	[...]	[...]	Orly
Euronetec	[...]	[...]	Orly
Servair (Grupo Air France)	[...]	[...]	CDG
Skychef	[...]	[...]	CDG
SAP (subcontratante AOM)	[...]	[...]	
Serviço «frete»			
Air France [2]	[...]	[...]	
France Handling	[...]	[...]	
SFS	[...]	[...]	
Witra (subcontratante Lufthansa)	[...]	[...]	
Trafic (subcontratante TWA)	[...]	[...]	

Empresa	Taxa externa	Taxa interna (1)	
Alitalia, Lufthansa, Swissair	[. . .]	[. . .]	CDG
Air Canada, JAL, TWA	[. . .]	[. . .]	CDG
Fedex, UPS	[. . .]	[. . .]	CDG
Aéropostale	[. . .]	[. . .]	CDG

(1) Taxa que se aplica às actividades de auto-assistência.
(2) A carta da ADP de 1 de Abril de 1996 referia que a Air France fornecia um volume reduzido de assistência a terceiros.

(20) Por outro lado, os prestadores de serviços mencionados pagam à ADP taxas de tipo predial proporcionais às superfícies ocupadas no perímetro do aeroporto. As tarifas aplicadas variam segundo os prestadores.

(21) Segundo as informações prestadas pela ADP em 23 de Maio de 1997 em resposta a um pedido da Comissão, os montantes das taxas comerciais variáveis pagas por certos prestadores em relação a 1996 foram os seguintes (em milhares de francos franceses):

Empresa	Volume de negócios externo	Taxa externa	Volume de negócios interno (1)	Taxa interna
Serviços «comissariado» e «limpeza» (2)				
AFS	[. . .]	[. . .]		
OAT	[. . .]	[. . .]	[. . .]	[. . .]
Skychef	[. . .]	[. . .]		
Servair	[. . .]	[. . .]	[. . .]	[. . .]
ACNA	[. . .]	[. . .]	[. . .]	[. . .]
Serviço «frete»				
Witra	[. . .]	[. . .]		
Trafic (3)	[. . .]	[. . .]		

(1) Volume de negócios relativo à auto-assistência.
(2) É aplicada uma taxa única a um prestador que forneça diversas categorias de serviços.
(3) No período entre 1 de Abril de 1996 e 31 de Março de 1997.

(22) Nas suas observações de 28 de Fevereiro de 1997 e por ocasião da audição de 16 de Abril de 1997, a ADP alegou que não exige, aos prestadores de serviços de assistência relativa ao frete, o pagamento das taxas comerciais previstas pelas convenções. A ADP justifica esta isenção temporária devido à fragilidade económica dos prestadores em causa. [. . .]

d) **Autorização dos prestadores de serviços de assistência nos aeroportos parisienses**

(23) As convenções comerciais concluídas entre a ADP e cada prestador de serviços incluem duas autorizações: por um lado a autorização de ocupar imóveis que pertencem ao domínio público gerido pela ADP e, por outro, a autorização de exercício para as categorias de assistência relativas ao comissariado aéreo, à limpeza dos aviões e ao frete.

(24) Para além das autorizações de exercício, os prestadores de serviços que têm acesso aos aviões estão sujeitos a um procedimento de autorização que permite à ADP proibir o acesso de empresas externas não autorizadas às instalações do aeroporto e às companhias aéreas.

(25) Em 1993, a AFS solicitou a aplicação de medidas de controlo mais estritas a fim de evitar o acesso à zona reservada do aeroporto por empresas não autorizadas a prestar em Orly serviços de comissariado aéreo a terceiros. A AFS queixava-se do fornecimento de serviços de assistência a terceiros por parte de utilizadores cuja autorização se limitava à auto-assistência. A AFS considerava não lhe ser possível concorrer a nível de preços com um prestador não sujeito às taxas aeroportuárias e que o acesso de prestadores não autorizados implicava para a ADP um prejuízo em termos de taxas (anexos 13, 14, 15 e 20 da denúncia da AFS).

(26) Em 31 de Maio de 1994, em resposta ao pedido da AFS, a ADP recordou que a adopção de um procedimento de autorização das actividades no aeroporto de Orly correspondia à sua preocupação de pôr termo às actividades não autorizadas (anexo 23 da denúncia da AFS). Durante a audição de 16 de Abril de 1997, a ADP descreveu o procedimento de autorização: um formulário entregue pela ADP para obter a autorização de acesso junto dos serviços de polícia responsáveis pelos controlos.

(27) Por outro lado, a AFS solicitou à ADP uma autorização de exercício no aeroporto CDG. Em 24 de Maio de 1995, a ADP comunicou à AFS que o seu pedido de autorização para CDG não podia ser aceite nomeadamente pelos motivos seguintes (anexo 26 da denúncia da AFS):

«— os imperativos de segurança exigem que o acesso à zona reservada se limite às necessidades estritas de assistência aeroportuária, para se garantir a eficácia do controlo sobre as pessoas e os bens. Se se tomar em consideração os meios já significativos utilizados pelas autoridades policiais em cooperação com a nossa empresa, parece-nos claramente insensato aumentar o número de intervenientes na zona reservada, sob pena de comprometer de forma irremediável a qualidade e a eficácia dos controlos referidos,

— a necessidade de assegurar a segurança das pessoas e dos bens exige igualmente, tendo em conta o importante número de acidentes verificados apesar das medidas draconianas adoptadas na matéria que, nomeadamente, seja limitado o número de veículos que se deslocam na zona reservada. A intervenção de um novo operador seria susceptível de aumentar de forma significativa os riscos de acidentes de todo o tipo: consequentemente, a Aéroports de Paris não pode assumir a responsabilidade da concessão de tal autorização,

— por último, a um nível estritamente comercial, não está de forma alguma demonstrado que o mercado do *catering*, que não apresenta qualquer carácter monopolístico, esteja em condições de acolher um novo participante. Além disso, nenhuma companhia aérea manifestou até ao momento qualquer descontentamento quanto à organização instaurada pela Aéroport de Paris, nem solicitou um aumento do número de prestadores neste domínio».

(28) Em 29 de Outubro de 1996, a AFS informou a ADP do facto de uma companhia que exercia a sua actividade a partir de Orly ter seleccionado, com base num concurso, um prestador não autorizado pela ADP, apesar de esta companhia possuir uma autorização para efectuar auto-assistência. Em resposta, a ADP referiu, em 24 de Setembro de 1996, à AFS que essa situação não estava em conformidade com as autorizações de actividade em vigor e que, consequentemente, haviam sido dadas aos serviços da ADP as instruções necessárias para pôr termo a esta prática o mais rapidamente possível (ver observações da AFS de 21 de Fevereiro de 1996).

(29) Por conseguinte, os procedimentos de autorização previstos pela ADP permitem-lhe controlar efectivamente as modalidades de acesso ao mercado dos prestadores de serviços de assistência nos aeroportos parisienses.

e) **O litígio**

(30) Por ocasião da instalação da OAT, a ADP propôs ao seu Conselho de Administração que mantivesse as condições financeiras negociadas com o prestador. [...].

(31) Em 1992, surgiu um diferendo entre a AFS e a ADP no que se refere ao cálculo da taxa sobre o volume de negócios e à qualidade dos serviços da AFS. Após um acordo relativo ao pagamento de uma compensação por parte da Forte Airport Services e devido à nova situação criada pela chegada da OAT, a ADP e a AFS chegaram a um acordo sobre uma redução para [...] do nível da taxa comercial da AFS. Para o efeito, a concessão foi alterada em 26 de Fevereiro de 1993.

(32) Através da correspondência comercial da AFS com os seus clientes, a empresa foi informada do nível da taxa comercial que o seu concorrente OAT pagava à ADP (ver anexo 20 da denúncia da AFS). Algumas cartas revelam que determinadas companhias invocam os níveis da taxa comercial paga à ADP por prestadores concorrentes para solicitar que a AFS reduza os seus preços (anexos nº 16 a 19 da denúncia da AFS).

(33) A título exemplificativo, um transportador que solicitou à AFS uma oferta de preços acrescentava que se deveria «igualmente precisar as taxas eventuais a pagar a nível da plataforma aeroportuária de Orly».

(34) Na sequência de uma oferta da AFS, um outro cliente indicava que «a taxa da ADP constitui uma fonte de preocupação [...] devido à distorção que esta taxa provoca relativamente a uma oferta bem estruturada (tradução)». Ao informar a AFS da existência de uma proposta de preços mais interessante apresentada por um prestador concorrente, este transportador solicitava uma redução do preço da AFS que permitisse expressamente reduzir o efeito da taxa comercial.

(35) Em diversas cartas e, em especial, em 29 de Dezembro de 1993 (anexo 20 da denúncia), a AFS informou a ADP que considerava que os níveis das taxas comerciais aplicadas aos volumes de negócios dos prestadores concorrentes em Orly não eram equivalentes mesmo após serem tomadas em consideração as eventuais diferenças de taxas de tipo predial, e que estas diferenças de taxas introduziam um desequilíbrio entre prestadores concorrentes. A AFS alegou junto da ADP que a diferença de taxas provocava uma perda de clientes solicitando, consequentemente, o alinhamento dos níveis das taxas pelos prestadores concorrentes.

(36) Em 31 de Maio de 1994, a ADP respondeu ao pedido da AFS salientando que a redução dos níveis da taxa comercial da AFS de 26 de Fevereiro de 1993 conduzia, tendo em conta as taxas de tipo predial, a uma taxa equivalente à dos outros concessionários.

f) **Os argumentos essenciais das partes**

(37) Em 22 de Junho de 1995, a AFS apresentou à Comissão uma denúncia formal contra a ADP alegando que esta impunha taxas abusivas aos prestadores de serviços de comissariado aéreo em violação do disposto no artigo 86º do Tratado. A AFS considera que a aplicação de níveis de taxas comerciais e de tipo predial idênticas às da OAT lhe permitiria beneficiar de uma diminuição do montante da sua taxa anual de cerca de 3,5 milhões de francos franceses.

(38) Por ocasião da audição de 16 de Abril de 1997, a AFS apresentou além disso exemplos precisos de negociações com companhias comunitárias clientes. Segundo a AFS, estes exemplos evidenciavam os efeitos discriminatórios das taxas comerciais sobre os prestadores concorrentes: por um lado, uma proposta de preços demasiado elevados podia conduzir a AFS a perder clientes, por outro lado, a AFS poderia ver-se obrigada a alinhar a sua proposta por uma proposta de um concorrente, sacrificando uma parte da sua margem de lucro, que corresponderia à diferença dos níveis das taxas comerciais. A diferença dos níveis das taxas comerciais [...] implicaria assim que a AFS perderia [...] da sua margem de lucro.

(39) [...]

(40) A Comissão adoptou em 4 de Dezembro de 1996 uma comunicação de acusações contra a ADP nos termos do artigo 86º do Tratado. Nas suas observações de 28 de Fevereiro de 1997 sobre a comunicação de acusações e por ocasião da audição de 16 de Abril de 1997, a ADP alegou o seguinte:

— a ADP não se encontrava em posição dominante face aos prestadores de serviços de assistência em escala nos aeroportos parisienses uma vez que as suas actividades se limitavam à colocação à disposição de imóveis,

— as convenções comerciais da ADP estavam em conformidade com o direito francês em matéria de ocupação do domínio público,

— as condições financeiras concedidas à AFS e à OAT eram equivalentes, desde que fossem tomados em conta os encargos prediais respectivos e desde que fosse excluído, no caso da OAT, o volume de negócios realizado com as empresas membros do mesmo grupo,

— as situações da OAT e da AFS não eram equivalentes, nomeadamente devido às diferenças em termos de imóveis ocupados por estes prestadores no perímetro do aeroporto,

— por último, não se podia considerar que os utilizadores que exerciam actividades de auto-assistência exercessem essas actividades no mesmo mercado dos serviços de assistência que os prestadores de serviços a terceiros.

II. APRECIAÇÃO JURÍDICA

a) **Disposições aplicáveis**

(41) A denúncia da AFS na origem do presente processo diz respeito ao regime das taxas aplicadas pelo gestor dos aeroportos parisienses às actividades de comissariado aéreo («catering») exercidas nos aeroportos parisienses de Orly e CDG. Todavia, o operador dos aeroportos em causa utiliza regimes de taxas semelhantes para outros serviços de assistência em escala: serviços de limpeza de aviões e serviços de assistência de frete e correio.

(42) Deverá recordar-se que o artigo 59º do Tratado CE tem por objectivo suprimir as restrições à livre prestação de serviços na Comunidade e que, em conformidade com o artigo 61º do Tratado, este objectivo deverá ser atingido no âmbito da política comum dos transportes.

(43) É este o objectivo da Directiva 96/67/CE do Conselho que prevê, mediante determinadas condições, a abertura progressiva, a partir de 1 de Janeiro de 1998 e até 31 de Dezembro de 2002 [1] do acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade. A directiva estabelece um novo enquadramento jurídico, no âmbito do qual as regras de concorrência entre empresas continuam a produzir os seus efeitos.

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

(44) Ao adoptar a Directiva 96/67/CE, o Conselho considerou que se deve garantir o acesso às instalações aeroportuárias aos prestadores autorizados a prestar serviços de assistência em escala e aos utilizadores autorizados a praticar auto-assistência, na medida necessária ao exercício dos seus direitos, e permitir uma concorrência efectiva e leal, podendo este acesso ser objecto de remuneração. As disposições do nº 3 do artigo 16º da directiva prevêem que sempre que o acesso às instalações aeroportuárias implique uma remuneração, esta será determinada com base em critérios pertinentes, objectivos, transparentes e não discriminatórios. A Directiva 96/67/CE não prejudica contudo a aplicação das regras de concorrência previstas no Tratado. A Comissão continua a garantir o cumprimento das regras de concorrência (ver considerando nº 28 da directiva).

(45) No que se refere à aplicação das disposições dos artigos 85º e 86º do Tratado CE, o sector dos transportes foi excluído da aplicação do Regulamento nº 17 através do Regulamento nº 141 do Conselho ([1]), posteriormente substituído pelos três regulamentos sectoriais relativos aos transportes terrestres, marítimos e aéreos [Acórdão do Tribunal de Justiça de 11 de Março de 1997, no processo C-264/95 P, Comissão/UIC ([2])].

(46) Neste contexto, o disposto no artigo 1º do Regulamento (CEE) nº 3975/87 do Conselho ([3]), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 2410/92 ([4]) prevê que este regulamento determina as modalidades de aplicação dos artigos 85º e 86º do Tratado aos serviços de transporte aéreo entre dois aeroportos da Comunidade.

(47) As actividades da entidade gestora do aeroporto, bem como as actividades de assistência prestadas nesses aeroportos não fazem parte do serviço de transporte aéreo entre dois aeroportos da Comunidade. Consequentemente, estas actividades não são abrangidas pelo âmbito de aplicação dos regulamentos processuais específicos ao sector dos transportes, sendo abrangidas pelo Regulamento nº 17 no que se refere à aplicação dos artigos 85º e 86º do Tratado.

(48) Consequentemente, a Comissão considera que o regulamento processual aplicável no caso em apreço é o Regulamento nº 17.

b) **Noção de empresa**

(49) Decorre de uma jurisprudência constante do Tribunal de Justiça que a noção de empresa no direito comunitário da concorrência engloba qualquer entidade que exerça uma actividade económica, independentemente do seu estatuto jurídico e do seu modo de financiamento (ver nomeadamente Acórdão de 23 de Abril de 1991, processo C-41/90, Höfner e Elser/Macroton) ([5]).

(50) Os artigos 85º e 86º do Tratado aplicam-se aos comportamentos de uma entidade pública quando se concluir que através desta entidade o Estado exerce actividades económicas de carácter industrial ou comercial que consistem na oferta de bens ou serviços no mercado. Não é relevante que o Estado actue directamente através de um órgão que faça parte da administração pública ou através de uma entidade a que atribui direitos especiais ou exclusivos. Assim, é necessário analisar a natureza das actividades exercidas pela empresa pública ou pela entidade a que o Estado atribuiu direitos especiais ou exclusivos (ver Acórdão de 16 de Junho de 1987, Comissão/Itália, processo 118/85 ([6]); Acórdão de 18 de Março de 1997, processo C-343/95, Cali e Figli/SEPG) ([7]).

(51) A ADP é um estabelecimento público dotado de autonomia financeira, inscrito no registo do comércio de Paris e que exerce actividades de adaptação, exploração e desenvolvimento de todas as instalações de transporte aéreo civil cujo centro se encontra na região parisiense e que têm por objectivo facilitar a chegada e a partida dos aviões, orientar a navegação, assegurar o embarque, o desembarque e o encaminhamento em terra dos passageiros, das mercadorias e do correio transportados por via aérea.

(52) O artigo R-252-12 do código francês da aviação civil prevê que o Conselho de Administração da ADP define a política geral dos aeroportos parisienses, que tem a iniciativa das medidas necessárias à criação dos recursos destinados a cobrir os encargos administrativos, de manutenção, exploração e beneficiação dos aeroportos e decide da colocação à disposição dos utilizadores, sob o regime de ocupação temporária do domínio público, de terrenos, obras e instalações dos aeroportos bem como de instalações anexas.

(53) Segundo o relatório anual da ADP para 1996, o volume de negócios desta empresa provinha em especial de:

— receitas comerciais (concessões comerciais, combustível e outras receitas): 1 054 milhões de francos franceses, ou seja 15 % do volume de negócios total,

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

— utilização de instalações e materiais (parques de estacionamento, transporte, passadeiras, e autocarros): 866 milhões de francos franceses, ou seja 12,5 % do volume de negócios total,

— assistência aeroportuária (assistência técnica dos aviões no solo, registo de passageiros): 1 253 milhões de francos franceses, ou seja 18 % do volume de negócios total,

— taxas de tipo predial (terrenos e edifícios): 720 milhões de francos franceses, ou seja, 10 % do volume de negócios total.

(54) Decorre dos elementos do processo que as actividades da ADP relativas à gestão dos aeroportos incluem nomeadamente: a autorização do prestador para o exercício de uma determinada categoria de assistência (ver em especial os considerandos 9, 14 e 23 a 29), o controlo das deslocações dos veículos e das pessoas e a organização das actividades exercidas nas instalações utilizadas em comum (ver considerandos 12 e 26 a 27), controlo da qualidade dos serviços de assistência fornecidos às companhias aéreas (ver considerandos 9, 14 e 30). Como contrapartida destes serviços de gestão dos aeroportos parisienses a ADP negoceia, por iniciativa própria, convenções comerciais com os prestadores de serviços (ver considerandos 7, 8 e 9, 12, 13 e 14 e 18 a 22).

(55) Tendo em conta estes elementos, a Comissão considera que a ADP determina as condições de actividade dos prestadores de assistência em escala que autoriza e que estas actividades constituem actividades de empresas, na acepção do artigo 86º do Tratado.

c) **Mercado a considerar**

Serviços de gestão do aeroporto fornecidos pelo operador

(56) O presente processo diz respeito às actividades de gestão e de exploração dos aeroportos da região parisiense. O operador de um aeroporto assume, nomeadamente, a gestão das infra-estruturas aeroportuárias e garante o seu bom funcionamento através do controlo e da coordenação de todas as actividades que nele se desenrolam.

(57) Assim, a Comissão estabeleceu já distinção ([1]) entre o mercado da assistência e as actividades do operador aeroportuário correspondentes ao serviço de gestão e de organização da utilização das infra-estruturas:

O mercado da assistência caracteriza-se pelo facto de a prestação desses serviços ser efectuada frequentemente pelo próprio aeroporto ou pela transportadora nacional. Além disso, a auto-assistência nem sempre é autorizada ou é reservada a determinadas transportadoras, seleccionadas com base em critérios nem sempre transparentes.

Neste contexto, os preços podem ser fixados de modo discricionário e pouco transparente. Além disso, as transportadoras nem sempre possuem meios para melhorar a qualidade dos serviços ou adaptá-los às necessidades específicas da clientela. Acresce o facto de um prestador poder beneficiar determinadas transportadoras em detrimento de outras: este risco é ainda mais elevado se o prestador for a transportadora nacional concorrente directa das companhias que são forçadas a recorrer aos seus serviços.

Incumbe aos aeroportos gerir as infra-estruturas aeroportuárias, mantê-las ou mesmo construí-las, colocá-las à disposição dos utilizadores e garantir o seu bom funcionamento, designadamente através da organização e coordenação do conjunto das actividades que aí decorrem. O acesso de outros prestadores a este mercado não afectaria o bom funcionamento dos aeroportos.

(58) Os serviços de gestão dos aeroportos fornecidos pela ADP aos prestadores e utilizadores que prestam serviços de assistência nos aeroportos parisienses referem-se em especial: à autorização dos prestadores, ao controlo e organização das actividades nas instalações do aeroporto utilizadas em comum, bem como ao controlo da qualidade dos serviços de assistência prestados nos aeroportos parisienses (ver considerando 54). Em contrapartida destes serviços, e nomeadamente da autorização de actividade, a ADP pode exigir uma remuneração definida no âmbito de convenções comerciais.

Substituibilidade dos aeroportos

(59) Existe um mercado específico da gestão e coordenação das actividades autorizadas nos aeroportos parisienses, uma vez que os transportadores que utilizam estes aeroportos, bem como os prestadores de serviços de assistência em escala indispensáveis à prestação dos serviços aéreos em causa, não têm outra opção a não ser utilizar os aeroportos de Orly e de CDG.

([1]) COM(94) 590 final, pontos 12, 13 e 14.

(60) Com efeito, os serviços aéreos nacionais ou internacionais com partida ou com destino da região parisiense utilizam os aeroportos de Orly e de CDG. Os restantes aeroportos, para além de Orly e de CDG, susceptíveis de acolher um leque comparável de serviços aéreos para os mesmos destinos distam diversas centenas de quilómetros e situam-se normalmente noutros Estados-membros. Orly e CDG desempenham, além disso, um papel específico de plataformas centrais («hubs») que asseguram aos passageiros de numerosos serviços domésticos correspondência com outro serviço doméstico, intracomunitário ou internacional.

(61) Consequentemente, para numerosos passageiros que partem ou que têm por destino a região parisiense ou outras regiões francesas, os, serviços aéreos domésticos ou intracomunitários prestados nos aeroportos de Orly e de CDG não são substituíveis pelos serviços oferecidos noutros aeroportos comunitários. Trata-se nomeadamente de passageiros que utilizam, por razões profissionais, serviços que têm horários adaptados e que oferecem um elevado número de frequências diárias uma vez que a duração do trajecto e a qualidade dos serviços oferecidos constituem factores determinantes para dar resposta às suas exigências profissionais.

(62) A concorrência entre aeroportos é apenas importante na medida em que um aeroporto constitui um «eixo», ou seja um ponto de correspondência. Neste contexto, são diversos os grandes aeroportos que estão em concorrência relativamente a uma parte do tráfego global, ou seja o tráfego indirecto que utiliza um aeroporto como ponto de correspondência. Todavia, o tráfego de correspondência não constitui todo o tráfego de um aeroporto e relativamente à maioria desse tráfego de correspondência o aeroporto em questão poderá ser considerado como ponto de origem ou de destino. Segundo a análise da IATA para 1996, publicada na revista Airline Business de Dezembro de 1996, o tráfego de transferência representava apenas uma percentagem inferior a 5 % em Orly e cerca de 7 % em CDG.

(63) Os transportadores aéreos que prestam serviços domésticos ou intracomunitários com partida ou com destino para a região parisiense não têm, consequentemente, outra opção a não ser utilizar os aeroportos de Orly ou de CDG e os serviços de assistência em escala oferecidos nesses aeroportos. A questão da substituibilidade dos aeroportos parisienses entre si não é relevante no presente processo uma vez que a ADP é o operador dos aeroportos internacionais situados na região parisiense.

Serviços de assistência em escala nos aeroportos

(64) Os serviços de assistência nos aeroportos de Orly e de CDG são indispensáveis à correcta execução dos serviços aéreos com partida ou com destino para a região parisiense. Prestam uma contribuição essencial para a utilização eficaz das infra-estruturas aeroportuárias em causa.

(65) Os serviços de assistência em escala estão definidos no anexo da Directiva 96/67/CE que os classifica em 11 categorias. Os diferentes tipos de serviços apresentam características muito diversa [1], em especial:

— nem todos os serviços exigem o mesmo tipo ou o mesmo grau de competência técnica,

— alguns, como a triagem de bagagens, implicam a instalação de um equipamento importante ou de sistemas sofisticados,

— outros, tais como a assistência em pista ocupam grandes espaços ou, como no caso da assistência a passageiros, a necessidade de dispor de inúmeros pontos de contacto com o público na aerogare, outros, como o «catering» podem em grande parte ser prestados no exterior do perímetro aeroportuário,

— alguns, em especial a assistência em pista, a limpeza e o «catering» implicam a circulação de pessoal e veículos nas zonas reservadas do aeroporto e exigem um elevado nível de segurança cuja manutenção constitui uma das missões essenciais da entidade gestora.

(66) O presente processo diz mais especificamente respeito às três categorias de serviços de assistência seguintes: a assistência «frete e correio» (categoria nº 4 do anexo da Directiva 96/67/CE), a assistência «limpeza e serviço do avião» (categoria nº 6 do anexo da Directiva 96/67/CE) e a assistência «restauração ("catering")» (categoria nº 11 do anexo da Directiva 96/67/CE). As actividades de comissariado definidas segundo as convenções da ADP (artigo 18.1 da convenção da AFS e artigo 24.1 da convenção da OAT) incluem para além disso, elementos da actividade de serviço em pista na acepção da Directiva 96/67/CE, nomeadamente os elementos de «transporte, carregamento no avião e descarregamento do avião de alimentos e bebidas» (categoria nº 5.7 do anexo da directiva).

(67) A assistência em escala constitui uma parte não negligenciável dos custos de exploração das companhias aéreas comunitárias. Estes encargos situam-se a um nível comparável ao das taxas de acesso aos aeroportos pagas pelas companhias aéreas. Os transportadores comunitários têm um interesse directo em controlar melhor os custos de assistência em escala. Além disso, a assistência em escala constitui um elemento importante da estratégia de diferenciação da qualidade dos serviços de transporte oferecidos pelas companhias aéreas que pretendem adaptar a qualidade dos seus serviços às necessidades da sua clientela.

(68) Para uma determinada categoria de serviços de assistência, certos transportadores estão autorizados a exercer auto-assistência. Os outros transportadores recorrem a prestadores de assistência a terceiros. A

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

auto-assistência significa que um utilizador está autorizado a prestar a si próprio uma categoria de serviços de assistência em escala. Os transportadores que exercem auto-assistência optam frequentemente por confiar esta actividade a uma filial especializada. Alguns utilizadores que exercem auto-assistência beneficiam de uma autorização para fornecer serviços a outras companhias. Em contrapartida, outros utilizadores que exercem auto-assistência não estão autorizados a oferecer os seus serviços a terceiros (ver considerandos 16 a 19, 25, 26 e 28).

(69) Os serviços de auto-assistência constituem uma das modalidades da actividade de assistência em escala. Decorre do processo que as companhias de um mesmo grupo não recorrem forçosamente, no que se refere a todas as suas necessidades de assistência, apenas às filiais especializadas do seu grupo (ver considerando 28). Além disso, alguns utilizadores que beneficiam de uma autorização limitada à auto-assistência desejam alargar as suas actividades aos serviços a terceiros, desde que obtenham o acordo da entidade gestora (ver considerando 25). Sob reserva das autorizações concedidas pela entidade gestora do aeroporto, a escolha dos transportadores depende, contudo, de considerações económicas relativas ao custo e à rentabilidade da actividade de assistência considerada. O utilizador que opta pela auto-assistência deve, nomeadamente, assegurar um volume de actividade suficiente para cobrir o custo dos seus investimentos.

(70) Os serviços de auto-assistência criados por um transportador para as suas próprias operações aéreas beneficiam dos serviços da entidade gestora do aeroporto, tal como os serviços de assistência dos prestadores a terceiros.

Conclusão

(71) À luz do que precede, será conveniente tomar em consideração no presente processo o mercado dos serviços de gestão do aeroporto prestados aos prestadores e aos utilizadores que exercem actividades de assistência nos aeroportos parisienses (seguidamente denominado mercado dos serviços de gestão do aeroporto). As práticas anticoncorrenciais no mercado dos serviços de gestão do aeroporto produzem igualmente efeitos no mercado dos serviços de assistência em escala nos aeroportos parisienses e, indirectamente, no mercado dos serviços de transporte com partida ou com destino para estes aeroportos.

d) **Posição dominante**

(72) Decorre de uma jurisprudência constante do Tribunal de Justiça que se pode considerar que uma empresa que beneficia de um monopólio legal detém uma posição dominante na acepção do artigo 86º do Tratado. Uma posição dominante deste tipo caracteriza-se por uma situação de poder económico detida por uma empresa, que lhe confere o poder de impedir a manutenção de uma concorrência efectiva no mercado, permitindo-lhe agir de forma significativamente independente face aos seus concorrentes e clientes (ver Acórdão de 9 de Novembro de 1983, Michelin, C-322/81), [1]. Decorre igualmente da jurisprudência que a aplicação do artigo 86º não é excluída pelo facto de a ausência ou limitação da concorrência ser encorajada por disposições legislativas ou regulamentares (ver Acórdão de 4 de Maio de 1988, Bodson, C-30/87) [2].

(73) A ADP detém o monopólio legal da exploração dos aeroportos de Orly e de CDG. A ADP presta directamente certos serviços de assistência em escala nestes aeroportos, detendo igualmente o poder de conceder a outras empresas a autorização de exercer actividades de assistência.

(74) Consequentemente, a ADP determina o número e a identidade dos prestadores de serviços de assistência ou de auto-assistência que autoriza (ver considerando 54). A recusa de autorização das actividades de um prestador poderá basear-se em considerações relativas à segurança dos bens e das pessoas, bem como em considerações comerciais relativas ao mercado dos serviços de assistência (ver considerando 27).

(75) A ADP determina, por iniciativa própria, as condições concedidas aos prestadores autorizados no âmbito de convenções comerciais. Cada convenção define, por um lado, os imóveis do aeroporto colocados à disposição do beneficiário e, por outro, as actividades de assistência autorizadas. A ADP encarrega-se igualmente do controlo da qualidade dos serviços prestados a terceiros. Os prestadores autorizados pagam taxas de tipo predial como contrapartida da colocação à sua disposição de imóveis no perímetro do aeroporto, e taxas comerciais como contrapartida da autorização de exercer actividades de assistência em escala no aeroporto.

(76) A ADP detém o poder de autorizar e de determinar as condições de exploração dos prestadores de serviços de assistência em escala nos aeroportos parisienses. Os prestadores de serviços de assistência em escala a terceiros, os utilizadores que desejam exercer auto-assistência e, de forma mais geral, os transportadores para os quais os serviços de

[1] Colectânea 1983, p. 3461.
[2] Colectânea 1988, p. 2479, ponto 26.

assistência são indispensáveis, são assim colocados numa situação de dependência considerável face à ADP. Consequentemente, a Comissão considera que a ADP se encontra em posição dominante no mercado dos serviços de gestão do aeroporto, considerado no presente processo.

e) **Parte substancial do mercado comum**

(77) O mercado dos serviços de gestão do aeroporto, tomado em consideração no presente processo, diz respeito aos aeroportos internacionais da região parisiense, Orly e CDG. Trata-se dos dois aeroportos franceses mais importantes em termos de tráfego doméstico e internacional.

(78) O relatório anual da ADP para 1996 concluía que, ao acolher 59,1 milhões de passageiros e 1 244 000 toneladas de frete e correio, a ADP constituía o segundo aeroporto europeu e o segundo aeroporto mundial para os passageiros internacionais, situando-se em terceiro lugar a nível europeu no que se refere ao tráfego de frete e correio. A repartição do tráfego de passageiros entre os aeroportos foi de 31,76 milhões de passageiros para CDG e 27,37 milhões de passageiros para Orly.

(79) Os passageiros e as mercadorias com partida ou com destino para a região parisiense, que constitui uma das mais importante zonas económicas da Comunidade, utilizam os serviços aéreos com partida ou com destino para Orly e CDG, que servem os principais aeroportos nacionais e comunitários. Além disso, Orly e CDG desempenham um papel de plataformas centrais («hubs») permitindo a transferência fácil de numerosos passageiros que desejam deslocar-se de uma região francesa para uma região situada num outro Estado-membro ou o inverso. Por último, os principais aeroportos internacionais situados fora da Comunidade são servidos por ligações aéreas com partida dos dois aeroportos parisienses.

(80) No que se refere mais especificamente ao tráfego intracomunitário acolhido nos dois aeroportos, 63 % do tráfego total de passageiros que utilizam os dois aeroportos parisienses provinham, em 1996, dos serviços aéreos domésticos e comunitários. Por outro lado, no mesmo ano, o tráfego de frete nacional e comunitário; avaliado em toneladas, representava cerca de 19 % do tráfego de mercadorias nos dois aeroportos.

(81) As actividades de gestão dos aeroportos parisienses são indispensáveis à correcta execução dos serviços aéreos nacionais e internacionais com partida ou com destino para a região parisiense. Estas actividades destinam-se igualmente a assegurar uma utilização eficaz das infra-estruturas. O volume de negócios gerado pelas actividades da ADP relativas às concessões comerciais, à utilização de instalações e à assistência aeroportuária atingiu cerca de 3,2 mil milhões de francos franceses em 1996. Estas actividades representaram mais de 45 % do volume de negócios total da ADP (ver considerando 53).

(82) Consequentemente, será conveniente considerar que a ADP detém uma posição dominante numa parte substancial do mercado comum.

f) **Abuso de posição dominante**

(83) No seu acórdão de 19 de Março de 1991 (Processo C-202/88 França/Comissão) [1], o Tribunal de Justiça recordou que um sistema de concorrência não falseada, como o que está previsto no Tratado, só pode ser garantido se estiver garantida a igualdade de oportunidades entre os diferentes operadores económicos. Da mesma forma, decorre da jurisprudência do Tribunal de Justiça que uma empresa não pode praticar diferenças artificiais de preços suceptíveis de criar desvantagens para os seus clientes e de falsear a concorrência (Acórdão Tetra Pak/Comissão, de 6 de Outubro de 1994, T-83/91 [2], e Acórdão Deutsche Bahn de 21 de Outubro de 1997, processo T-229/94) [3].

(84) O artigo 86º refere-se aos comportamentos anticoncorrenciais adoptados pelas empresas por sua própria iniciativa. As disposições do artigo 86º prevêem que uma empresa que detenha uma posição dominante numa parte substancial do mercado comum não pode aplicar, relativamente a parceiros comerciais, condições desiguais no caso de prestações equivalentes colocando-os, por esse facto, em desvantagem na concorrência.

(85) A ADP aplica diferentes níveis de taxa aos prestadores de certas categorias de assistência concorrentes no mesmo aeroporto. Dada a posição dominante detida pela ADP, será consequentemente necessário determinar se, no mesmo aeroporto parisiense, as diferenças nas taxas exigidas pela ADP aos prestadores de serviços de assistência de uma mesma categoria criem condições desiguais para prestações equivalentes, falseando o jogo da concorrência.

Autorizações concedidas pela ADP

(86) A ADP criou um procedimento de autorização para controlar o acesso dos prestadores de serviços de assistência nos aeroportos parisienses, de que determina o número, a fim de assegurar o bom funcionamento do aeroporto e preservar os seus interesses

[1] Colectânea 1991, p. I-1223, ponto 51.
[2] Colectânea 1994, p. II-755, ponto 160.
[3] Colectânea 1997, p. II-1689.

comerciais (ver considerandos 23 a 29). Em 1 de Abril de 1996, a ADP apresentou a lista dos prestadores autorizados indicando as condições financeiras previstas nas respectivas convenções (ver considerandos 16 a 22). A ADP referiu que era aplicada a mesma estrutura tarifária em todas as suas convenções comerciais (ver considerando 2.3 das observações da ADP de 27 de Julho de 1995).

(87) Em princípio, as convenções comerciais concedidas pela ADP fazem uma distinção entre a autorização para prestar uma categoria de serviços de assistência num aeroporto e a autorização para ocupar terrenos situados nesse aeroporto.

(88) A título exemplificativo as disposições dos artigos 19º e 24º da Convenção comercial da OAT distinguem claramente duas autorizações: por um lado, a autorização de ocupação de imóveis e, por outro, a autorização de exercício de uma actividade de assistência (ver considerando 14). A convenção da AFS inclui igualmente duas autorizações diferentes. Com efeito, os artigos 17º e 18º do contrato prevêem, por um lado, uma autorização de ocupação de imóveis e, por outro, uma autorização de exercício para actividades de assistência de comissariado aéreo limitada ao aeroporto de Orly (ver considerando 9).

(89) As convenções da ADP determinam de forma precisa o âmbito das actividades de assistência autorizadas. Prevêem que a ADP controla o grau de satisfação dos utilizadores do aeroporto e a qualidade dos serviços dos prestadores. A ADP pode aplicar sanções caso não sejam respeitados certos critérios de qualidade de serviço.

(90) Por ocasião da audição de 16 de Abril de 1997, concluiu-se que a ADP não exige o pagamento de uma taxa comercial sobre o volume de negócios realizado pelos prestadores de comissariado quando tais prestadores fornecem serviços de restauração destinados a clientes fora do aeroporto, [...]. A ADP considera com efeito que os serviços fornecidos às empresas ferroviárias não constituem qualquer mercado nas plataformas aeroportuárias.

(91) À luz destas observações, verifica-se que as convenções comerciais concluídas entre a ADP e os prestadores de serviços de assistência têm por objecto a emissão de duas autorizações distintas: por um lado a colocação à disposição de imóveis nos aeroportos parisienses, por outro, a autorização e a definição das condições do exercício das actividades de assistência em escala dos prestadores autorizados nos aeroportos parisienses.

Taxas de ocupação do domínio público

(92) A ocupação de terrenos situados no perímetro de um aeroporto explorado pela ADP implica o pagamento de uma taxa de ocupação por parte do beneficiário. Uma vez que os aeroportos de Paris estão situados em terrenos que pertencem ao domínio público, esta taxa é considerada uma taxa de tipo predial ou uma taxa de ocupação do domínio público. No direito francês, a taxa deve ser calculada em função do valor locativo de uma propriedade privada comparável ao terreno do domínio público objecto de autorização. Esta taxa é calculada em função das características específicas de cada terreno e dos equipamentos colocados à disposição e ainda da sua localização no perímetro do aeroporto, o que pode levar a importantes disparidades entre as taxas de tipo predial, por unidade de superfície, pagas pelos diferentes concessionários (ver considerandos 9, 14 e 20). Relativamente a uma mesma unidade de superfície, o tipo de superfície (escritórios, edifício ou hangar) e a sua localização no interior do perímetro do aeroporto implicam taxas de ocupação diferentes.

(93) Convém notar que certos produtos necessários à assistência em escala prestada nas plataformas aeroportuárias podem ser parcial ou totalmente preparados no exterior do perímetro aeroportuário. Os prestadores destes serviços dispõem de uma escolha de implantação parcial no interior ou no exterior do aeroporto ou da combinação das duas. A título exemplificativo, a AFS utiliza para a sua actividade instalações no exterior do perímetro aeroportuário na comuna de Rungis (ver considerandos 10 e 65).

(94) No caso em apreço, dois prestadores concorrentes para um mesmo tipo de serviço de assistência num mesmo aeroporto podem, consequentemente, ocupar no aeroporto superfícies e instalações diferentes, consoante optarem por se implantar total ou parcialmente no aeroporto. Esta opção conduz a certas disparidades no cálculo das taxas de tipo predial que lhes são aplicadas. Para um determinado prestador, o pagamento à ADP de uma taxa de tipopredial mais reduzida, pode assim ser compensado por rendas e encargos prediais mais elevados no exterior do aeroporto.

(95) Estas observações levam a considerar que a actividade de colocação à disposição de terrenos situados no perímetro dos aeroportos, que justifica as taxas de tipo predial cobradas pela ADP, constitui uma actividade distinta da sua actividade de autorização e de controlo das actividades que se desenrolam nas infra-estruturas aeroportuárias. No que se refere a esta actividade, a ADP está em concorrência com os proprietários de terrenos e instalações industriais e comerciais numa vasta zona geográfica em redor dos aeroportos em questão.

(96) Nos termos das condições fixadas pela ADP aquando do concurso que a levou a seleccionar a AFS, não foi cobrada qualquer taxa de tipo predial. As condições financeiras da convenção prevêem contudo que a AFS se compromete a pagar à ADP uma quantia de [. . .] para além da taxa comercial. Mesmo neste caso específico, as condições financeiras fazem uma distinção clara entre a taxa de tipo predial e a taxa comercial (ver considerando 9).

(97) Segundo as informações fornecidas pela ADP em 1 de Abril de 1996, os outros prestadores de serviços a terceiros para as categorias de assistência em causa pagam, sem excepção, taxas de tipo predial proporcionais à superfície ocupada. O facto de não ser paga uma taxa de tipo predial anual como contrapartida da ocupação de imóveis pela AFS é uma situação excepcional no âmbito do regime de taxa de tipo predial aplicada pela ADP.

(98) Neste processo, a Comissão considera que não necessita pronunciar-se relativamente aos níveis das taxas de tipo predial exigidas aos prestadores de serviços de assistência em questão.

Taxas comerciais

(99) A ADP indicou que a estrutura das condições financeiras acordadas com a AFS e a OAT, composta por uma parte fixa que corresponde à ocupação dos imóveis e por uma parte variável que corresponde ao volume de negócios gerado no aeroporto, era aplicada em todas as convenções comerciais da ADP, formando um todo indissociável (ver considerando 2.3 das observações da ADP de 27 de Julho de 1995). A ADP refere-se às recomendações das autoridades públicas neste domínio e, nomeadamente, às recomendações formuladas pelos serviços fiscais franceses (anexo 3 das observações da ADP de 28 de Fevereiro de 1997).

(100) A documentação dos serviços fiscais diz respeito às taxas pagas ao Tesouro e fixadas em conformidade com os procedimentos seguintes: taxas fixadas por lei ou por tabelas elaboradas pelos serviços fiscais a nível nacional, regional e departamental ou, ainda, pelo director dos serviços fiscais nos restantes casos. Estas modalidades não dizem assim respeito às taxas fixadas pela ADP por sua própria iniciativa. Convém contudo notar que as recomendações dos serviços fiscais em matéria de estrutura das taxas de ocupação do domínio público referem:

«Enquanto o elemento fixo constitui a contrapartida do direito de ocupar, a título privativo o local concedido, mesmo independentemente de qualquer tomada de posse real, o segundo elemento da taxa — ou a segunda componente da taxa global corresponde à utilização efectiva do bem, na medida em que esta utilização gera lucros ou vantagens pecuniárias apreciáveis, correspondendo assim a taxa global ao justo preço do serviço prestado.

Assim, é normal que o segundo elemento — ou a segunda componente da taxa — varie relativamente a uma determinada ocupação em função do grau de utilização. Neste contexto, deverá ser afastado qualquer procedimento que consista em fixar o segundo elemento através de uma percentagem de elemento fixo.

As vantagens obtidas pelo concessionário da utilização do domínio público podem ser apreciadas, por exemplo, através da economia que proporciona a utilização deste domínio em vez de propriedades privadas. O volume de negócios ou os lucros da empresa podem ser considerados como elementos de apreciação, tentando — quando podem ser recolhidas outras informações — não os tornar a única base de cálculo do segundo elemento ou da segunda componente da taxa. Na prática, o problema poderá ser resolvido de forma satisfatória fazendo depender o cálculo do segundo elemento ou da segunda componente da taxa de um dado material, facilmente controlável, directamente relacionado com o exercício do direito resultante da concessão e cujas variações dêem uma ideia suficientemente exacta do nível de utilização do bem concedido.»

(101) No caso em apreço, a Comissão conclui que o volume de negócios do prestador, realizado com as companhias aéreas, para as categorias de serviços em causa não está relacionado com o nível de utilização do imóvel no perímetro do aeroporto. Em especial, a limpeza dos aparelhos, os serviços de carregamento ou de descarregamento dos aparelhos tanto no que se refere ao frete como para os alimentos e as bebidas, a circulação, a entrega e a armazenagem na zona reservada, não constituem actividades relacionadas com a utilização dos imóveis atribuídos pela ADP aos prestadores. Além disso, concluiu-se por ocasião da audição de 16 de Abril de 1997 que a ADP não exige uma taxa comercial com base no volume de negócios dos prestadores de comissariado realizado com empresas [. . .] no exterior do aeroporto. Por estes motivos, as taxas exigidas pela ADP não observam o quadro fixado pelas recomendações de direito interno acima referidas.

(102) Além disso, convém notar que as recomendações de direito interno acima citadas não levam a ADP a infringir o direito comunitário de concorrência. De qualquer modo, as regras de concorrência do Tratado não permitiriam que as autoridades nacionais adoptassem disposições que levassem a ADP a infringir as regras do Tratado.

(103) As convenções comerciais distinguem claramente as remunerações das diferentes actividades da ADP. A título ilustrativo, as condições financeiras da concessão da OAT distinguem as remunerações previstas para cada uma das duas autorizações (ver considerando 14):

— a taxa de tipo predial (artigo 26.1) é paga à ADP como contrapartida da autorização de ocupação do terreno concedida, e

— a taxa comercial (artigo 26.2) é paga à ADP como contrapartida da autorização de exercício de actividades concedida.

(104) No caso da AFS, a convenção faz igualmente uma distinção entre a taxa comercial e a taxa de tipo predial, apesar desta última ser nula (ver considerando 9).

(105) A ADP referiu que era aplicada a mesma estrutura tarifária a todas as convenções comerciais concluídas com os prestadores autorizados. A Comissão considera assim que a taxa comercial variável constitui um encargo de acesso pago como contrapartida da autorização de actividade no aeroporto. Esta taxa, baseada no volume de negócios do prestador remunera os serviços prestados pela entidade gestora do aeroporto que não digam respeito à colocação à disposição de imóveis. Estes serviços da entidade gestora do aeroporto incluem, entre outros, o controlo e a organização das actividades de assistência em escala, bem como a colocação à disposição de instalações utilizadas em comum pelos utilizadores e os prestadores que exercem as suas actividades no aeroporto.

(106) A gestão das infra-estruturas utilizadas em comum implica a organização e a coordenação do conjunto das actividades que aí se desenrolam em condições de eficácia e de segurança suficientes. Em especial, os serviços de comissariado, de limpeza dos aparelhos ou ainda os serviços de frete e de correio implicam a circulação de pessoal e de veículos nas zonas reservadas do aeroporto, o que exige um elevado nível de segurança (ver considerando 27 e 65).

(107) No que se refere aos serviços de assistência de comissariado, de limpeza dos aviões e de frete, cada um dos prestadores autorizados para uma mesma categoria de serviços de assistência beneficia dos serviços prestados pela entidade gestora do aeroporto, de forma equivalente, proporcionalmente à actividade desenvolvida pelo prestador.

(108) Devido à posição dominante que a ADP detém, o pagamento de uma taxa comercial não deverá criar condições desiguais para prestações equivalentes provocando, assim, uma desvantagem concorrencial entre prestadores ou utilizadores que prestam o mesmo tipo de serviço de assistência.

Taxas comerciais aplicadas a actividades de assistência a terceiros

(109) A taxa comercial constitui um elemento importante da estrutura de custos do prestador. No caso em apreço, acresce directamente ao preço unitário dos serviços em questão. Tal como decorre dos elementos do processo relativos às negociações comerciais entre transportadores aéreos e prestadores de serviços, uma diferença injustificada entre as percentagens das taxas comerciais, afecta de forma significativa a concorrência entre prestadores de serviços a terceiros (ver considerandos 30 a 32 e 38).

(110) Decorre destes elementos que o prestador que paga a taxa mais elevada não pode propor um preço competitivo, mantendo a sua margem de lucro. Consequentemente, este prestador perderá clientes ou terá de diminuir a sua margem de lucro a fim de propor um preço competitivo que compense as diferenças das taxas comerciais.

(111) Relativamente ao ano de 1995 com base em volumes de negócios comparáveis [...], o montante da taxa comercial paga pela AFS foi muito superior ao montante da taxa comercial paga pela OAT. Com efeito, a AFS pagou cerca de [...] e a OAT apenas [...] a título da taxa comercial, que inclui as taxas intragrupo e extragrupo (ver carta da ADP de 9 de Novembro de 1995 e as suas observações de 28 de Fevereiro de 1997, p. 12). Para o ano de 1996, a AFS realizou um volume de negócios de cerca de [...] e pagou cerca de [...] a título da taxa comercial, ou seja, um nível médio de taxa comercial de [...]. Comparativamente, a OAT pagou [...] de taxa comercial para um volume de negócios global de [...], ou seja, uma taxa média de [...] (ver considerando 21).

(112) A AFS beneficia de condições financeiras particulares, uma vez que a sua convenção comercial com a ADP prevê uma taxa de tipo predial anual nula. Apesar disso, para volumes de negócios equivalentes, mesmo incluindo a taxa de tipo predial da OAT, a taxa global paga em 1995 por esta empresa atingia cerca de [. . .] comparativamente com [. . .] para a AFS, ocupando a OAT uma superfície muito mais importante que a AFS no aeroporto (ver considerandos 9 e 14). Além disso, a AFS pagou inicialmente à ADP uma soma de [. . .] de francos franceses para além da taxa. A diferença das taxas comerciais respectivamente pagas [. . .] é, assim, muito superior ao que seria justificado pela inclusão de uma componente de tipo predial na taxa comercial paga anualmente pela AFS.

(113) [. . .]

(114) A comparação das taxas comerciais pagas em 1996 pelos prestadores revela que as diferenças de níveis, à primeira vista bastante reduzidas, conduzem a fortes variações dos montantes efectivamente pagos. Para além do exemplo da AFS e da OAT, as variações dos níveis das taxas comerciais afectam todos os prestadores das três categorias de serviços objecto do presente processo (ver considerandos 19 e 21). Com base nos volumes de negócios realizados pelos prestadores de serviços de comissariado e de limpeza no mesmo aeroporto, uma taxa mais reduzida em alguns pontos percentuais conduz a uma diminuição da taxa anual de diversos milhões de francos franceses. O nível médio das taxas externas pagas pelos prestadores de serviços de assistência de comissariado e de limpeza aos terceiros mencionados no considerando 21 é de [. . .] ([1]), mas os níveis das taxas comerciais externas pagas individualmente por estes prestadores variam entre [. . .].

(115) No que se refere aos serviços de frete, a ADP não exige o pagamento das taxas comerciais previstas pelas convenções de certos prestadores de serviços de assistência a terceiros. Contudo, as convenções prevêem taxas comerciais. Um prestador de serviços a terceiros beneficia de uma taxa nula enquanto os outros prestadores de serviços a terceiros pagam uma taxa comercial de [. . .]. Apenas dois prestadores cujas actividades se limitam à subcontratação por conta de certas companhias pagam, na prática, taxas comerciais encontrando-se assim numa situação de desvantagem (ver considerandos 19, 21 e 22).

Taxas comerciais aplicadas às actividades de auto-assistência

(116) A ADP exige a certas companhias, ou às suas filiais especializadas, o pagamento de uma taxa a título da auto-assistência. Essa taxa é denominada taxa interna (ver considerandos 17-19 [. . .]). A existência de níveis de taxa diferentes para os serviços fornecidos a terceiros (taxa externa) e para a auto-assistência (taxa interna) poderá determinar a escolha de um utilizador que irá comparar as vantagens do recurso a um prestador de serviços a terceiros relativamente ao exercício de uma actividade de auto-assistência (ver considerando 69).

(117) Quando uma companhia aérea, ou uma das suas filiais especializadas, está autorizada pela ADP a exercer auto-assistência para uma determinada categoria de serviços e, além disso, está igualmente autorizada a prestar esses mesmos serviços a terceiros, a ADP fornece-lhe serviços de gestão do aeroporto idênticos para todas as suas actividades de assistência. Ora, um nível de taxa comercial interna aplicado ao volume de negócios realizado a título da auto-assistência, inferior ao nível aplicado ao volume de negócios realizado com companhias terceiras, beneficia as actividades de auto-assistência das companhias do mesmo grupo.

(118) Com efeito, com base nos montantes que figuram no considerando 21, o total das taxas comerciais pagas pelos prestadores que praticam auto-assistência e que pagam uma taxa interna elevava-se, em 1996, a cerca de [. . .] ([2]) da cumulação dos volumes de negócios dos prestadores em causa. Se fosse tomado em conta o volume de negócios dos utilizadores que praticam auto-assistência e que não pagam uma taxa comercial, a taxa correspondente seria inferior a [. . .]. Em contrapartida, a cumulação das taxas comerciais externas pagas pelos prestadores a título dos serviços a terceiros elevava-se a cerca de [. . .] da cumulação dos volumes de negócios externos dos prestadores em causa (ver considerando 114).

(119) Consequentemente, as companhias que exercem auto-assistência beneficiam, sem uma justificação objectiva, de serviços de assistência a um custo mais reduzido. Será contudo necessário tomar em conta a situação específica das companhias cuja autorização de exercício se limita à auto-assistência, através das convenções celebradas com a ADP.

(120) Uma limitação que exclua a prestação de serviços a terceiros pode, com efeito, provocar desvantagens económicas. Tal aconteceria se estes prestadores, com direitos limitados, não pudessem desenvolver

([1]) Soma das taxas internas pagas pelos prestadores de serviços de comissariado e de limpeza que figuram no considerando 21, relativamente à soma dos volumes de negócios externos dos mesmos prestadores.

([2]) Soma das taxas internas pagas pelos prestadores de serviços de comissariado e de limpeza que figuram no considerando 21, relativamente à soma dos volumes de negócios internos dos mesmos prestadores.

suficientemente a sua actividade de assistência, por forma a rentabilizar os seus investimentos materiais, tal como o podem fazer os prestadores de serviços a terceiros. Contudo, uma vez que a ADP oferece os mesmos serviços de gestão dos aeroportos a todos os prestadores, uma eventual diferença nas condições praticadas relativamente aos prestadores que detêm um direito de exercício limitado deve justificar-se com base em considerações objectivas e não discriminatórias. No caso em apreço, a Comissão verifica que a ausência de taxa para os utilizadores com direitos limitados de auto-assistência proporciona uma vantagem discriminatória em termos de custos para as suas actividades de auto-assistência e, consequentemente, de transporte aéreo (ver considerando 19).

(121) É possível que o volume de negócios de um prestador de certos serviços de auto-assistência não possa ser determinado de forma tão precisa ou fiável como o dos outros prestadores. Neste caso, a taxa comercial exigida aos prestadores ou utilizadores pode ser calculada na proporção directa dos volumes de actividade dos prestadores, nomeadamente: o número de passageiros servidos no caso dos serviços de comissariado; o número de aparelhos limpos no caso dos serviços de limpeza; o número de toneladas de frete ou de correio tratadas no caso dos serviços de frete e correio.

(122) Pelo atrás exposto, a Comissão considera que as taxas nulas ou muito reduzidas aplicadas pela ADP às actividades de auto-assistência praticadas pelas companhias, fazem repercutir, sobre os prestadores de serviços a terceiros, a remuneração dos serviços de gestão da ADP para todos os serviços de assistência em causa, incluindo a auto-assistência. Consequentemente, os serviços de assistência a terceiros são mais onerosos que a auto-assistência.

(123) A Comissão verifica que as companhias que exercem auto-assistência são as que desenvolvem volumes de actividade de transporte aéreo suficientemente importante nos aeroportos parisienses. Trata-se, em especial, das maiores companhias nacionais. Em contrapartida, os numerosos transportadores originários de outros Estados-membros têm volumes de actividade insuficientes para justificar o exercício da auto-assistência. Estas companhias, que não exercem auto-assistência, são levadas a recorrer a serviços de assistência a terceiros mais onerosos sofrendo, consequentemente, os efeitos discriminatórios das taxas comerciais aplicadas pela ADP.

Conclusão relativa às taxas comerciais

(124) A ausência de distorções entre prestadores ou utilizadores implica, consequentemente, que seja aplicado um regime de taxas comerciais não discriminatórias a todas as empresas autorizadas a exercer, no mesmo aeroporto, o mesmo tipo de serviços de assistência, incluindo os serviços de auto-assistência.

(125) No caso em apreço, a ADP não aplica qualquer regime de taxa comercial que fixe de forma pré-definida os níveis da taxa comercial sobre o volume de negócios. Como contrapartida dos serviços de gestão do aeroporto prestados pela ADP, os níveis das taxas comerciais variam individualmente segundo os prestadores ou os utilizadores que exercem uma mesma categoria de assistência (ver considerandos 16 a 22). Os níveis das taxas comerciais aplicadas no mesmo aeroporto variam, assim, consoante o prestador ou o utilizador, provocando efeitos sensíveis sobre os preços dos serviços em causa e, deste modo, sobre a estrutura dos custos suportados pelos transportadores. Consequentemente, estas discriminações produzem efeitos anticoncorrenciais sobre o mercado dos serviços de transporte aéreo.

(126) Tendo em conta o atrás exposto, a Comissão considera que as taxas comerciais em causa aplicadas pela ADP constituem, face aos prestadores de serviços de assistência no que se refere às categorias em questão, condições desiguais para prestações equivalentes. Estas diferenças de taxas falseiam o jogo da concorrência entre prestadores ou utilizadores que oferecem serviços de assistência nos aeroportos parisienses e igualmente entre utilizadores que oferecem serviços de transporte aéreo concorrentes com partida de Paris. Constituem, no caso em apreço, um abuso da posição dominante detida pela ADP no mercado dos serviços de gestão dos aeroportos parisienses.

(127) No que se refere ao caso específico da AFS, a Comissão não se opõe contudo à inclusão de uma componente de tipo predial na taxa global que lhe é exigida. Esta componente predial não justifica contudo os diferenciais de taxas comerciais verificados no caso em apreço (ver considerando 112).

g) **Efeitos sobre o comércio entre Estados-membros**

(128) A análise anterior revelou que as taxas comerciais em causa produziam efeitos sobre o jogo da concorrência entre serviços aéreos domésticos e comunitários com partida ou com destino para os aeroportos parisienses (ver, nomeadamente, os considerandos 71 e 126 *supra*).

(129) Dada a importância dos montantes da taxa em causa, a assistência em escala representa uma parte não negligenciável dos custos de exploração das companhias aéreas. Constitui igualmente um elemento determinante da qualidade dos serviços de transporte oferecidos aos passageiros. As condições propostas pelos prestadores de serviços de assistência nos aeroportos afectam, consequentemente, de forma sensível, a estrutura dos custos de exploração e a qualidade dos serviços aéreos com chegada e com partida para os aeroportos parisienses.

(130) Em especial, se um utilizador autorizado a exercer auto-assistência paga, sem justificação objectiva, um nível de taxa comercial inferior às taxas dos outros utilizadores concorrentes que efectuam igualmente auto-assistência ou que recorrem aos serviços de prestadores a terceiros, esta diferença influencia o serviço de transporte aéreo, devido ao seu efeito sobre os custos finais deste serviço de transporte.

(131) Por outro lado, dado o seu efeito sobre os preços, as diferenças discriminatórias nas taxas comerciais pagas pelos prestadores influenciam a escolha dos transportadores clientes, sem que tais diferenças de preços reflictam a eficácia relativa dos prestadores concorrentes (ver considerandos 30 a 33 e 38). O nível de qualidade e de eficácia dos serviços em causa poderá ser sensivelmente afectado pela existência de distorções de concorrência entre prestadores.

(132) De salientar que o nível de qualidade dos serviços de assistência em escala constitui um aspecto importante da estratégia de diferenciação dos serviços de transporte oferecidos pelas companhias aéreas comunitárias que desejam adaptar a qualidade das suas prestações às necessidades da sua clientela (ver anexos n.os 4 a 6 das observações da ADP de 25 de Agosto de 1995). Consequentemente, a oferta de serviços aéreos intracomunitários com partida ou com destino para os aeroportos parisienses é afectada pelas distorções de concorrência entre prestadores de serviços de assistência.

(133) Tendo em conta os fluxos de tráfego de passageiros ou de frete nos serviços domésticos e intracomunitários com partida ou com destino para os aeroportos parisienses em causa (ver considerandos 77 a 80), será conveniente considerar que o abuso de posição dominante verificado no presente processo é susceptível de afectar o comércio entre Estados-membros.

h) **Conclusão**

(134) Da análise precedente decorre que as taxas comerciais, aplicadas pela ADP relativamente a certos tipos de serviços de assistência em escala nos aeroportos de Orly e CDG, nomeadamente, os serviços de comissariado, os serviços de limpeza dos aparelhos e os serviços de frete, prevêem o pagamento de níveis discriminatórios de taxa comercial que afectam o jogo da concorrência entre os prestadores das categorias de assistência em causa e, indirectamente, entre as companhias aéreas comunitárias que utilizam os aeroportos de Orly e CDG.

(135) Consequentemente, a Comissão considera que o regime de taxas em causa falseia o jogo da concorrência no mercado a considerar, em violação do disposto no artigo 86º do Tratado,

TOMOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Aéroports de Paris cometeu uma infracção ao disposto no artigo 86º do Tratado CE ao utilizar a sua posição dominante enquanto entidade gestora dos aeroportos parisienses para impor, aos prestadores ou utilizadores que exercem serviços de assistência ou de auto-assistência em escala relativos ao comissariado aéreo (incluindo as actividades de carregamento no avião ou de descarregamento do avião dos alimentos e das bebidas), à limpeza dos aviões e à assistência frete, taxas comerciais discriminatórias nos aeroportos parisienses de Orly e de Roissy Charles-de-Gaulle.

Artigo 2.º

A Aéroports de Paris deverá pôr termo à infracção mencionada no artigo 1º, propondo aos prestadores de serviços de assistência em escala em causa um regime de taxas comerciais não discriminatório, no prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão.

Artigo 3.º

A Aéroports de Paris, 291 boulevard Raspail, F-75675 Paris Cedex 14, é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 11 de Junho de 1998.

Pela Comissão

Karel VAN MIERT

Membro da Comissão